Projet d'aménagement de la Base 217

Communes de Brétigny-sur-Orge, Leudeville, Plessis-Pâté et Vert-le-Grand (91)

ENQUÊTE PUBLIQUE PORTANT SUR L'ETUDE D'IMPACT DU PROJET D'AMENAGEMENT DE L'ANCIENNE BASE AERIENNE 217
DU 15 MARS AU 16 AVRIL 2021

REPONSES AUX OBSERVATIONS EMISES LORS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

7 MAI 2021

AUTEURS DE L'ÉTUDE

Cœur d'Essonne Agglomération

1 Place Saint-Exupéry

91700 SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS

Tel : 01 69 72 18 00

Etienne MONPAYS (Directeur de projet BASE)

SPL AIR 217

Alain GAYRARD (Directeur de projets Aménagement)

Avec la collaboration de la SORGEM et EspaceVille

Institut d'Écologie Appliquée

16 rue de Gradoux

45800 SAINT-JEAN-DE-BRAYE

Tél : 02 38 86 90 90 - Site internet : www.iea45.fr

Réalisation : Virginie LEROI (Chef de projet environnementaliste)

Table des matières

1- Préambule 4
2- Réponses aux courriers reçus des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés 4
2.1- Avis du Président du Département de l'Essonne 4
2.1.1- Déplacements 5
2.1.2- Environnement et cadre de vie 6
2.2- Avis de la Présidente d'Ile-de-France Mobilités 7
2.2.1- Points généraux 8
2.2.2- Aspects transports en commun 8
2.2.3- Incidence sur la circulation et les dessertes 9
2.2.4- Compatibilité avec le PLUIF et le PLD 9
2.2.5- Mesures ERC 9
2.3- Avis du Maire de Brétigny-sur-Orge 10
2.4- Avis du Maire du Plessis-Pâté 10
2.5- Avis du Maire de Bondoufle 11
2.6- Avis du Syndicat de l'Orge 11
2.6.1- Eaux usées 11
2.6.2- Eaux pluviales 12
2.6.3- Zones humides 12
2.6.4- Milieux naturels et accueil du public 13
3- Observations du public 13
3.1- 1ère semaine d'enquête publique (15 - 21 mars 2021) : 6 observations 13
3.2- 2ème semaine d'enquête publique (22 - 28 avril 2021) : 3 observations 15
3.3- 3ème semaine d'enquête publique (29 mars - 4 avril 2021) : 3 observations 16
3.4- 4ème semaine d'enquête publique (5 - 11 avril 2021) : 6 observations 17
3.5- 5ème semaine d'enquête publique (12 - 16 avril 2021) : 13 observations 20
3.6- Courrier transmis au commissaire enquêteur par le Ministère des Armées 47
4- Questions du commissaire enquêteur 48
4.1- Concernant le mémoire du maître d'ouvrage en réponse à l'avis de la MRAe 48
4.2- Concernant le contexte humain et socio-économique 50
4.3- Concernant les incidences sur la ressource en eau 50
4.4- Concernant les mesures associées à la pollution lumineuse 51
4.5- Concernant des points divers 51
4.6- Concernant le résumé non technique 52
4.7- Concernant la date de mise à jour envisagée du dossier d'étude d'impact 52

1- Préambule

Le présent document fait suite à l'enquête publique qui a eu lieu du 15 mars 2021 au 16 avril 2021 inclus au siège de Cœur d'Essonne Agglomération à Sainte-Geneviève-des-Bois et sur les communes de Brétigny-sur-Orge et Le Plessis-Pâté. Un registre dématérialisé était également à la disposition du public. Le Commissaire enquêteur a remis son Procès-Verbal de synthèse le 23 avril 2021.

Afin d'apporter une réponse la plus précise possible aux remarques issues de l'enquête publique et à la demande expresse du Commissaire enquêteur dans le cadre de son procès-verbal de synthèse, il a été fait le choix de répondre à chaque observation, tel qu'elles sont reportées dans le PV du Commissaire enquêteur. Dans ce document, les observations apparaissent en noir et les réponses en *bleu italiques*.

Les observations ou questionnements redondants font l'objet d'une réponse unique. Par ailleurs, il est précisé que certaines remarques ne relèvent pas de l'étude d'impact et sont donc hors sujet. Néanmoins, dans un souci de transparence, la communauté d'agglomération Cœur d'Essonne a souhaité répondre aux interrogations et/ou commentaires autant que possible.

2- Réponses aux courriers reçus des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés

Conformément aux articles L. 122-1 V et R. 122-7 du Code de l'Environnement, lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact est transmis pour avis aux collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-7 II du Code de l'Environnement, les collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet disposaient d'un délai de deux mois pour formuler leurs observations à compter de la réception du dossier. A défaut d'avis émis dans les délais, l'information relative à l'absence d'observations émises dans le délai a été mise à la disposition du public conformément à l'article L. 122-1 V.

Aussi, il ne s'agit pas de Personnes Publiques Associées mais de collectivités territoriales et groupements intéressés.

Pour une parfaite information, 11 organismes ont été consultés : les communes de Brétigny-sur-Orge, du Plessis-Pâté, de Bondoufle, de Leudeville et de Vert-le-Grand, la Communauté de communes du Val d'Essonne, la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud, le Département de l'Essonne, la Région d'Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités et le Syndicat de l'Orge.

Le PV du Commissaire Enquêteur souligne 6 des 10 avis reçus qui comportent des demandes et remarques auxquelles nous apportons nos réponses ci-dessous.

2.1- Avis du Président du Département de l'Essonne

Le Département de l'Essonne a transmis le 10 mars 2021 un courrier de 8 pages (joint en annexe D à partir de la page 91) et émis un avis réservé sur l'étude d'impact au regard :

- De l'ancienneté des études de trafic (2016) retenues dans le cadre du dossier et de l'impact de l'aménagement de l'ex-BA 217 sur l'ensemble du réseau routier départemental ;
  Cette étude initiale de 2016 sera actualisée avec le résultat de l'étude de circulation-mobilités menée avec le Département, Ile de France Mobilités et l'agglomération de Cœur d'Essonne fin 2021-début 2022. Néanmoins, il est à noter que les premiers résultats du diagnostic – que nous avons partagés dans notre mémoire en réponse à l'avis de la MRAe - montrent peu d'évolution du trafic depuis 2016 en tenant compte notamment du développement de la Tremblaie et d'Amazon.

- Des éléments qui restent à préciser en lien avec l'imperméabilisation des sols ;
  Sur l'artificialisation des sols, le SDRIF comme le CRSD portaient initialement le projet à 225 ha urbanisables. Le projet a été volontairement abaissé à 150 ha maximum pour développer un aménagement intégrant l'agroécologie et la biodiversité, tant sur les parties privées que publiques. Concernant l'agriculture, le projet développe une ferme agroécologique avec plusieurs cultures et de l'élevage sur plus de 75 ha. Sur l'imperméabilisation des sols, le projet diminue les surfaces urbanisées à 150 ha maximum comme indiqué ci-avant et se complète par l'ambition d'atteindre le zéro rejet dans le cadre de l'élaboration du schéma de gestion des eaux pluviales en cours.

- Des précisions à apporter au sujet des nuisances sonores qui risquent de toucher, à terme, une zone actuelle dite de « calme ».
  Ces précisions sur les nuisances sonores seront apportées à partir des résultats de l'étude circulation prévus fin 2021 – début 2022.

Les recommandations du département sont indiquées ci-après.

2.1.1- Déplacements

- Intégrer dans l'étude d'impact des informations sur la mobilité actuelle et future des salariés au sein du périmètre. Accompagner ces données d'une cartographie indiquant le nombre de salariés par commune de résidence.
  L'étude SAFEGE réalisée en 2020-2021 précise les besoins des salariés de la BASE 217 et permet de prioriser les solutions sur les court et moyen termes. On note que 50% des déplacements domicile-travail se trouvent dans un périmètre inférieur à 10 kms. L'étude SAFEGE précise les origines / destinations des usagers de la BASE 217 et une et une cartographie de ces données pourra en effet être intégrée dans l'étude d'impact. Des actions à court terme sont prévues : desserte Bus de la Base 217 par la rue Latécoère notamment, développement du vélo avec des abris sécurisés, des hubs de mobilités aux entrées de la Base 217 et des continuités cycles sécurisées (franchissement RD 19) et connectées aux infrastructures cyclables du plan Vélo de l'Agglomération adopté fin 2020. Lien vers le plan Vélo de l'Agglomération : https://www.coeuressonne.fr/votre-quotidien/transport/plan-velo-2021-2023.html

- Intégrer sur la cartographie de la page 198 le point d'arrêt BA 217 desservi par la ligne de bus 227-04, indiquer que plusieurs lignes ont été renforcées depuis fin 2019 pour desservir la BA 217 et présenter les besoins en mobilité non satisfaits en termes de transport. Détailler la desserte future interne au site en matière de transports en commun, ainsi que la localisation des hubs multimodaux ((page 429).
  Le mémoire en réponse à l'avis de la MRAE précise les lignes qui ont été renforcées depuis fin 2019, ainsi que les besoins en mobilités identifiés à travers des questionnaires, entretiens et analyses dans le cadre de l'étude SAFEGE rendue en 2020 (phase diagnostic). Il indique également les solutions prévues à court et moyen termes pour la desserte interne du site. La cartographie page 198 sera bien modifiée.

  Les hubs de mobilités sont aux nombres de 5, positionnés aux portes d'entrées de la BASE 217. Les accès BUS dans la Base 217 sont priorisés à court terme via la rue Latécoère à requalifier et la porte Nord, avec une option de desserte vers la Tremblaie. Ce tracé est à l'étude dans le cadre de l'étude mobilités circulation réalisée en partenariat avec le Département et Ile de France Mobilités. Le résultat de cette étude est prévu fin 2021 – début 2022.

  Cœur d'Essonne agglomération a sollicité le Département et Ile-de-France Mobilités pour accélérer le rendu de ces études et la définition des solutions retenues qui ne sont pas du ressort de la compétence de l'Agglomération (voirie départementale pour le CD91 et transports en commun pour Ile-de-France Mobilités) permettant de répondre aux besoins identifiés dans le diagnostic réalisé par SAFEGE et non satisfaits à ce jour.

- Procéder à une mise à jour de l'étude d'impact (page 199) sur les modes de déplacements dits actifs (piétons et vélos) dans la mesure où le « plan vélo » a succédé en 2018 au schéma départemental des circulations douces.

Le plan vélo adopté par l'agglomération fin 2020 permet de connecter le territoire à la BASE 217 en identifiant et priorisant les infrastructures continues et sécurisées à réaliser : franchissement RD 19, rue Latécoère, … Ces éléments d'actualisation ont été intégrés dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAE. L'étude d'impact sera actualisée dans ce sens.

- Préciser que l'étude hydraulique du projet relative à l'imperméabilité des sols de l'ex-BA 217 ne devra permettre aucun déversement supplémentaire des eaux pluviales sur les emprises routières départementales.
  Sur l'imperméabilisation, le projet diminue les surfaces urbanisées de 225 ha prévues au SDRIF à 150 ha et se complète par l'ambition d'atteindre le zéro rejet dans le cadre de l'élaboration du schéma de gestion des eaux pluviales en 2021 à laquelle le Département est associé. Dans ce cadre, la gestion des eaux de pluie se gère sur le foncier « BASE 217 » et se fera sans déversement sur les emprises routières départementales.

2.1.2- <u>Environnement et cadre de vie</u>

- Préciser les éléments de gestion des eaux pluviales qui sont relativement généraux (le maître d'ouvrage se prononcera sur les préconisations faites par le Département en annexe de son avis).
  En cours d'élaboration actuelle, il est prévu d'approuver en 2021 un schéma de gestion des eaux pluviales de la BASE 217. Cette étude co-financée par le Département et l'Agence de l'eau a pour objectif le « zéro rejet » sur l'ensemble de la BASE 217. Les scenarii se traduisent par des ouvrages « plein air » avec l'objectif de déconnecter les pistes. Des précisons sur le mode de gestion ont été apportées dans le mémoire en réponse à la MRAE (pages12-14).

- Prendre l'attache de la Direction de l'environnement afin d'aborder la question des capacités de la palette végétale à prendre en compte les événements climatiques (sécheresse, pluviométrie à l'instant « t »).
  Le Projet biodiversité mené par le paysagiste COLOCO et Gilles Clément est financé par le Département dans le respect de la palette végétale et avec l'objectif de mener de façon expérimentale un laboratoire végétal grâce à un protocole avec le Muséum d'histoire naturelle. Des réunions ont bien eu lieu avec la Direction de l'environnement du Département et se poursuivront pour intégrer ces préconisations.

- En matière de déchets, certains documents de référence ne sont plus d'actualité (comme le PDEDMA depuis 2009). Faire référence au Plan régional de prévention et de gestion des déchets. Préciser les actions à mettre en œuvre par les entreprises pour limiter l'augmentation de production de déchets, notamment après la fin du chantier (phase intitulée « vie de la zone »).
  Le Plan Régional d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PDEDMA) approuvé en 2009 (cité en page 221 de l'étude d'impact) n'est plus en vigueur. La Région Ile-de-France a élaboré un Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRGPD). Ce document propose une analyse prospective du gisement des déchets produits sur le territoire francilien à horizon 6 à 12 ans à laquelle il associe un plan d'actions en faveur de la prévention des déchets ainsi qu'une série de mesures cadres destinées à optimiser leur gestion. Le Conseil Régional d'Ile-de-France a approuvé le PRPGD et son rapport environnemental associé par délibération du 21 novembre 2019. Ce point sera intégré à l'étude d'impact.
  Les mesures associées à la gestion des déchets sont détaillées en pages 442 et 443 de l'étude d'impact.

- Justifier qu'une augmentation du trafic routier de 16 % dans la zone à l'horizon 2025 n'entraînera pas de modification significative des niveaux sonores en façades des habitations existantes.
  D'après les conclusions de l'étude ACOUSTB, l'impact des voies nouvelles seules n'entraine aucun dépassement des seuils réglementaires en façade des habitations existantes. Aucune protection acoustique n'est donc à prévoir. Les trafics induits par le projet sur les principaux axes routiers existants n'entraînent pas de modification significative

des niveaux sonores en façade des habitations existantes. Pour rappel, l'étude acoustique sera mise à jour dès que les résultats de l'étude de trafic/circulation menée conjointement par le Conseil Départemental et Cœur d'Essonne Agglomération, ainsi que l'étude de mobilités menées par Ile de France Mobilités, seront connus. Cette mise à jour sera intégrée à la prochaine actualisation de l'étude d'impact.

- Sur la base d'un diagnostic plus approfondi, évaluer les risques liés à la présence de sites BASOL ou BASIAS et d'activités (ateliers, stations-service, etc.) sur le site ou à proximité de la zone d'étude.
  Comme indiqué en page 58 du mémoire en réponse à la MRAE, concernant le risque de pollution des sols, des diagnostics approfondis ont été réalisés par SOLPOL sur le secteur e-commerce en 2016 et le secteur de la Tremblaie en 2018. Ces diagnostics avaient pour objectif de s'assurer que les terrains étaient compatibles d'un point de vue sanitaire et environnemental avec les usages prévus. De plus, en vue de l'installation de la Ferme de l'envol, un diagnostic environnemental du milieu souterrain a été réalisé en 2013 par BURGEAP sur environ 75 ha.

  Le cas échéant des diagnostics approfondis seront également menés sur les futurs secteurs d'aménagement le nécessitant.

  Concernant les sites BASOL ou BASIAS à proximité de la zone d'étude, ils ont été répertoriés et analysés dans l'étude d'impact et aucun impact n'est prévu sur le projet de la Base 217. Cela sera complété dans le dossier.

- Actualiser les ambitions en termes d'énergies renouvelables et préciser les objectifs fixés aux aménageurs par Cœur d'Essonne Agglomération. Ajouter le photovoltaïque à la liste des énergies renouvelables.
  Une étude, intégrée à l'étude d'impact, a été menée sur la Base 217 en matière d'énergie renouvelable afin de définir les ambitions du projet. Cette étude a été complétée par des entretiens individuels avec chacun des porteurs de projet en amont de leur installation.

  Suite à l'adoption par Cœur d'Essonne agglomération de son schéma de développement des énergies renouvelables et de récupération en février 2021, un travail complémentaire sera mené pour définir les prescriptions en matière d'énergie renouvelable à intégrer dans les PLU des communes et dans les projets d'aménagement (fiches de lots et cahier des charges de cessions) dont celui de la Base 217. Le photovoltaïque fait bien évidemment partie des énergies renouvelables qui sont à développer sur la Base 217 et Cœur d'Essonne agglomération incite tous les opérateurs à l'intégrer dans leurs projets dès leur conception, ou dans les développements ultérieurs. A ce jour, plusieurs projets d'installation sont à l'étude, que ce soit sur la zone militaire Neptune (« plan soleil » porté par l'Etat), ou par des opérateurs économiques (Bollig ung Kemper, ID Logistics/Parcolog cinéma…).

2.2- Avis de la Présidente d'Ile-de-France Mobilités

En préambule, Île-de-France Mobilités indique avoir 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.

L'étude en cours, associant Cœur d'Essonne Agglomération, le département et les collectivités locales, 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.

L'avis d'IDFM (joint en annexe D à partir de la page 100) comporte les demandes suivantes.

2.2.1- Points généraux

IDFM demande à Cœur d'Essonne Agglomération et à la SPL Air 217 de ne pas mentionner, dans l'ensemble du document, le mode téléphérique comme faisant partie des options modales possibles pour la desserte du site.

IDFM demande de faire référence aux principes de liaison bus en cours de définition par l'étude actuellement menée par IDFM, ainsi qu'aux 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.
La volonté de Cœur d'Essonne agglomération est de proposer un service de transport en commun structurant et performant pour accompagner le développement de la Base 217 et les besoins de déplacement du secteur dans son ensemble.

A l'appui d'une première étude d'opportunité, l'Agglomération a proposé un projet de téléphérique urbain sans survol d'habitation car ce mode de transport répondait aux besoins de déplacement identifiés sur le projet de la Base 217 et plus largement sur le secteur sud-francilien entre le RER C et le RER D, avec un investissement moins onéreux que le réseau ferré. Ce projet a été évalué négativement sur son opportunité par IDFM lors de son étude réalisée à l'automne 2019, et à ce titre, le téléphérique urbain sera retiré des moyens de transport retenu.

Aussi, Ile-de-France mobilités a engagé une étude de développement des lignes de bus permettant une amélioration de la connexion de la Base 217 aux secteurs environnants et un déplacement au sein du site. Cette étude est portée en collaboration étroite avec Cœur d'Essonne, le Département et les agglomérations voisines et doit permettre d'aboutir fin 2021-début 2022 sur des solutions rapides de liaisons bus et d'aménagements de voirie associés.

Par ailleurs, Cœur d'Essonne agglomération sollicitera à nouveau Ile-de-France mobilités dans le cadre de l'établissement des documents de programmation de transports en Ile-de-France, pour compléter l'offre à moyen terme sur un mode de transport en commun à définir, avec pour objectif d'une performance et d'une régularité équivalente à celle du téléphérique qui n'a pas été retenu.

2.2.2- Aspects transports en commun

Remplacer le deuxième paragraphe de la page 197 par *« 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 217, 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 217 et autour de celle-ci »*.
Cette modification sera apportée. Il sera par ailleurs précisé de manière complémentaire que « Cœur d'Essonne agglomération souhaite conserver également l'objectif de mise en œuvre d'un transport en commun structurant et performant à moyen terme (mode à définir) à inscrire dans les documents de planification de transport en Ile-de-France, et reliant les 2 gares RER C et D, lequel s'avèrera indispensable à terme au regard du développement de la Base 217 et du secteur Sud francilien ».

2.2.3- Incidence sur la circulation et les dessertes

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.

IDFM 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.
Cette remarque sera prise en compte. Cœur d'Essonne agglomération souhaite en effet que la circulation des bus et des modes actifs (vélos, piétons) puisse être rendue prioritaire à l'intérieur du site.

IDFM 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 217 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.
Cette mention sera apportée. Cœur d'Essonne agglomération est favorable à développer des accès bus par la Base 217 depuis le RD 19 et la rue Latécoère notamment, évitant la circulation du RD 19 et travaillons sur des d'aménagements routiers au sein du plan de circulation de la Base 217 pour y répondre.

2.2.4- Compatibilité avec le PLUIF et le PLD

En fin de chapitre (page 370), plusieurs modes et solutions de mobilités sont mis en avant. Les deux premiers sont : « *Un transport structurant reliant les gares RER C et D : à terme, le téléphérique urbain s'avère être le mode de transport collectif optimum pour ce projet* » et « *Le développement de l'offre bus déployée à partir du RER C* ». Le recours au mode téléphérique étant écarté et l'étude en cours ne s'orientant 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 avec les polarités environnantes, sachant par ailleurs que les rabattements ne se feront pas forcément uniquement vers le RER C, IDFM demande que ces deux premiers items soient remplacés par l'item suivant : « *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 Ile-de-France Mobilités, afin de permettre une desserte optimisée des polarités aménagées depuis les gares du secteur et les polarités environnantes* ».
Cette modification sera apportée. Il sera par ailleurs précisé de manière complémentaire que « Cœur d'Essonne agglomération souhaite conserver également l'objectif de mise en œuvre d'un transport en commun structurant et performant à moyen terme (mode à définir) à inscrire dans les documents de planification de transport en Ile-de-France, et reliant les 2 gares RER C et D, lequel s'avèrera indispensable à terme au regard du développement de la Base 217 et du secteur Sud francilien ».

2.2.5- Mesures ERC

En page 427, IDFM demande que les deux items « *la réalisation d'un site propre le long de la Francilienne* » et « *la création d'une liaison structurante entre les RER C et D* » soient remplacés par la formulation suivante : « *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* ».
Cette modification sera apportée.

Dans la partie relative à la circulation et au schéma viaire (pages 427-429), en cohérence avec les remarques formulées précédemment, IFDM propose qu'il soit fait mention 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.

IDFM 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 217 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.
Cette remarque sera prise en compte. Cœur d'Essonne agglomération souhaite en effet que la circulation des bus et des modes actifs (vélos, piétons) puisse être rendue prioritaire à l'intérieur du site.

Concernant la troisième partie relative aux transports en commun et aux mobilités alternatives (pages 433 à 438), IDFM demande la suppression du paragraphe sur le téléphérique urbain pour la période 1 (2016-2020) et la suppression de toute mention au téléphérique urbain pour les deux autres périodes (2020-2025 et au-delà de 2025), aussi bien pour la liaison entre le RER C et le RER D que pour la liaison entre la gare de Brétigny-sur-Orge et la base aérienne.
Cette information est issue du plan mobilité de 2016. Elle a volontairement été mise dans l'étude d'impact afin de bien retracer l'historique des études sur la Base 217 et les évolutions apportées au projet depuis de 2016, même si le projet de téléphérique n'a pas été retenu ensuite par Ile-de-France mobilités (cf réponse ci-dessus, partie 2.2.1).

2.3- Avis du Maire de Brétigny-sur-Orge

Le Maire de Brétigny-sur-Orge a transmis son avis par courrier du 1er mars 2021 reçu le 23 mars 2021 (joint en annexe D à la page 111). Il comporte les observations suivantes :

- L'étude d'impact n'évoque pas l'utilisation des eaux de pluie issues des bâtiments d'e-commerce par la ferme de l'Envol. Cette préconisation, à ajouter dans l'étude d'impact, permettrait de limiter d'une part les incidences de rejet des eaux de pluie induites par l'imperméabilisation des sols et d'autre part le captage de la nappe phréatique par la ferme de l'Envol ;
  La récupération des eaux de toiture des bâtiments voisins de la Ferme de l'envol est bien indiquée dans l'étude d'impact (page 56). Elle sera demandée pour toute construction de bâtiment sur les secteurs environnants, dont le secteur e-commerce.

- L'étude d'impact cite le PLU de la ville à la page 345. Il conviendra d'ajouter la modification n°2 approuvée par le Conseil municipal le 23 juillet 2020 ;
  Cela sera bien intégré.

- Le tableau des servitudes d'utilité publique de la page 353 ne mentionne pas la servitude de nuisances sonores liées à la RD 19 qui pourrait utilement être ajoutée.
  Le classement sonore des infrastructures de transport est détaillé pages 214 et 215 de l'étude d'impact. Au droit du projet d'aménagement, la RD 19 est classée en catégorie 2 : la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit est donc de 250 m. Ce classement sonore sera ajouté à la liste des servitudes de l'étude d'impact.

2.4- Avis du Maire du Plessis-Pâté

Le Maire de Plessis-Pâté, par courrier du 22 février 2021 (joint en annexe D, à la page 112), émet un avis favorable à l'étude d'impact. En effet le document permet une étude à l'échelle de la Base 217 et non plus du projet.

La commune souhaite une grande anticipation du développement des transports en commun. Les projets de la Base 217 engendrent une importante implantation d'emplois qui nécessiteront

une desserte en transports en commun renforcée afin de limiter les déplacements motorisés individuels
Cœur d'Essonne agglomération partage cet avis. L'étude en cours avec Ile-de-France mobilités, le Département et les agglomérations voisines doit permettre d'améliorer la desserte en transport en commun du site.

2.5- Avis du Maire de Bondoufle

Le Maire de Bondoufle, par courrier du 21 janvier 2021 (joint en annexe D à partir de la page 113), émet un avis positif avec une réserve basée sur les trois réflexions qui suivent :

- Réserve : Prévoir (et réaliser) des aménagements routiers pour la fluidité du trafic et la tranquillité de tous ;
  Les aménagements routiers à prévoir seront définis en lien étroit avec les villes concernées sur la base des résultats de l'étude de circulation menée avec le Département, Ile-de-France mobilités et les agglomérations voisines.

- Réflexions :
  - La commune souhaite qu'une gare soit prévue au plus près de la ZAC du Grand Parc afin que les bondouflois puissent se rendre à la gare sans utiliser leur voiture,
    Une connexion intermodale « pôle d'échange » au Nord de la Base 217 est programmée dans le plan guide de la Base 217, en complément de la gare routière en cours de mise en œuvre sur la ZAC Val Vert Croix Blanche. Elle se situe à proximité de la ZAC du Grand Parc. Elle devra être précisée dans le cadre de l'étude de mobilité en cours avec Ile-de-France mobilités.

  - En raison d'une augmentation significative du trafic routier sur la RD132 déjà saturée aux heures de pointe et le week-end, la commune demande de prévoir les travaux d'aménagement nécessaires (élargissement des voies, pistes cyclables, etc.),
    Ces travaux sont nécessaires pour une meilleure accessibilité du site. L'étude en cours avec le Département et IDFM qui doit se finir fin 2021-début 2022 doit, dans ses conclusions, définir une programmation de travaux liée à l'accessibilité et à la sécurité des usagers tous modes confondus sur le nord de la Base 217 au niveau du RD 312.

  - Le projet fait état d'un aménagement supplémentaire de la ZAC des Bordes, ce qui conduira à une augmentation de flux de VL et PL sur la RD31, engendrant un surplus de trafic routier pour rejoindre la N104 à côté du stade Robert Bobin. Le Maire demande qu'il soit pris en compte ce flux de véhicules supplémentaire qui engendrera une recrudescence des nuisances sonores et de la pollution.
    Une étude est à lancer sur l'actualisation des impacts sonores et de la pollution à partir des résultats prévus fin 2021 / début 2022 de l'étude de circulation et mobilités menée conjointement par le Département et Ile de France Mobilités.

2.6- Avis du Syndicat de l'Orge

Notant la prise en compte de la majorité de ses remarques formulées lors des réunions de travail concernant l'étude d'impact, le syndicat de l'Orge, par son courrier du 2 mars 2021 (joint en annexe D à partir de la page 117), émet un avis favorable accompagné des principales remarques suivantes.

2.6.1- Eaux usées

Affiner, au moment des études de réalisation des ouvrages d'assainissement, la mise en place de boîtes de branchements à chaque raccordement et d'un regard à chaque changement de direction (page 42). Ajouter, dans la phase de fonctionnement (tableau page 75) et outre les eaux usées sanitaires, les eaux usées assimilées domestiques (si cantine, production

alimentaire) et les eaux usées non domestiques (eaux de process des entreprises et eaux polluées par des hydrocarbures par exemple).
La mise en place de boîtes de branchements au niveau des raccordements et de regards au niveau des changements de direction sera intégrée aux études de réalisation des ouvrages.

2.6.2- Eaux pluviales

Lors d'une actualisation de l'étude d'impact ainsi qu'au moment de la réalisation du dossier loi sur l'eau, préciser l'impact qualitatif et quantitatif sur les cours d'eau d'un zéro rejet d'eaux pluviales au réseau. Préciser l'occurrence de pluie pour laquelle les bassins d'Amazon ont été réalisés (page 232). Mentionner l'impact du tassement du sol par les engins de chantier sur l'écoulement et l'infiltration des eaux précipitées en phase chantier (page 256).
Une étude hydrogéologique a été lancée en novembre 2020. Cette étude a pour objectif :

- *de suivre les niveaux de la nappe superficielle pendant une période de 12 mois grâce à l'installation de piézomètres répartis sur la Base 217, ainsi que le suivi des niveaux des cours d'eau ayant une station de mesure proche de la base aérienne sans arrivée extérieur pouvant compromettre l'interprétation des résultats en relation avec la Base 217 ;*
- *d'investiguer le ou les cheminement(s) des eaux souterraines et superficielles au droit du site ;*
- *d'estimer des niveaux des plus hautes eaux souterraines potentielles de la nappe superficielle.*

Les premiers éléments de cette étude seront intégrés dans le Schéma de Gestion des Eaux Pluviales, puis les résultats de l'étude seront intégrés au moment de la réalisation du dossier loi sur l'eau, afin de préciser les impacts sur les cours d'eau et sur la nappe, d'un zéro rejet des eaux pluviales au réseau.

Quant à la capacité des ouvrages de rétention d'Amazon, ils ont été dimensionnés pour une pluie de retour vingt ans.

Enfin, lors de la phase chantier, les futurs espaces d'infiltration (noues, espaces verts inondables...) seront protégés autant que possible des circulations d'engins, afin d'éviter un tassement du sol et une perte de la perméabilité. Des zones inaccessibles aux engins seront définies par des voies de circulation sécurisées. Cependant, afin d'anticiper dans les calculs le potentiel tassement des sols, et comme recommandé par le memento technique 2017 de l'ASTEE, les perméabilités mesurées sur site sont divisées par deux dans les calculs d'infiltration.

2.6.3- Zones humides

Lors d'une actualisation de l'étude d'impact, en raison de la loi du 24 juillet 2019, inventorier d'autres zones humides sur la base d'un seul critère pédologique ou floristique et non plus des deux critères simultanés pédologique et floristique.
L'inventaire des zones humides a été réalisé sur les critères botaniques puis pédologiques.

Les espaces identifiées dans un premier temps comme humides d'un point de vue botanique à savoir les zones proches de la mare du ball trap, et du réseau de fossé autour de cette mare ainsi que de la mare de culture au Sud ont ensuite fait l'objet d'une expertise pédologique. Il s'agit des seuls espaces humides d'un point de vue botanique de l'aire d'étude.
Aucun habitat des zones humides n'a été écarté lors de la première phase d'expertise, que ce soit sur les critères botaniques ou pédologiques, en anticipation de la nouvelle réglementation qui n'était pas encore en vigueur à l'époque. Il n'existe en effet aucune zone humide fonctionnelle d'un point de vue botanique dans la partie Nord de la base. Les espaces de fourrées et de prairies sont caractérisés par des espèces végétales de milieu mésophile voire xérophiles.

La modification légale avec le retour des critères alternatifs ne change ainsi pas la définition des zones humides réalisées initialement.
Le seul doute restant étant d'éventuel espaces humides dans les zones sans végétation spontanée à savoir les parcelles cultivées et labourées régulièrement. Il est toutefois peu

probable que de telles zones puissent être identifiées sur la base de sondages pédologiques, eu égard à la végétation d'adventices non typiques des milieux humides déterminées sur le site.

2.6.4- Milieux naturels et accueil du public

Mentionner que le projet de téléphérique pourrait potentiellement gêner les déplacements de l'avifaune et des chiroptères (pages 257 à 263). Corriger la période de sensibilité pour les insectes qui s'étale d'avril à septembre et non de novembre à avril (page 392). Préciser que la meilleure période d'intervention de travaux entre juillet et mars vis-à-vis du Pipit Farlouze (page 394) recouvre la période de sensibilité d'autres espèces, afin de signaler l'enjeu de hiérarchisation des mesures d'évitement sur les différentes espèces. Noter que le buis est un arbuste sensible à la pyrale et que cette essence n'est donc pas à favoriser dans les plantations pour la biodiversité (page 396). Ajouter dans les principes d'aménagements favorables à la biodiversité (page 420) que les aménagements passent aussi par la préservation des espaces prairiaux à enjeux. Les données qualitatives des eaux superficielles datant de 2013 pour l'Orge, le Syndicat de l'Orge informe que des fiches par stations qualités sont mises à jour et disponibles sur le site de la DRIEE.
Les périodes de sensibilité des différentes espèces sont prises en compte dans les calendriers de travaux dans le sens où il s'agit d'une inversion entre périodes sensibles sans travaux (période de reproduction et d'activité biologique donc le printemps et l'été) et périodes non sensibles avec possibilité de travaux (période automnale et hivernale).
Les périodes sont bien indiquées dans le dossier d'expertise écologique et seront reprises dans les calendriers de travaux.
Les autres remarques seront prises en compte, tout en indiquant que le projet de téléphérique urbain a été écarté par Ile-de-France Mobilités lors de son étude réalisée à l'automne 2019.

3- Observations du public

3.1- 1ère semaine d'enquête publique (15 - 21 mars 2021) : 6 observations

- Observation n°1 (web). Le 16 mars 2021, Madame Guylaine BLOIS (91070 Bondoufle) a écrit : J'espère qu'un centre aquatique comme à Athis ou Draveil serait envisagé car 30 mm pour y aller, ça fait loin.
  Il n'est pas prévu de centre aquatique dans la programmation sur la Base 217, d'autant plus qu'un Espace Nautique est situé à proximité à Sainte-Geneviève-des-Bois, ainsi que plusieurs piscines sur le territoire de Cœur d'Essonne Agglomération. Par contre, le projet de reconversion de la Base 217 prévoit le développement de nouvelles activités sportives non présentes sur le territoire, notamment le char à voile.

- Observation n°2 (web). Le 17 mars 2021, Monsieur Gilles BOUTRON (91070 Bondoufle) a écrit :
  - Les projets présentés de transitions écologiques et industriels sont cohérents avec l'époque actuelle.
  - Par contre, il faut absolument garder la piste 23 opérationnelle ainsi que les équipements en adéquation avec celle-ci, car dans le contexte actuel mondial de conflits il faut garder ce vecteur en activité,
    L'activité aéronautique n'est plus possible sur le secteur depuis l'arrêt des activités aériennes, la fermeture de la base aérienne et la suppression du Plan d'Exposition au Bruit associé. La piste 23 sera bien conservée mais ne permet plus aujourd'hui le décollage ni l'atterrissage d'avions.

  - Par ailleurs, je pense qu'il ne serait pas souhaitable que la piste 23 serve à faire atterrir des avions cargos pour Amazon ou pour d'autres intérêts privés. Cordialement.
    La piste 23 et le taxiway seront conservés mais pour des activités uniquement évènementielles, sportives et culturelles, notamment avec le cinéma.

- Observation n°3 (web). Le 18 mars 2021, Madame Hélène GINESTAR (91070 Bondoufle) a écrit : Nous n'avons été au courant de l'installation d'Amazon que quand l'entreprise a apposé son logo sur le bâtiment. Votre campagne actuelle ne se trouve ni sur le site de la mairie de Brétigny-sur-Orge. Soit elle est occultée, soit très bien cachée... En tout cas pas à la une.
  Cette entreprise n'est pas pour aider les commerçants locaux et nous trouvons dommage que les terrains du CEV soient utilisés à de telles fins.
  Nous aurions été bien sûr contre cette installation qui n'apporte pas les bénéfices escomptés (emploi et surtout qualité de l'emploi !) mais qui surtout apporte des inconvénients importants (camions sur la D19, et la vue de notre jardin...).
  L'implantation du projet de plateforme e-commerce porté par la société Amazon a fait l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête publique qui se sont déroulées en 2017, préalablement à son installation.
  L'information sur cette enquête publique a bien été indiquée sur le site de la mairie de Brétigny-sur-Orge. Du fait d'une erreur technique au démarrage de l'enquête, cette communication en effet n'apparaissait pas sur le site, mais elle a pu été corrigée dès la remontée de l'information par le biais de cette observation.

  De plus, 3h dans une mairie pour donner son avis ne sont pas suffisantes. Une enquête sur internet vu les conditions sanitaires actuelles et les restrictions horaires serait plus efficace.
  L'enquête publique a bien été organisé tant en physique, que sur internet.

  Concernant le déroulement physique de l'enquête publique, trois lieux d'enquête ont été organisés :
  - *Le siège de Cœur d'Essonne Agglomération à Sainte-Geneviève-des-Bois, maîtrise d'ouvrage du projet;*
  - *Les mairies des deux communes de Cœur d'Essonne Agglomération concernées par le projet : Brétigny-sur-Orge et Le Plessis-Pâté.*

  Pour chacun de ces lieux, sur demande à l'accueil (pour que certains documents du dossier ne disparaissent pas), il était mis à disposition du public l'ensemble du dossier ainsi qu'un registre papier.
  Par ailleurs, toute personne du public pouvait consulter le dossier sur le site internet de Cœur d'Essonne Agglomération (relayé également par les deux sites des communes de Brétigny-sur-Orge et du Plessis-Pâté) et apposer ses observations sur un registre dématérialisé.
  Il était également possible d'adresser ses observations par écrit au Commissaire enquêteur par voie postale au siège de Cœur d'Essonne Agglomération.

- Observation n°4 (web). Le 18 mars 2021, une personne anonyme a écrit : La Base 217 a besoin d'une réelle ligne de bus faisant partie du réseau structurant comme les bus 402 ou 403 reliant Brétigny au RER D, comme c'était prévu par le STIF afin de pouvoir dynamiser ces deux territoires (la Base 217 et Brétigny).
  En effet, il est prévu à court terme, avec Ile de France Mobilités, de développer des lignes de bus supplémentaires, complémentaire des renforts déjà réalisés. Une étude est en cours avec le Département et IDFM qui portera ses conclusions fin 2021 début 2022. Il est notamment envisagé dans cette étude un accès bus à la Base 217 avec à court terme le projet de requalification de la rue Latécoère menant vers la porte Nord (RD312) et vers la Tremblaie coté Est.

- Observation n°5 (web). Le 20 mars 2021, Madame Françoise HOULBERT (91240 Saint-Michel-sur-Orge) a écrit : Trop d'artificialisation des sols. Les projets d'implantation des zones logistiques ne vont qu'aggraver la pollution atmosphérique et la santé des Franciliens. Ce projet pourrait encore agrandir la zone agricole afin d'avoir des productions locales qui pourraient bénéficier à la population aussi bien pour l'alimentation mais serait aussi une source d'emploi.
  La répartition sur l'ensemble du périmètre de la Base 217 des activités économiques, de l'évènementiel, des équipements et des zones agricoles et naturelles a été travaillée dans le cadre de la définition du plan guide afin de convenir d'un équilibre économique et durable. Initialement prévu dans le CRSD et le SDRIF à 225ha d'espaces urbanisables, les espaces

urbanisés seront limités à 150ha maximum pour développer un aménagement intégrant l'agroécologie et la biodiversité.
Sur le développement agricole, la première phase de la Ferme de l'envol a été mise en œuvre sur 55ha et sera complétée pour dépasser prochainement 75ha.

- Observation n°6 (web). Le 21 mars 2021, Monsieur Cédric LALANDE (91650 Breuillet) a écrit : Bonjour, je souhaiterais que l'aménagement de la Base 217 soit basé sur :
  - Un pôle d'activités sportives, tel le char à voile (comme ça a été le cas précédemment), le cerf-volant, ...
    Cet objectif est déjà engagé sur la plaine évènementielle avec l'installation de la Fédération Française de Char à Voile et avec l'ambition d'installer des projets réunissant de nouvelles pratiques sportives de plein air.
  - Un pôle lié à des petites exploitations ou centres de vente de produits alimentaires bio, équitables, locaux.
    La Ferme de l'envol est installée sur site avec la production de premiers légumes bio depuis 2019. Elle va progressivement augmenter son activité avec l'arrivée, à terme, de nouveaux maraichers, un éleveur et un paysan-boulanger dans une logique de circuit court. Les produits sont d'ores et déjà disponibles à la vente auprès de deux AMAP (association pour le maintien de l'agriculture paysanne) et des distributeurs partenaires, et la ferme développera prochainement un point de vente sur place. La Ferme de l'envol est par ailleurs incluse dans le projet Sésame, porté par Cœur d'Essonne agglomération et ses partenaires, qui vise à soutenir l'agriculture locale, durable et proche des habitants sur l'ensemble du territoire.

Merci de votre écoute.

3.2- 2ème semaine d'enquête publique (22 - 28 avril 2021) : 3 observations

- Observation n°7 (web). Le 23 mars 2021, Monsieur Andreas LIPP a écrit : Il est à noter que presque toutes les communes environnantes ont déposé un avis préalable, à l'exception notable de Brétigny (directement concernée) et Marolles (étant indirectement concernée).
  Conformément aux articles L. 122-1 V et R. 122-7 du Code de l'Environnement, lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact est transmis pour avis aux collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet. Les organismes concernés et donc destinataires de l'étude d'impact ont été :
  - *les communes directement concernées par le projet car situé à l'intérieur de leur territoire (Brétigny-sur-Orge et Le Plessis-Pâté)*
  - *les communes limitrophes (Bondoufle, Leudeville, Vert le Grand),*
  - *les EPCI limitrophes (Communauté des communes du Val d'Essonne, Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud)*
  - *le Département, la Région et Ile-de-France Mobilités au vu de leurs compétences et infrastructures impactées*
  - *le Syndicat de l'Orge.*

  Ces collectivités disposaient d'un délai de deux mois pour transmettre leur avis.
  La commune de Brétigny sur Orge a bien transmis un avis, après le démarrage de l'enquête, mais dès sa réception, cet avis a été joint au dossier enquête publique disponible sur les lieux d'enquête et sur le site internet dédié à celle-ci.

- Observation n°8 (web). Le 24 mars 2021, une personne anonyme a écrit : Bon projet mais respectez les coûts pour les contribuables... On ne peut plus payer plus d'impôt.
  Cœur d'Essonne Agglomération a pour objectif de couvrir les coûts d'aménagement par la vente de terrains, sans charge pour les contribuables, ou par l'obtention de subvention, comme par exemple sur les continuités écologiques. Enfin, l'implantation d'entreprises et la création d'activités sur site permettent à l'Agglomération de bénéficier de retombées fiscales supplémentaires à moyen termes, lesquelles bénéficient à l'ensemble des habitants du territoire.

- Observation n°9 (web). Le 25 mars 2021, une personne anonyme a écrit : Qu'en est-il de la liaison Centre Essonne en construction depuis près de deux ans et étant censée apporter une desserte à la Base 217 aérienne ?
  Un premier tronçon de la Liaison Centre Essonne a été réalisé en 2019-2020 entre l'ex-RD117 et le chemin de la Noue Rousseau au Plessis-Pâté.
  Les procédures d'acquisitions foncières préalables à la poursuite du projet sont en cours et permettront une livraison de l'opération en mars 2025 au plus tard.

3.3- 3ème semaine d'enquête publique (29 mars - 4 avril 2021) : 3 observations

- Observation n°10 (web). Le 29 mars 2021, une personne anonyme a écrit : Pour si et seulement si ce projet a pour but la création d'emplois et le développement de l'activité économique.
  L'objectif de ce projet est de créer 10 000 emplois avec des filières diversifiées et un développement équilibré et écologique : intégration de l'agroécologie, de la biodiversité et conservation de grands espaces ouverts.

- Observation n°11 (web). Le 31 mars 2021, une personne anonyme a écrit : Trop de bâtiments qui défigurent ce grand espace.
  Sur l'artificialisation et les constructions, le CRSD et le SDRIF portaient le projet initial à 225 ha urbanisables sur les 300 ha. Or, le projet a été volontairement abaissé à 150 ha maximum d'urbanisation pour développer un aménagement équilibré intégrant l'agroécologie et la biodiversité tant sur les parties privées que publiques. Cette position limite les capacités de construction autorisées initialement dans le CRSD. Par ailleurs, il est prévu de créer un paysage en transition type « lisière ouverte » entre les tissus périurbains et les espaces agricoles. Ce dispositif d'aménagement favorise l'intégration des constructions dans l'aménagement de la Base 217. Enfin, des prescriptions paysagères, architecturales et environnementales sont imposées aux opérateurs économiques lors de la vente des terrains.

  Une circulation routière encore accrue un maximum apportant la pollution contraire au projet écologique.
  L'accessibilité de la Base 217 est un point important pour le développement du projet de reconversion. L'Agglomération souhaite développer, avec le Département et Ile-de-France Mobilités compétents en la matière, un réseau de transports en communs performant et structurant, associé à des solutions de mobilités innovantes et propres qui ont pour objectif d'offrir de nouveaux services et de limiter ainsi l'augmentation de la circulation routière induite par les développements de la Base 217 mais également des secteurs environnants : co-voiturage, vélos, modes doux, vélo en libre-service,…

  Je doute fort que vos élevages ne subissent pas le stress du bruit environnemental et vos cultures bio le soient réellement in fine (j'ai une formation élevage et transformation fromagère ainsi que production s'y rapportant, le tout en bio, d'où mon scepticisme). Judicieux serait d'en faire un poumon écologique mais bien sûr ceci ne rapporterait pas financièrement…
  L'étude d'impact du projet présentée a été construite avec des porteurs de projet qui s'appuient sur des professionnels sérieux et reconnus des différents secteurs et proposant des concepts innovants notamment en matière d'agro-écologie.
  Plus particulièrement, les produits issus de la Ferme de l'envol font bien l'objet d'une certification bio. Ils sont cultivés par un collectif de maraichers, dont plusieurs bénéficient déjà d'une expérience solide en maraichage biologique et en agroécologie, et souhaitent continuer à innover vers des pratiques agricoles de plus en plus vertueuses, avec l'arrivée prochaine d'une activité d'élevage.

- Observation n°12 (web). Le 3 avril 2021, Monsieur Gregory PELLETIER (91220 Brétigny-sur-Orge) a écrit : Je vous soumets l'idée d'améliorer les aménagements cyclables afin de favoriser les modes de circulations douces, vélo mais aussi roller. En effet, ce mode a l'avantage par rapport au vélo de faciliter les transports mixtes : train + roller / covoiturage + roller, une paire de rollers étant plus facilement transportable qu'une bicyclette. Pour cela, il est nécessaire de disposer de pistes suffisamment larges (au moins 1,5 m) et propres, ce qui n'est pas le cas

actuellement sur la piste cyclable bordant les entrepôts Amazon. Celles-ci sont trop étroites et jonchées de cailloux.
Il est prévu de développer les pistes cyclables ou voies vertes intégrant plusieurs modes doux dans la Base 217 en connexion avec le territoire. Concernant la piste cyclable Amazon, sa largeur dépasse 1,5m bien qu'en revêtement provisoire car des travaux de réseaux sont prévus pour viabiliser le secteur. A terme, elle sera bien réalisée en enrobé.

3.4- 4ème semaine d'enquête publique (5 - 11 avril 2021) : 6 observations

- Observation n°13 (web). Le 5 avril 2021, Monsieur Jean-Paul ROLLAND (91220 Le Plessis-Pâté) a écrit : Bonjour, Je pense qu'il serait souhaitable de créer une zone verte de promenade avec parc aménagé et pistes cyclables. Une piste traversante de la zone de Brétigny à Vert-le-Grand serait une très bonne idée. Cordialement
La Base 217 est un lieu de destination notamment avec sa grande prairie événementielle et du fait d'un plateau qui se situe au centre des 3 vallées : Seine, Essonne et Orge. Il est prévu à terme de relier la base aérienne au territoire et aux 3 vallées. La liaison Brétigny à Vert le Grand est un de ces axes à réaliser. La première phase sur l'agglomération de Cœur d'Essonne existe le long de la voirie Sud desservant Amazon et la Ferme de l'Envol. Au-delà, les infrastructures sont à sécuriser et relèvent de l'accord de la ville de Vert le Grand et de la communauté de commune du Val d'Essonne.

  Les paysagistes Coloco et Gilles Clément proposent la création de 12 jardins planétaires laboratoire sur la Base 217. La notion de parc vient ici englober les multiples échelles et activités du site de la Base 217 : parc agricole, parc de tournages, parc événementiel, parc de proximité, parc d'activités, parc du vivant. Ces jardins s'inspirent du jardin planétaire (exposition dans la Grande Halle de la Villette, 1999), qui envisage « de façon conjointe et enchevêtrée, la diversité des êtres sur la planète et le rôle gestionnaire de l'homme face à cette diversité. » Mettre en œuvre la préséance du vivant au sein de la Base 217, c'est l'occasion de tester et d'expérimenter sur les nouvelles pratiques du paysage.

  De même la LPO (ligue de protection des oiseaux) apporte son partenariat à la réflexion et aux actions sur la biodiversité et la faune sur la Base.

  Une réflexion est également en cours sur les conditions d'ouverture de la prairie événementielle, qui ne peut, à ce stade, être accessible que dans des moments particuliers au regard des contraintes de sécurisation et de gestion d'un site de cette ampleur, combinant activité sportive (char à voile) et activités événementielles et économiques. La recherche d'une ouverture plus fréquente du site au public et aux habitants, notamment en vélo et à pied, est un objectif prioritaire de l'Agglomération.

- Observation n°14 (web). Le 6 avril 2021, une personne anonyme a écrit : "Equilibre entre ville et campagne", telle est la volonté affichée de Cœur d'Essonne. Sans remettre en question le développement de la Base 217, il serait certainement possible d'aménager des "poumons verts" plus importants que ce qui est prévu ? La plantation d'arbres serait également bienvenue dans cette zone où la circulation sera encore plus dense.
Un plan biodiversité, très important, qui porte sur plus de 30ha sur les 300ha du site, est prévu. Il est décrit dans l'étude d'impact et précisé dans le mémoire en réponse à la MRAE. Il prévoit notamment l'aménagement de 12 jardins planétaires laboratoires, avec la plantation d'arbre, mais également de prairies, mares et nombreuses espèces végétales… pour accueillir la biodiversité et offrir des espaces de promenade et de respiration. En complément, des prescriptions sont données aux opérateurs privés pour accueillir des zones de biodiversité au sein de leurs parcelles.

  Les infrastructures routières seront-elles suffisantes pour toutes ces activités ?. L'emploi est certes important, mais la qualité de vie l'est tout autant. La pandémie COVID a révélé bien des défauts de la région parisienne (surdensification, manque d'espaces verts, transports bondés). La zone de la Tremblaie accueillera semble-il des entreprises de logistiques. La circulation étant

déjà bien saturée dans cette zone, il ne faudrait pas que la grande couronne concurrence la petite.
L'accessibilité de la Base 217 est un point important pour le développement du projet de reconversion.
L'Agglomération souhaite développer, avec le Département et Ile-de-France Mobilités compétents en la matière, un réseau de transports en communs performant et structurant, associé à des solutions de mobilités innovantes et propres qui ont pour objectif d'offrir de nouveaux services et de limiter ainsi l'augmentation de la circulation routière induite par les développements de la Base 217 mais également des secteurs environnants : co-voiturage, vélos, modes doux, vélo en libre-service,…
Cœur d'Essonne agglomération a sollicité le Département et Ile-de-France Mobilités pour accélérer le rendu des études et la définition des solutions retenues qui ne sont pas du ressort de la compétence de l'Agglomération (voirie départementale pour le CD91 et transports en commun pour Ile-de-France Mobilités) permettant de répondre aux besoins identifiés dans le diagnostic réalisé par SAFEGE et non satisfaits à ce jour..
Les implantations d'entreprises sur le secteur de l'extension de la Tremblaie sont des activités de production et de conditionnement industriels (boulangerie industrielle, peinture automobile, agro-alimentaire, conditionnement médical et paramédical) dont le nombre d'emplois et la valeur ajoutée est plus importante que pour la logistique.

Observation n°15 (web). Le 9 avril 2021, Madame Sophie BOUISSEAU (91070 Bondoufle) a écrit : Bonjour, Ce serait bien de recycler une partie de l'espace en ferme : cueillette écoresponsable, poule en plein air, relai de distribution des agriculteurs de proximité… Les cueillettes les plus proches sont à plus de 10 km en voiture. Donc rendre accessible une cueillette par voie douce ou transport en commun serait un plus pour la région en expansion démographique. Il faut à mon avis trouver un équilibre entre nature et bétonnage à tout prix. La densification n'est plus possible… Merci à vous.
Le projet intègre bien une ferme agroécologique, la Ferme de l'envol, dont l'activité a déjà débutée depuis 2019 et qui va se développer dans les prochaines années. Si les agriculteurs de la ferme n'envisagent aujourd'hui pas de cueillette à la ferme, la production se base sur le modèle des circuits courts. La vente des produits se fait aujourd'hui par l'intermédiaire de deux AMAP (Association de Maintien de l'Agriculture Paysanne) sur le territoire et avec les distributeurs partenaires ; de plus, un point de vente à la ferme sera prochainement installé sur site.
La répartition sur l'ensemble du périmètre de la Base 217, des activités économiques, de l'évènementiel, des équipements et des zones agricoles et naturelles a été travaillée dans le cadre de la définition du plan guide afin de convenir d'un équilibre économique et durable. La surface dédiée à l'agroécologie, à la biodiversité et aux espaces publics et événementiels a ainsi été augmentée par rapport au projet initial.

- Observation n°16 (web). Le 9 avril 2021, Monsieur Jean-Philippe RAFIDISON (91220 Brétigny-sur-Orge) a écrit : Le projet indique une « passerelle piétons-cycles » visant à relier les parties Nord et Sud par rapport à la piste orientée Est-Ouest. Sur le plan, en rouge, figure le tracé de cette passerelle. Afin de permettre l'utilisation de cycles pour des usagers du transport arrivant à la gare voulant rejoindre le côté Sud de la piste, il serait nécessaire de permettre une traversée sécurisée de la CD19. Actuellement, pour rejoindre la zone de la Tremblaie par exemple, il est nécessaire de contourner la piste en empruntant la CD19, qui reste dangereuse pour les piétons et les cycles.

Afin de sécuriser les franchissements du RD 19 et RD 312 au Nord, il est prévu à terme la réalisation de passerelles, ou de passage inférieur sur le RD19 au droit du rond-point de l'IRBA pour les modes doux. Nous souhaiterions à terme que la zone Neptune Militaire soit franchissable pour les mobilités des modes doux, ce qui n'est pas accepté aujourd'hui par le Ministère des Armées. Pour rejoindre la Tremblaie, deux possibilités sont donc à l'étude: l'une, prévue par le Département à moyen terme dans son schéma des itinéraires cyclables, en prolongeant la piste le long du RD 19 et en intégrant le passage cycle au droit du rond-point de Bondoufle, l'autre en entrant dans la Base 217 par la rue Latécoère vers la porte Nord et vers la Tremblaie, à conditions de sécuriser les itinéraires à l'intérieur de la Base 217 et de requalifier la rue Latécoère.

- Observation n°17 (registre papier). Le 9 avril 2021, Monsieur Daniel OLLO (91220 Brétigny-sur-Orge) a discuté avec le commissaire enquêteur durant sa permanence à Brétigny-sur-Orge. Il a ensuite écrit l'observation suivante : Le gros problème c'est la circulation automobile…vélo autour de la Base 217 de Brétigny.
  L'accessibilité de la Base 217 est un point important pour le développement du projet de reconversion.

  L'Agglomération souhaite développer, avec le Département et Ile-de-France Mobilités compétents en la matière, un réseau de transports en communs performant et structurant, associé à des solutions de mobilités innovantes et propres qui ont pour objectif d'offrir de nouveaux services et de limiter ainsi l'augmentation de la circulation routière induite par les développements de la Base 217 mais également des secteurs environnants : co-voiturage, vélos, modes doux, vélo en libre-service,…

  Cœur d'Essonne agglomération a sollicité le Département et Ile-de-France Mobilités pour accélérer le rendu des études et la définition des solutions retenues qui ne sont pas du ressort de la compétence de l'Agglomération (voirie départementale pour le CD91 et transports en commun pour Ile-de-France Mobilités) permettant de répondre aux besoins identifiés dans le diagnostic réalisé par SAFEGE et non satisfaits à ce jour.

  La mise en œuvre d'une piste cyclable autour de la Base 217, le long du RD19 et du RD312 est bien prévue par le Département à moyen terme.

- Observation n°18 (registre papier). Le 9 avril 2021, Monsieur Christophe HUBERT de la société EUROCONTROL (91220 Le Plessis-Pâté) a présenté au commissaire enquêteur, durant sa permanence à Brétigny-sur-Orge, les différents sujets d'intérêt pour EUROCONTROL en lien avec le projet d'aménagement de la Base 217, Il a ensuite inscrit ces points sur le registre : J'ai rencontré ce jour le commissaire enquêteur pour lui faire part des sujets importants pour EUROCONTROL comme ci-dessous concernant la voirie « EUROCONTROL » :

- Sécurité de la voirie : prendre en compte la sortie de notre site, le stationnement des PL qui provoque des risques d'accident, le virage dangereux avant la société STEF (création d'un rond-point) ;
- Réseaux EP : prévoir une convention pour l'entretien et l'utilisation des réseaux car ils débouchent sur notre bassin d'orage ;
- Eclairage de la voirie : coordonner la dépose des luminaires car ils sont à EUROCONTROL ;
- Accès IFPU2 (Flight Planning) : garantir un accès H24 au site si possible avec deux accès du fait de la sensibilité du site, garantir le déneigement en hiver jusqu'au portail du site (voir la nécessité de faire une convention) ;
- Etudier la possibilité de créer une entrée sur la voirie « EUROCONTROL » depuis la zone IRBA/Amazon (RD19) ;
- Prévoir un accès/passerelle piétons/cycles de la voirie « EUROCONTROL » aux entrées de notre site.

En prévision de la requalification de la voirie devant EUROCONTROL, les services de Cœur d'Essonne Agglomération et de la SPL ont échangé avec les représentants d'EUROCONTROL afin d'intégrer les attentes de ce dernier dans le projet de réaménagement de la voie. Entre autre, celui-ci prévoit l'aménagement d'un cheminement piéton, d'une piste cyclable, la reprise des entrées charretières des entreprises en place, ainsi qu'un aménagement paysager des accotements de la voie, avec la création d'une noue.
Ce projet, dont les travaux sont prévus courant de l'année 2021, intègre par ailleurs l'accès du site d'EUROCONTROL par la piste cyclable.
En parallèle, une convention pour l'entretien du bassin d'orage situé sur site est prévue et sera proposée pour signature entre Cœur d'Essonne Agglomération et EUROCONTROL.
Lors des travaux, une coordination pour déposer les luminaires appartenant à EUROCONTROL est prévue.
Cette voirie, qui est en cours d'acquisition par Cœur d'Essonne Agglomération, sera à terme publique. De ce fait le déneigement est prévu, ainsi que son ouverture à la circulation 24h/24h.
Pendant la phase des travaux de la voirie, l'Agglomération a bien intégré les contraintes de sécurité et de maintien en permanence de l'accès au site EUROCONTROL : les travaux seront réalisés par demi-chaussée. Quant aux modalités du déneigement de la voie, cette contrainte sera partagée avec le prestataire de l'Agglomération pour définir avec EUROCONTROL les conditions d'intervention.

Enfin, il n'est pas à ce jour prévu d'accès sur la voirie EUROCONTROL depuis la zone IRBA/Amazon (RD19), compte tenu des contraintes liées à la Zone Neptune. Ces contraintes ont été rappelées par l'autorité militaire dans sa contribution écrite lors de l'enquête publique
Des solutions d'accès complémentaires depuis le RD312, sans passer par la zone d'activité de la Tremblaie existante, sont à l'étude.

3.5- 5ème semaine d'enquête publique (12 - 16 avril 2021) : 13 observations

- Observation n°19 (web). Le 12 avril 2021, une personne anonyme a écrit : J'aimerais que le projet sésame aboutisse afin que la population de cœur d'Essonne puisse bénéficier des produits en provenance du maraîchage et des fermes installées sur les 75 hectares de l'ancienne Base 217 aérienne. Fermes d'avenir, la ferme de l'envol ce sont des mots et depuis 2012 rien de concret dans l'assiette de la population locale. « Les maraîchers bio installés depuis plusieurs années sur les terres de l'Essonne » Où les trouvons-nous ? Les restaurants Septime et dans le noir ? A Paris ? Avons-nous besoin d'une grosse association économique sociale et solidaire comme le groupe SOS France pour parvenir à nourrir localement les habitants de Cœur d'Essonne ?
  Le projet Sésame porté par Cœur d'Essonne agglomération est un projet d'ensemble sur 10 ans visant à développer des actions « du champs à l'assiette » en faveur de l'agriculture locale et de l'alimentation.

  Une des premières actions de Sésame concerne la Ferme de l'envol sur la Base 217, dont l'activité de maraichage a démarré en 2019, avec 6 maraichers actuellement installés, et va se

développer dans les prochaines années. D'ores et déjà, des légumes sont disponibles via deux AMAP locales. Un lieu de vente est également prévu sur site. Par ailleurs, une expérimentation est en cours avec des cantines scolaires du territoire. Ces développements vont se faire au fur et à mesure de l'arrivée de nouveaux agriculteurs sur le projet, dont un éleveur et un paysan-boulanger.

Par ailleurs, l'Agglomération est bien consciente que la Ferme de l'envol n'est pas suffisamment grande pour couvrir les besoins des 21 communes de Cœur d'Essonne et travaille sur la création de fermes supplémentaires, ainsi que des outils de transformation des légumes permettant d'approvisionner les cantines scolaires et les magasins locaux.

J'aimerais que les espaces verts, les promenades pour piétons, cyclistes, soient prioritairement et majoritairement aménagés.
Sur l'aménagement, le SDRIF porte le projet à 225 ha urbanisables sur 300 ha. Le projet de reconversion a été volontairement abaissé à environ 150 ha pour développer un aménagement intégrant l'agroécologie avec l'élevage sur plus de 75 ha et la biodiversité avec 30 ha sur les parties publiques.

L'accessibilité de la Base 217 est un point important pour le développement du projet de reconversion et pour les usagers, avec l'aménagement prévu de piste cyclables et trottoirs piétons.

De plus, les paysagistes Coloco et Gilles Clément proposent la création de 12 jardins planétaires laboratoire de la Base 217 dans le cadre du plan biodiversité du site. La notion de parc vient ici englober les multiples échelles et activités du site de la Base 217 : parc agricole, parc de tournages, parc événementiel, parc de proximité, parc d'activités, parc du vivant….. Ces jardins s'inspirent du jardin planétaire (exposition dans la Grande Halle de la Villette, 1999), qui envisage « de façon conjointe et enchevêtrée, la diversité des êtres sur la planète et le rôle gestionnaire de l'homme face à cette diversité. » Mettre en œuvre la préséance du vivant au sein de la Base 217, c'est l'occasion de tester et d'expérimenter sur les nouvelles pratiques du paysage.

De même la LPO (ligue de protection des oiseaux) apporte son partenariat à la réflexion et aux actions sur la biodiversité et la faune sur la Base.

J'aimerais aussi que l'agglomération ne creuse pas le déficit budgétaire. Pas d'argent, pas de travaux inutiles. L'augmentation des taxes d'enlèvement des ordures ainsi que la création du nouvel impôt communautaire sur le bâti que l'agglomération nous promet vont gravement grever le budget de ses habitants.
Cœur d'Essonne agglomération a pour objectif de couvrir les coûts d'aménagement du projet par la vente de terrain, sans charge pour les contribuables, ou par l'obtention de subvention, comme par exemple sur les continuités écologiques. Enfin, l'implantation d'entreprise et la création d'activité sur site permet à l'Agglomération de bénéficier de retombées fiscales supplémentaires à moyen termes qui bénéficient à l'ensemble des habitants du territoire.

Il est aussi question de l'installation d'un Data center Amazon en lieu et place du deuxième entrepôt annulé par cette entreprise. Je rejoins le courrier des élus de Cœur d'Essonne quant à la question environnementale.
Le Plan Guide aujourd'hui ne prévoit pas l'implantation d'un data center sur le site. L'étude d'impact n'intègre donc pas le projet de Data center porté par l'entreprise Amazon Web Service, en l'absence notamment d'informations précise transmise par l'entreprise sur ce projet. Cœur d'Essonne agglomération a écrit à Amazon et a fait part de plusieurs inquiétudes et interrogations sur ce projet, notamment concernant les problématiques environnementales. Ce courrier n'a pour l'instant pas reçu de réponse de la part d'Amazon.

Dans le cadre du plan Neptune, la piste Est Ouest de l'ancienne Base 217 aérienne doit rester disponible. Qui prend en charge le coût de son entretien ? L'Etat ou la collectivité ?
Cette piste reste propriété de l'Etat qui en assure la gestion et l'entretien pour les besoins de l'activité militaire encore présente sur site.

Enfin la circulation, automobile, vélo et piéton est source d'inquiétude. La sécurité pour les usagers est essentielle et les nuisances sonores doivent être réduites.

L'accessibilité de la Base 217 est un point important pour le développement du projet de reconversion.

L'Agglomération souhaite développer, avec le Département et Ile-de-France Mobilités compétents en la matière, un réseau de transports en communs performant et structurant, associé à des solutions de mobilités innovantes et propres qui ont pour objectif d'offrir de nouveaux services et de limiter ainsi l'augmentation de la circulation routière induite par les développements de la Base 217 mais également des secteurs environnants : co-voiturage, vélos, modes doux, vélo en libre-service,…

Cœur d'Essonne agglomération a sollicité le Département et Ile-de-France Mobilités pour accélérer le rendu des études et la définition des solutions retenues qui ne sont pas du ressort de la compétence de l'Agglomération (voirie départementale pour le CD91 et transports en commun pour Ile-de-France Mobilités) permettant de répondre aux besoins identifiés dans le diagnostic réalisé par SAFEGE et non satisfaits à ce jour..

Les recommandations de la Mission Régionale d'Autorité environnementale Île-de-France doivent être respectées.
Cordialement
Cœur d'Essonne agglomération a bien prévu de prendre en compte les recommandations de la MRAE. Un mémoire en réponse à l'avis de la MRAE a été rendu et indique comment l'Agglomération a prévu de prendre en compte ces recommandations

- Observation n°20 (web). Le 12 avril 2021, une personne anonyme a écrit : RAS le bol de tout ce qui s'installe sur les communes, déjà Amazon qui génère des embouteillages. Des bouchons. Alors non à toutes nouvelles installations.
Il s'agit d'un projet de reconversion d'un ancien site militaire qui devrait permettre de créer à terme 10 000 emplois dans un projet d'aménagement écologique intégrant de l'agroécologie et de la biodiversité.

  L'accessibilité de la Base 217 est un point important pour le développement du projet de reconversion.

  L'Agglomération souhaite développer, avec le Département et Ile-de-France Mobilités compétents en la matière, un réseau de transports en communs performant et structurant, associé à des solutions de mobilités innovantes et propres qui ont pour objectif d'offrir de nouveaux services et de limiter ainsi l'augmentation de la circulation routière induite par les développements de la Base 217 mais également des secteurs environnants : co-voiturage, vélos, modes doux, vélo en libre-service,…

  Cœur d'Essonne agglomération a sollicité le Département et Ile-de-France Mobilités pour accélérer le rendu des études et la définition des solutions retenues qui ne sont pas du ressort de la compétence de l'Agglomération (voirie départementale pour le CD91 et transports en commun pour Ile-de-France Mobilités) permettant de répondre aux besoins identifiés dans le diagnostic réalisé par SAFEGE et non satisfaits à ce jour..

- Observation n°21 (web). Le 12 avril 2021, une personne anonyme a écrit : Habitante depuis toujours de Brétigny, cette ville s'est trop urbanisée avec le temps et manque cruellement de pistes cyclables reliant Brétigny et les alentours (Bondoufle, Vert-le-Grand...).

  Pourquoi ne pas étudier un tracé reliant ce lieu avec les campagnes / villes alentours et ainsi, si c'est faisable, limiter les vélos sur les départementales trop dangereuses.
  Les seuls poumons verts (et encore) de la ville : Lac et parc du Carouge.
  Sur la Base 217, il serait plus judicieux de développer des "coins natures" : parcs, étangs... où les gens pourraient se balader uniquement à pied ou vélo (liaison bus étant déjà possible avec l'arrêt près de l'ex CEV).
  Par rapport au projet inscrit au SDRIF avec 225 ha urbanisables, le projet de reconversion de la Base 217 a été volontairement abaissé pour pouvoir conserver 150 ha d'espaces ouverts et non construits pour garantir un cadre de vie et offrir de nouvelles pratiques aux habitants : agroécologie, biodiversité et prairie pour de grands événements ou pour des pratiques sportives plein air alternatives tel que le Char à voile,…

Pour ces espaces plus particulièrement, les paysagistes Coloco et Gilles Clément proposent la création de 12 jardins planétaires laboratoire de la Base 217. La notion de parc vient ici englober les multiples échelles et activités du site de la Base 217 : parc agricole, parc de tournages, parc événementiel, parc de proximité, parc d'activités, parc du vivant. Ces jardins s'inspirent du jardin planétaire (exposition dans la Grande Halle de la Villette, 1999), qui envisage « de façon conjointe et enchevêtrée, la diversité des êtres sur la planète et le rôle gestionnaire de l'homme face à cette diversité. » Mettre en œuvre la préséance du vivant au sein de la Base 217, c'est l'occasion de tester et d'expérimenter sur les nouvelles pratiques du paysage.
De même la LPO (ligue de protection des oiseaux) apporte son partenariat à la réflexion et aux actions sur la biodiversité et la faune sur la Base.
Par ailleurs, avec l'approbation prévue en 2021 d'un schéma de gestion des eaux pluviales de la BASE 217, les scénarii pour atteindre l'objectif de « zéro rejet » sur l'ensemble de la BASE 217 se traduisent par des ouvrages « plein air » paysagers qui consistent à récupérer l'eau de pluie pour créer par exemple des zones de fraicheur agréables pour les usagers.

Quant à la question de l''accessibilité, la Base 217 est un lieu de destination notamment avec sa grande prairie événementielle et c'est un plateau qui se situe au centre des 3 vallées : Seine, Essonne et Orge. Il est prévu de relier la Base 217 aérienne au territoire et à terme aux 3 vallées. Pour l'accessibilité en vélo, des actions à court et long termes sont prévues : le développement du vélo avec des abris sécurisés, des hubs de mobilités aux entrées de la Base 217 et des continuités cycles sécurisées (franchissement RD 19) et connectées aux infrastructures cyclables du plan Vélo de l'Agglomération adopté fin 2020.

Comme beaucoup d'habitants de Brétigny, je ne dispose pas de jardin. Ce qui serait bien c'est de développer une cueillette où les habitants de l'Agglo pourraient cueillir eux-mêmes leurs fruits et légumes. Cueillette de Torfou est à plus de 10 km - impossible de s'y rendre sans voiture.
Les commerces de la zone d'Auchan vendent beaucoup de produits non français - dommage de ne pas manger local avec tous les producteurs du 91 et de l'Ile-de-France.
Ne pas refaire de logements ou de bâtiments - on paie déjà les impacts d'Amazon (bruits, pollution, trafic routier...) et du Clause Bois Badeau (que des immeubles tous différents les uns des autres mais rien ne suit : commerces, écoles...).
Privilégier la nature au détriment du béton à tout prix, voilà ce qu'il faut pour l'ex Base 217.
La répartition sur l'ensemble du périmètre de la Base 217, des activités économiques, de l'évènementiel, des équipements (char à voile) et des zones agricoles et naturelles a été travaillée dans le cadre de la définition du plan guide afin de convenir d'un équilibre économique et durable.

La Ferme de l'envol ne prévoit pas aujourd'hui d'activité de cueillette, mais un point de vente à la ferme sera prochainement développé, de manière complémentaire avec la distribution actuelle des produits (AMAP, distributeurs partenaires). Par ailleurs, dans le cadre du projet Sésame porté par Cœur d'Essonne agglomération et ses partenaires, une action est prévue afin de développer la vente de produits bio et locaux sur un réseau de commerce sur l'ensemble du territoire.

Le projet de la Base 217 ne prévoit pas de développement de logements.

- Observation n°22 (web). Le 13 avril 2021, une personne anonyme a écrit : Il serait regrettable que cette surface soit artificialisée, comme trop souvent, ce qui aurait un impact sur l'absorption des eaux de pluie, sur l'augmentation des températures, sur la biodiversité... Donnons un vrai poumon à notre agglomération, et cessons d'opposer la création d'emplois à l'environnement, pensons aux générations suivantes, qui devront supporter les conséquences d'un nouveau bétonnage. Je suis opposé à tout projet d'urbanisation de l'ex-Base 217, pensons, pour une fois, au long terme
Sur l'artificialisation, le SDRIF et le CRSD portaient le projet à 225 ha urbanisables. Le projet a été volontairement abaissé à un maximum de 150 ha pour développer un aménagement intégrant l'agroécologie et la biodiversité, tant sur les parties privées que publiques. Sur la gestion des eaux pluviales, il est prévu de réaliser de la gestion des eaux « plein air » en déconnectant les pistes qui aujourd'hui se déversent vers la vallée de l'Orge. Ces actions permettront de développer une biodiversité plus riche et plus respectueuse du vivant. Ce travail

est engagé avec le paysagiste COLOCO et Gilles Clément pour mettre le vivant au cœur du modèle de développement de la Base 217.

- Observation n°23 (web). Le 15 avril 2021, Monsieur Jean-François MISTOU (91220 Le Plessis-Pâté) a écrit : Bonjour, J'ai pris du temps pour "me plonger" dans ce copieux dossier. Que dire ?... On parle réalisations au futur alors qu'elles existent... Il est fait un bilan à fin 2019.... Quid de 2020 ?... Et on met tout cela en mars - avril 2021 à " l'enquête publique de l'étude d'impact du Projet d'aménagement de la Base 217". Le CRSD a été signé ne 2012... Plusieurs Préfets depuis... Et on parle de PROJET d'aménagement alors que, heureusement des réalisations existent déjà.... (il y a -entre autre- déjà eu des récoltes dans la zone maraichage, évoquée en "Projet")....
  Bien évidemment ce n'est la faute de personne mais combien de réunions ? Combien de temps passé par les élus, les services, les parties associées ? Combien de cabinets experts ? Combien de consultations ? Et quelles dépenses directes et indirectes pour arriver à un tel résultat après tant d'années ? Quand on dit qu'il faut en France réduire la dépense publique !... Qu'il faut simplifier...
  Je crois qu'on a là un bel exemple du genre. Et ce ne sera bien sûr la faute de personne ; tout le monde "a fait le job".... Du temps (beaucoup), des moyens humains (énormes) et des charges.
  Cf le travail en 2014 pour accoucher de la dénomination "La Base 217" devenue ou redevenue "Base 217 " !...
  Mais le document est là.... à l'enquête publique.
  On a vraiment des boulets aux pieds et on manque vraiment d'agilité.
  C'est ce que je retiens de tout cela au-delà de la forme et du fond du dossier mis à l'enquête et qui aurait au moins pu être actualisé...
  On peut aussi s'interroger sur le "vide" des avis donnés par les instances consultées (communes, département, Région IDF)... étonnant !
  A suivre et courage à ceux qui s'impliquent pour faire avancer .... pousser. Pas simple, il y a -selon moi- vraiment des questions à se poser.
  Le projet de la Base 217, comme tout projet d'aménagement de cette ampleur, est une démarche qui est effectivement complexe et dont les études et la mise en œuvre prennent de nombreuses années. Malgré tout, l'Agglomération s'est attachée à obtenir des premiers résultats dès l'acquisition des terrains en décembre 2015, pour permettre à la reconversion du site de s'enclencher rapidement après sa fermeture : premières implantations économiques avec la filière drone et arrivée d'entreprises, création d'une ferme agro-écologique et d'un parc événementiel, définition du plan de biodiversité.... Cette étude d'impact s'inscrit dans cette démarche globale car permet de synthétiser et compléter la vision de développement de cet espace à l'échelle de 300 ha pour les 15 à 20 ans à venir. Elle sera complétée et actualisée tout au long de la vie du projet.

- Observation n°24 (web). Le 15 avril 2021, Monsieur Andreas LIPP a écrit : Le dossier contient des documents avec des dates de mise à jour étalées sur une période de 6 ans. Ils sont individuellement incomplets et souvent contradictoires. Certains aménagements clés, présents partout dans le dossier depuis le début comme le téléphérique sont décriés comme non-faisables dans les avis des entités consultées. Le remplacement proposé, des lignes de bus sur trace dédiée, avec un impact environnemental très différent du téléphérique, ne fait pas du tout partie de l'étude. On a en effet une disparité entre les plans les plus récents, les documents revus par la MRAe et les liaisons effectivement construites et à venir. Ceci met en question le sérieux du dossier.

  L'ordre de développement semble inversé par rapport au but de l'étude d'impact environnemental, l'activité économique étant déjà bien lancée avec plus de 30 ha supplémentaire de surface naturelle imperméabilisée avant même la concertation sur les aspects environnementaux. En conséquence, des occasions de placement de contraintes comme l'utilisation des énergies renouvelables (panneaux photovoltaïques sur les zones imperméabilisées, concept cohérent d'utilisation de l'eau de pluie, des accès viaires par moyens plus écologiques que seuls les véhicules thermiques, …) ont été ratées. Il semble évident que le dossier devrait contenir des exigences écologiques claires à joindre comme conditions à tout nouveau permis de construire, ceci n'est malheureusement pas le cas, malgré l'objectif affiché

par CDEA que la première des trois ambitions affichées pour la Base 217 est celle d'une « transition écologique ».
L'étude d'impact présentée regroupe, synthétise et complète les études et enquêtes publiques réalisées depuis 2012 dans le cadre du Plan Guide et des sous-projets qui composent l'aménagement global du site.

Elle comprend donc effectivement de nombreuses études, que Cœur d'Essonne agglomération s'est attachée à transcrire de la manière la plus complète et la plus cohérente possible en retraçant l'historique du projet et les choix qui ont pu être faits et qui restent à mener dans la mise en œuvre de ce projet.

En particulier, concernant le sujet des déplacements et mobilités, l'ensemble de la démarche d'étude et de décision pour laquelle Cœur d'Essonne agglomération n'est pas compétente sur les voiries départementales ou les transports en commun, et qui nécessite un positionnement du Département et d'Ile-de-France Mobilités a été retranscrite.

Des fiches de lot fixant les objectifs et contraintes imposées aux opérateurs économiques ont été définis avant leur implantation, que ce soit sur l'économie d'espace, l'intégration de zones de biodiversité dans l'espace privé complémentaire du plan biodiversité de l'Agglomération, la gestion des eaux pluviales, ou encore la typologie et la qualité des accès. Des compléments seront apportés sur la mise en œuvre du volet énergie renouvelable dans la continuité de l'adoption du schéma des énergies renouvelables de Cœur d'Essonne agglomération en février 2021 et dans le cadre de l'approfondissement du schéma de gestion des eaux dont l'adoption est prévue avant la fin de l'année 2021.

Le dossier traite également seulement l'état final et pas les étapes intermédiaires. Comme les destructions d'habitat par l'industrialisation ont pour la plupart déjà eu lieu les dernières années, la « renaturation » et la réalisation des nouvelles continuités écologiques planifiées dans le futur équivalent par leur décalage dans le temps à une deuxième destruction d'habitat. Il faudra veiller à ce que les infrastructures et les continuités écologiques soient construites en même temps que les autres aménagements.
Les stades intermédiaires de l'aménagement induisent un décalage de la biodiversité et une réappropriation des espaces libres et des habitats encore disponibles notamment par la faune. Toutefois, les espaces de continuités écologiques ainsi que les milieux ouverts et les haies autour de la Ferme de l'envol seront maintenus disponibles sur l'ensemble de la période d'aménagement. Ainsi, les espèces pourront s'y installer durablement. De plus, les mesures de réduction des nuisances, en particulier la nécessité de démarrer des travaux en dehors de la période de forte activité biologique et de reproduction des oiseaux, suppriment le risque de destruction directe des animaux.

Enfin, conscient que ces aménagements induiront un changement de la biodiversité présente avec la colonisation des espaces verts et des prairies par des cortèges différents, et plus ubiquistes, il a été prévu un accompagnement de ce changement par des plantations adaptées et le maintien d'un coefficient de biodiversité pour chaque parcelle aménagée.

Ce même décalage est nuisible aussi pour les transports doux – les habitudes de transport des employés se forment dès le début de l'activité économique et sont difficiles à changer après. Le fait qu'aucune prévision de circulation douce (excepté les chemins – inutilisables en leur état actuel – autour de la zone Amazon) n'ait été réalisée jusqu'ici montre le peu de sérieux dans l'application malgré les annonces tonitruantes de CDEA. Dans les entreprises dans la zone Tremblaie et Amazon déjà en activité, aucun véhicule non-motorisé est visible sur leurs parkings, la circulation des bus pose des problèmes à cause des camions stationnés sauvagement et selon les études jointes au dossier (Annexe 9 du dossier et Annexe3 du Mémoire en réponse à l'avis du MRAe) les difficultés de circulation et le manque des traversées à l'intérieur de la Base 217 sont des préoccupations dominantes pour la mobilité vue par les salariés. Il semble extrêmement urgent de définir une liaison douce traversant la Base 217 le long de la zone Neptune au Nord et au Sud afin de combler les lacunes avant que de nouvelles entreprises commencent leur activité. Un tracé proposé est décrit en détail dans l'avis soumis par l'ADEMUB.
L'accessibilité de la Base 217 est un point important pour le développement du projet de reconversion et pour les usagers.

L'Agglomération souhaite développer, avec le Département et Ile-de-France Mobilités compétents en la matière, un réseau de transports en communs performant et structurant, associé à des solutions de mobilités innovantes et propres qui ont pour objectif d'offrir de nouveaux services et de limiter ainsi l'augmentation de la circulation routière induite par les développements de la Base 217 mais également des secteurs environnants : co-voiturage, vélos, modes doux, vélo en libre-service,…

Cœur d'Essonne agglomération a sollicité le Département et Ile-de-France Mobilités pour accélérer le rendu des études et la définition des solutions retenues qui ne sont pas du ressort de la compétence de l'Agglomération (voirie départementale pour le CD91 et transports en commun pour Ile-de-France Mobilités) permettant de répondre aux besoins identifiés dans le diagnostic réalisé par SAFEGE et non satisfaits à ce jour.

L'implantation d'Amazon a été accompagnée par la réalisation d'une large piste cyclable (son revêtement est aujourd'hui provisoire en attendant d'achever les travaux de réseaux pour viabiliser le secteur, mais il sera réalisé à terme, en enrobé). De plus, des mesures ont été prises pour améliorer la desserte par transports en commun : augmentation des fréquences des deux lignes de bus desservant le site en lien avec les horaires des prises de postes, organisation des services partiels gare-CEV, et navettes privées mises en place par Amazon sur la durée de la conjoncture sanitaire.

De plus, afin de sécuriser les franchissements du RD 19 et RD 312 au Nord, il est prévu à terme la réalisation de passerelles ou de passage inférieur sur le RD19 au droit du rondpoint de l'IRBA pour les modes doux. Nous souhaiterions à terme que la zone Neptune Militaire soit franchissable pour les mobilités des modes doux, ce qui n'est pas à l'ordre du jour coté du Ministère des Armées. Pour rejoindre la Tremblaie et traverser la Base 217, il y a deux hypothèses de projet : l'une par le département en prolongeant la piste le long du RD 19 en intégrant le passage cycles au droit du rondpoint de Bondoufle, l'autre en entrant dans la Base 217 par la rue Latécoère vers la porte Nord et vers la Tremblaie à condition de sécuriser les itinéraires à l'intérieur de la Base 217 et de requalifier la rue Latécoère.

- Observation n°25 (web). Le 15 avril 2021, une personne anonyme a écrit : Il serait souhaitable de profiter de cet espace pour développer l'agriculture locale (fruits, légumes…), afin que les habitants vivant à proximité puissent venir effectuer des cueillettes.
  Profiter de cet espace pour continuer des activités sportives (char à voile, cerf-volant...).
  Profiter de cet espace pour créer un parc arboré pour se promener.
  NON au bétonnage supplémentaire, au projet coûteux comme un téléphérique.
  OUI aux déplacements doux (vélo, roller), OUI à la plantation d'arbres.
  STOP aux bruits qui sont déjà en augmentation avec Amazon.

La répartition sur l'ensemble du périmètre de la Base 217, des activités économiques, de l'évènementiel, des équipements (char à voile) et des zones agricoles et naturelles a été travaillée dans le cadre de la définition du plan guide afin de convenir d'un équilibre économique et durable.

Concernant plus particulièrement l'agriculture, le projet Sésame porté par Cœur d'Essonne agglomération est un projet d'ensemble sur 10 ans visant à développer des actions « du champs à l'assiette » en faveur de l'agriculture locale et de l'alimentation.

Une des premières actions de Sésame concerne la Ferme de l'envol sur la Base 217, dont l'activité de maraichage a démarré en 2019 et va se développer dans les prochaines années. D'ores et déjà, des légumes sont disponibles via deux AMAP locales. Un lieu de vente est également prévu sur site. Par ailleurs, une expérimentation est en cours avec des cantines scolaires du territoire.

Sur l'urbanisation et les activités sportives, la Base 217 est un lieu de destination notamment avec sa grande prairie événementielle et c'est un plateau qui se situe au centre des 3 vallées : Seine, Essonne et Orge. Il est prévu de relier la Base 217 au territoire et à terme aux 3 vallées.

Sur l'aménagement, le SDRIF portait le projet à 225 ha urbanisables sur 300 ha. Le projet de reconversion, source d'emplois et de formations, a été volontairement abaissé à environ 150ha pour développer un aménagement intégrant activités économiques, de l'évènementiel, des équipements sportifs (char à voile) et des zones naturelles et de l'agroécologie. Ces dernières,

qui intégreront de l'élevage, représentent respectivement des surfaces de 75ha et 30 ha sur les parties publiques de la Base 217.

Pour l'accessibilité en vélo, un ensemble de solutions sont prévues : développement du vélo avec des abris sécurisés, des hubs de mobilités aux entrées de la Base 217 et des continuités cycles sécurisées (franchissement RD 19) et connectées aux infrastructures cyclables du plan Vélo de l'Agglomération adopté fin 2020. Le téléphérique n'est pas retenu par IDFM, et sera donc retiré des projets, mais des solutions de développement de bus sont à l'étude et il sera nécessaire de prévoir un transport structurant à terme dont le mode reste à déterminer pour répondre aux besoins en déplacements.

Sur la biodiversité et les arbres, il est prévu de réaliser 30 ha de biodiversité avec des zones refuges, des continuités écologiques et des passages faune flore. Ce travail est engagé avec le paysagiste COLOCO et Gilles Clément pour mettre le vivant au cœur du modèle de développement de la Base 217.

De même la LPO (ligue de protection des oiseaux) apporte son partenariat à la réflexion et aux actions sur la biodiversité et la faune sur la Base.

S'agissant des nuisances sonores les conclusions de l'étude ACOUSTB, portant sur l'impact des voies nouvelles, l'étude acoustique sera mise à jour dès que les résultats de l'étude circulation/mobilités globale menée conjointement par le Conseil Départemental, Ile de France Mobilités et Cœur d'Essonne Agglomération, seront connus. Cette mise à jour sera intégrée à la prochaine actualisation de l'étude d'impact

- Observation n°26 (web). Le 16 avril 2021, Monsieur Corentin LAUNAY (91220 Le Plessis-Pâté) a écrit : Bonjour, Concernant une enquête publique à ce stade d'avancement, il me semble qu'il manque des éléments de constatation actualisés, notamment les impacts sur la circulation et l'évolution de la pollution (de l'air, lumineuse etc.).
  Les impacts sur la circulation sont traités à partir de la page 283 de l'étude d'impact, les incidences sur la santé (qualité de l'air, nuisances sonores…) à partir de la page 303, et les incidences sur la pollution lumineuse en page 302. Comme indiqué à plusieurs reprises dans le mémoire en réponse à la MRAE, il est prévu une actualisation de l'étude d'impact une fois connus les résultats (fin 2021-début 2022) de l'étude circulation/mobilités globale menée conjointement par le Conseil Départemental, Ile de France Mobilités et Cœur d'Essonne Agglomération. Cette actualisation de l'étude de circulation entraînera une mise à jour des études qui en découlent à savoir l'étude acoustique et le volet air-santé.

  Le principal argument de toutes les autorités publiques dans le déploiement des projets sur la Base 217 est celui de l'emploi. Aujourd'hui, ne manque-t-il pas quelques éléments chiffrés précis ? Qui sont les employés d'AMAZON par exemple ? De quelles villes viennent-ils ? Les trois ou quatre communes qui subissent le plus les nuisances de cette entreprise sont-elles celles qui bénéficient le plus de ces emplois ? Etant donné le nombre de véhicules présents sur le parking, on pourrait en douter...
  Cœur d'Essonne agglomération a sollicité la direction du site d'Amazon de Brétigny-sur-Orge, qui a apporté les précisions suivantes concernant les emplois et leurs provenances :

  « La question de l'emploi 'local' est un point d'intérêt qu'Amazon partage bien entendu, puisque cela trace un cercle vertueux a tous les égards.
  A date, nous avons 3,117 CDI pour un effectif global de 4.732. (ces chiffres sont nos emplois directs et excluent les différents prestataires : nettoyage, restauration, sécurité, transport,..)
  Mis à part quelques aléas dans les données (personnes n'ayant pas signalés de changement d'adresse et ayant toujours une adresse Outre-Mer, collègues en formation pour le site de Metz et habitants de l'Est de la France, par exemple) les chiffres sont les suivants :
  (par d'écart significatifs de plus de 0.5% si ne sont considérés ou pas que les CDI)
  - *#2,697 = 57.0% des salariés habitent l'Essonne*
  - *#453 = 9.6% habitent les 8 communes les plus proches à moins de 5km*
  - *#251 = 5.3% habitent Brétigny ou le Plessis*

  Si au niveau départemental les chiffres ne changent pas sensiblement,
  A mesure que notre personnel 'bascule' en CDI, il devient de plus en plus local :
  - *#340 CDI = 10.9% habitent les 8 communes les plus proches à moins de 5km*

- #204 CDI = 6.5% habitent Brétigny ou le Plessis

Si je me réfère aux données publiques de l'Insee, le nombre d'emploi occupés par nos salariés Amazon, au regard des nombres de chercheurs d'emploi en 2017 (dernières données publiées), la seule contribution des emplois directs chez Amazon fera baisser (toutes choses égales par ailleurs) de
- 12 pts le chomage à Brétigny (11.3 vers 9.9%)
- 15 pts le chomage au Plessis, (5.8 vers 5.0%)
pour ne citer que ces 2 villes. »

Par ailleurs, les conditions de stationnement des camions et de leurs conducteurs attendant de livrer l'entrepôt sont déplorables. L'arrière d'AMAZON est un dépotoir, accolé à la ferme de l'Envol.
Une problématique importante de stationnements des poids lourds sur la voirie publique a été effectivement constatée. La société Amazon a été sollicitée pour trouver des solutions de parking à l'intérieur de son site notamment, en lien avec les forces de l'ordre et la Mairie (la question du stationnement sur la voirie relevant du pouvoir de police du maire).

La construction d'un Data Center sur le même site serait une erreur criminelle - consommation énergétique démesurée, emploi faible, nuisances maximales.
Le Plan Guide aujourd'hui ne prévoit pas l'implantation d'un data center sur le site. L'étude d'impact n'intègre donc pas le projet de Data center porté par l'entreprise Amazon Web Service, en l'absence notamment d'informations précise transmise par l'entreprise sur ce projet. Cœur d'Essonne agglomération a écrit à Amazon et leur a fait part de plusieurs inquiétudes et interrogations sur ce projet, notamment concernant les problématiques environnementales. Ce courrier n'a pour l'instant pas reçu de réponse de la part d'Amazon.

Autre entreprise prise en considération, celle des vernis automobiles, n'est qu'un déménagement, donc pas de création d'emploi, mais une activité polluante supplémentaire...
L'implantation de la société Bollig und Kemper sur la Base 217 correspond effectivement à un transfert depuis le site existant de Fleury-Mérogis. La nouvelle usine permet ainsi à l'entreprise de développer de nouveaux procédés industriels non polluants, et une reconversion à terme de l'ancien site qui n'est plus adapté ni aux normes.

Donc, toute nouvelle orientation de l'aménagement de la Base 217 ne devrait être orienté que vers la préservation d'un environnement déjà trop fortement bétonné ces dix dernières années. Donc agriculture locale, pour améliorer l'autonomie alimentaire du territoire, circulation douce (vélo notamment) à améliorer - piste cyclable traversant la Base 217, vers Vert-le-Grand. Surtout, que les habitants des communes limitrophes soient véritablement impliqués dans les activités futures, en espérant que l'on puisse construire enfin quelque chose de socialement et écologiquement responsable.
La répartition sur l'ensemble du périmètre de la Base 217, des activités économiques, de l'évènementiel, des équipements (char à voile) et des zones agricoles et naturelles a été travaillée dans le cadre de la définition du plan guide afin de convenir d'un équilibre économique et durable.

La Base 217 a permis l'implantation de la Ferme de l'envol, dont l'activité de maraichage a démarré en 2019 et va se développer dans les prochaines années. D'ores et déjà, des légumes sont disponibles via deux AMAP locales. Un lieu de vente est également prévu sur site. Par ailleurs, une expérimentation est en cours avec des cantines scolaires du territoire.

Pour l'accessibilité en vélo, un ensemble de solutions sont prévues : abris sécurisés, des hubs de mobilités aux entrées de la Base 217 et des continuités cycles sécurisées (franchissement RD 19) et connectées aux infrastructures cyclables du plan Vélo de l'Agglomération adopté fin 2020.

Sur la biodiversité et les arbres, il est prévu de réaliser 30 ha de biodiversité avec des zones refuges, des continuités écologiques et des passages faune flore. Ce travail est engagé avec le paysagiste COLOCO et Gilles Clément pour mettre le vivant au cœur du modèle de développement de la Base 217.

Enfin, dans le cadre du projet Sésame et du renouvèlement du Conseil de développement de l'Agglomération vers un Conseil de développement et d'implication citoyenne, des actions de mobilisation et de co-construction avec les habitants de Cœur d'Essonne seront développées.

- Observation n°27 (web). Le 16 avril 2021, Monsieur Gilles LECATRE président d'ADEMUB (91220 Brétigny-sur-Orge) a écrit : L'ADEMUB donne à cette étude un avis défavorable pour les raisons suivantes :

  - L'incohérence des documents fournis ;
  - Le flou entre les objectifs affichés et les mesures prises pour les atteindre ;
  - Le besoin d'améliorer significativement l'utilisation des énergies renouvelables ;
  - Le besoin d'améliorer le réseau des circulations douces autour et à l'intérieur de la Base 217 ;
  - Le besoin de clarifier la gestion d'eau dans tous les domaines ;
  - Le besoin de clarifier la limite en artificialisation ;
  - Le besoin de clarifier la répartition des 300 ha de La Base 217 ;
  - Le besoin de refaire les études de circulation et de bruit avec des estimations réalistes.

  Elle demande que ses observations et ses propositions soient prises en compte pour la réalisation de cet aménagement de grande importance.

  Un document de 21 pages est joint à cette appréciation générale. Il figure en annexe B à partir de la page 58. Une synthèse, forcément non exhaustive, est présentée ci-après :

  Résumé

  - Les objectifs du CRSD n'ont pas été tenus (recherche, haute-technologie…).
    La situation actuelle et les perspectives indiquent des filières diversifiées avec l'objectif d'atteindre 10 000 emplois à terme sur la Base 217, comme prévu par le CRSD. Les implantations d'entreprises réalisées sur le e-commerce ou l'extension de la Tremblaie sont des activités industrielles ou de conditionnement, avec une forte densité d'emploi et une valeur ajoutée sur site, contrairement à la logistique qui se caractérise par un très faible emploi à l'ha (environ 15 à 25) et une activité majoritaire de stockage et de déplacement de colis. Si l'on ne prend que le critère du nombre d'emplois, aucune implantation n'est inférieure à 40 emplois à l'ha. Pour Amazon, cela représente plus de 250 emplois à l'ha. L'extension de la Tremblaie se situe aux alentours de 45 emplois à l'ha. Les autres filières sont très diverses et variables sur le nombre d'emplois créés : recherche et développement avec le cluster Drone Paris Région et le security park à venir ; innovation agroécologique avec la Ferme de l'envol ; industrie culturelle et audiovisuelle avec le Cinéma et l'événementiel ; développement du sport, de la culture et des loisirs.…

  - Cette enquête publique arrive bien tard avec des documents obsolètes
    Compte-tenu de la complexité de l'aménagement de la BASE 217 qui regroupe de multiples projets reliés entre eux par une ambition commune, il était difficile d'envisager une évaluation environnementale complète à l'échelle du site dès le début sans avoir préalablement travaillé, et sans avoir conduit des études, esquissé un programme général et des intentions pour évoquer différentes options.

    L'étude d'impact présentée à ce stade regroupe, synthétise et complète les études réalisées depuis 2012 dans le cadre du Plan Guide et les sous-projets qui composent l'aménagement global du site. Elle comprend donc effectivement de nombreuses études, que Cœur d'Essonne agglomération s'est attachée à transcrire de la manière la plus complète et la plus cohérente possible, en retraçant l'historique du projet et les choix qui ont pu être faits et qui restent à mener dans la mise en œuvre de ce projet.

    Enfin, des études d'impact préalables et enquêtes publiques, notamment dans le cadre de l'évolution des documents d'urbanisme et de l'implantation des premières entreprises ont déjà été menées dans les premières années de la vie du projet.

- Pour les principales inquiétudes remontées lors de la concertation (circulation routière, urbanisation excessive, lacunes des transports en commun), aucune amélioration n'est prise en compte et les problèmes croissent (entrepôts logistiques, zones commerciales, programmes immobiliers) et aucun projet sérieux de transport en commun ou routier n'est avancé.
  L'accessibilité de la Base 217 est un point important pour le développement du projet de reconversion.
  L'Agglomération souhaite développer, avec le Département et Ile-de-France Mobilités compétents en la matière, un réseau de transports en communs performant et structurant, associé à des solutions de mobilités innovantes et propres qui ont pour objectif d'offrir de nouveaux services et de limiter ainsi l'augmentation de la circulation routière induite par les développements de la Base 217 mais également des secteurs environnants : co-voiturage, vélos, modes doux, vélo en libre-service,…
  Cœur d'Essonne agglomération a sollicité le Département et Ile-de-France Mobilités pour accélérer le rendu des études et la définition des solutions retenues qui ne sont pas du ressort de la compétence de l'Agglomération (voirie départementale pour le CD91 et transports en commun pour Ile-de-France Mobilités) permettant de répondre aux besoins identifiés dans le diagnostic réalisé par SAFEGE et non satisfaits à ce jour..
  Des renforts de bus ont néanmoins déjà été mis en place dans le cadre de l'arrivée des premières entreprises sur site, et notamment Amazon.

  L'étude initiale de 2016 sur la circulation sera actualisée avec le résultat de l'étude de circulation et mobilités menée avec le Département, Ile de France Mobilités et l'agglomération de Cœur d'Essonne fin 2021-début 2022.

  En parallèle, l'étude SAFEGE réalisée en 2020-2021 précise les besoins des salariés de la BASE 217 et permet de prioriser les solutions sur le court et moyen terme. On note que 50% des déplacements domicile travail se trouvent dans un périmètre inférieur à 10 kms. L'étude SAFEGE précise les origines / destinations des usagers de la BASE 217, permettant de prévoir des actions à court terme.

- Beaucoup de communication (énergies renouvelables, environnement, artificialisation des sols, répartitions) avec des objectifs en termes vagues, mais rien d'imposé aux constructeurs/utilisateurs.
  Sur l'artificialisation et les constructions, le CRSD et le SDRIF portaient le projet initial à 225 ha urbanisables sur les 300 ha. Or, le projet a été volontairement abaissé à 150 ha maximum d'urbanisation pour développer un aménagement équilibré intégrant l'agroécologie et la biodiversité tant sur les parties privées que publiques.

  Chaque évolution des PLU de Brétigny ou Plessis-Pâté portant sur des projets précis a donné lieu à des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) opposables aux PC. Cela impose un certain nombre d'éléments de programmation (type d'activités souhaitées) et de prescriptions concernant la performance énergétique et acoustique, des principes de cheminements doux, une part d'espaces verts à maintenir, des exigences en matière de qualité des matériaux…). Une traduction réglementaire a également permis d'encadrer les projets sur ces différents aspects.

  De plus, des fiches de lot fixant les objectifs et contraintes imposées aux opérateurs économiques ont été définis avant leur implantation, que ce soit sur l'économie d'espace, le traitement architectural du bâti, l'intégration de zones de biodiversité dans l'espace privé complémentaire du plan biodiversité de l'Agglomération, la gestion des eaux pluviales, ou encore la typologie et la qualité des accès.

  Quant aux énergies renouvelables, une étude, intégrée à l'étude d'impact, a été menée sur la Base 217 en matière d'énergie renouvelable afin de définir les ambitions du projet. Cette étude a été complétée par des entretiens individuels avec chacun des porteurs de projet en amont de leur installation. Suite à l'adoption par Cœur d'Essonne agglomération de son schéma de développement des énergies renouvelables et de récupération en février 2021, un travail complémentaire sera mené pour définir les prescriptions en matière d'énergie renouvelable à intégrer dans les PLU des communes et dans les projets d'aménagement (fiches de lots et cahier des charges de cessions) dont celui de la Base 217.

- Des nuisances bien réelles (pollution, bruit, poids lourds) passés sous silence, ajouté à cela la disparition d'espaces agricoles ou végétalisés.
  Des diagnostics ont été réalisés dans le cadre de l'étude ACOUSTB et des études de circulation menées par CDVIA, actualisés régulièrement, ont été présentés dans l'étude d'impact et dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe permettant de quantifier et qualifier les nuisances occasionnées par les développements prévisionnels et les mesures prises pour les éviter et les limiter. Pour rappel, l'étude acoustique et pollution de l'air sera mise à jour dès que les résultats de l'étude de trafic/circulation menée conjointement par le Conseil Départemental et Cœur d'Essonne Agglomération, ainsi que l'étude de mobilités menées par Ile de France Mobilités, seront connus. Cette mise à jour sera intégrée à la prochaine actualisation de l'étude d'impact.

<u>Remarques d'ordre général</u>

- On sollicite en 2021 un avis sur un projet alors que des activités ont démarré dès 2018 sans étude, validation et mise en place des continuités écologiques et des liaisons structurantes pour les circulations.
  Compte-tenu de la complexité de l'aménagement de la BASE 217 qui regroupe de multiples projets reliés entre eux par une ambition commune, il était en revanche difficile d'envisager une évaluation environnementale complète à l'échelle du site dès le début sans avoir préalablement travaillé, et sans avoir conduit des études, esquissé un programme général et des intentions pour évoquer différentes options.

  En conséquence, l'étude d'impact présentée à ce stade regroupe, synthétise et complète les études réalisées depuis 2012 dans le cadre du Plan Guide et les sous-projets qui composent l'aménagement global du site. Elle comprend donc effectivement de nombreuses études, que Cœur d'Essonne agglomération s'est attachée à transcrire de la manière la plus complète et la plus cohérente possible.

  Des études d'impact préalables et enquêtes publiques, notamment dans le cadre de l'évolution des documents d'urbanisme et de l'implantation des premières entreprises ont déjà été menées dans les premières années de la vie du projet.

  Des continuités écologiques ont d'ores et déjà été mises en place et préfigurées dès 2017, notamment dans le cadre du projet Amazon, sur la Ferme de l'envol ou pour la préfiguration des franges ouest (arboretum, conservation des espaces en haies…) et seront complétées avec le schéma de biodiversité dont les travaux se feront sur plusieurs années (2021 à 2026). Des renforts bus ont été mis en place avec l'arrivée d'entreprises (drone puis Amazon), ainsi que des premiers travaux de piste cyclable (connexion gare de Brétigny/entrée IRBA) avec des compléments prévus pour le franchissement du RD19.

  Cœur d'Essonne agglomération est particulièrement investie sur le sujet des mobilités et a sollicité le Département et Ile-de-France Mobilités pour accélérer le rendu des études et la définition des solutions retenues qui ne sont pas du ressort de la compétence de l'Agglomération (voirie départementale pour le CD91 et transports en commun pour Ile-de-France Mobilités) permettant de répondre aux besoins identifiés dans le diagnostic réalisé par SAFEGE et non satisfaits à ce jour.

- L'étude ne prend pas en compte qu'il faudra vivre une période intermédiaire avec effet négatif sur la faune et la flore.
  Les stades intermédiaires de l'aménagement induisent un décalage de la biodiversité et une réappropriation des espaces libres et des habitats encore disponibles notamment par la faune. Toutefois, les espaces de continuités écologiques ainsi que les milieux ouverts et les haies autour de la ferme d'avenir seront maintenus disponibles sur l'ensemble de la période d'aménagement. Ainsi les espèces pourront s'y installer durablement. De plus, les mesures de réduction en particulier la nécessité de démarrer des travaux en dehors de la période de forte activité biologique et de reproduction des oiseaux supprime le risque de destruction directe des animaux.

Enfin, conscient que ces aménagements induiront un changement de la biodiversité présente avec la colonisation des espaces verts et des prairies par des cortèges différents, et plus ubiquistes, il a été prévu un accompagnement de ce changement par des plantations adaptées et le maintien d'un coefficient de biodiversité pour chaque parcelle aménagée.

- Concernant les voies de circulation, on observe une disparité entre les plans les plus récents, les documents revus par la MRAe et les liaisons effectivement construites.
  Une erreur sur la localisation d'une piste cyclable sur l'extension de la Tremblaie a effectivement été constatée dans le dossier. Cette erreur sera corrigée.

- Difficulté de circulation et manque de traversée à l'intérieur de la Base 217.
  Il est prévu de développer les pistes cyclables ou voies vertes intégrant plusieurs modes doux dans la Base 217 en connexion avec le territoire et aux infrastructures cyclables du plan Vélo de l'Agglomération adopté fin 2020. Pour cela, des études de plusieurs ordres sont menées.

  D'une part, l'étude initiale de 2016 sur la circulation présentée dans l'étude d'impact sera actualisée avec le résultat de l'étude de circulation et mobilités menée avec le Département, Ile de France Mobilités et l'agglomération de Cœur d'Essonne fin 2021-début 2022.

  D'autre part, l'étude SAFEGE réalisée en 2020-2021 précise les besoins des salariés de la BASE 217 et permet de prioriser les solutions sur le court et moyen terme. On note que 50% des déplacements domicile travail se trouvent dans un périmètre inférieur à 10 kms. L'étude SAFEGE précise les origines / destinations des usagers de la BASE 217.

  A court terme, et en parallèle, des actions sont prévues : amélioration de la desserte Bus de la Base 217 par la rue Latécoère, développement du vélo avec des abris sécurisés, des hubs de mobilités aux entrées de la Base 217 et des continuités cycles sécurisées (franchissement RD 19).

- Quid du téléphérique écarté par IDFM, sachant que la ligne de bus sur voie dédiée qui le compenserait remettrait en question la validité d'une grande partie de l'étude d'impact environnemental ?
  La volonté de Cœur d'Essonne agglomération est de proposer un service de transport en commun structurant et performant pour accompagner le développement de la Base 217 et les besoins de déplacement du secteur dans son ensemble.

  A l'appui d'une première étude d'opportunité, l'Agglomération a proposé un projet de téléphérique urbain sans survol d'habitation car ce mode de transport répondait aux besoins de déplacement identifiés sur le projet de la Base 217 et plus largement sur le secteur sud-francilien entre le RER C et le RER D, avec un investissement moins onéreux que le réseau ferré. Ce projet a été évalué négativement sur son opportunité par IDFM lors de son étude réalisée à l'automne 2019, et sera donc retiré des projets de transport.

  Aussi, Ile-de-France mobilités a engagé une étude de développement des lignes de bus permettant une amélioration de la connexion de la Base 217 aux secteurs environnants et un déplacement au sein du site. Cette étude est portée en collaboration étroite avec Cœur d'Essonne, le Département et les agglomérations voisines et doit permettre d'aboutir fin 2021-début 2022 sur des solutions rapides de liaisons bus et d'aménagements de voirie associés.

  Par ailleurs, Cœur d'Essonne agglomération sollicitera à nouveau Ile-de-France mobilités dans le cadre de l'établissement des documents de programmation de transports en Ile-de-France, pour compléter l'offre à moyen terme sur un mode de transport en commun à définir, avec pour objectif d'une performance et d'une régularité équivalente à celle du téléphérique qui n'a pas été retenu.

- Les documents présentés par les communautés d'agglomération voisines restent extrêmement flous sur la cohérence des continuités écologiques, des transports doux et des transports en commun.
  Plusieurs plans indiquent assez précisément les tracés viaires, mode doux et bus ainsi que les actions de biodiversité à l'échelle de la Base 217. Ces plans font parties du mémoire en réponse à la MRAE.

- Les mesures du trafic routier sont à reprendre. Pourquoi ne pas créer un raccordement fer ?
  D'après l'avis d'Ile-de-France mobilités, le mode ferré n'est pas adapté au regard des besoins en déplacements.

  Concernant le trafic routier, le diagnostic a été réalisé en 2019 et 2020 et va permettre de finaliser l'étude du Département et d'IDFM fin 2021-début 2022. Des premiers éléments d'actualisation ont été apportés dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAE.

- Il serait très utile de présenter un bilan financier de l'ensemble de cette opération et le retour sur investissement.

  Cœur d'Essonne Agglomération a pour objectif de couvrir les coûts d'aménagement par la vente de terrains, sans charge pour les contribuables, ou par l'obtention de subvention, comme par exemple sur les continuités écologiques. L'équilibre financier ne sera toutefois probablement qu'à la fin de l'opération, les coûts de viabilisation étant supérieur aux recettes au début du projet, comme cela est le cas sur la quasi-totalité des opérations d'aménagement en Ile-de-France. Enfin, l'implantation d'entreprises et la création d'activités sur site permettent à l'Agglomération de bénéficier de retombées fiscales supplémentaires à moyen termes, lesquelles bénéficient à l'ensemble des habitants du territoire. Pour mémoire, quelques éléments financiers sont indiqués dans l'étude d'impact.

<u>Déplacements-Accès- Circulations</u>

- Il faut faire non pas des simulations en 2021 sur la Base 217 du trafic de 2016 mais des simulations pour 2030-3035 à partir des mesures de circulations d'aujourd'hui.
  C'est exactement ce qui est réalisé avec l'étude de circulation et mobilité en cours menée conjointement par le Département et IDFM. Les résultats sont prévus fin 2021-début 2022.

- Le trafic automobile étant déjà proche de la saturation, il faut développer des solutions alternatives. Les quelques lignes de bus supplémentaires envisagées et le covoiturage organisé auront un effet limité. Il faut donc entreprendre en urgence la « vélorution » avec toutes ses déclinaisons (vélo, vélo à assistance électrique, vélocargo, vélobus, vélo caréné…), sachant qu'un tiers des usagers serait prêt à adopter le vélo. Trois facteurs les en empêchent : manque d'aménagement sécurisé, sentiment d'insécurité et météo.
  En matière d'aménagements cyclables dans un rayon de 10 km autour de la Base 217, soulignons l'effort qu'est en train de réaliser la CDAE avec son plan vélo. Dans ce plan, l'accès à la Base 217 doit être une priorité. Mais l'environnement proche est constitué de voies départementales réservées aux véhicules. Pour les vélos, presque rien. Des propositions sont faites par l'association pour les cyclistes et les piétons.
  L'étude SAFEGE réalisée en 2020-2021 précise les besoins des salariés de la BASE 217 et permet de prioriser les solutions sur les court et moyen termes. On note que 50% des déplacements domicile-travail se trouvent dans un périmètre inférieur à 10 kms, ce qui rend effectivement d'autant plus pertinent le développement de l'offre pour les vélos.

  Pour l'accessibilité et le vélo, un ensemble de solutions de mobilités innovantes et propres qui accompagnent le développement, a pour objectif d'offrir de nouveaux services aux usagers et de limiter ainsi la circulation routière en complément du développement des transports en commun : co-voiturage, vélos, vélo en libre-service, …

  A court terme, des actions sont prévues : développement du vélo avec des abris sécurisés, des hubs de mobilités aux entrées de la Base 217 et des continuités cycles sécurisées

(franchissement RD 19) et connectées aux infrastructures cyclables du plan Vélo de l'Agglomération, effectivement adopté fin 2020.

Les propositions faites par l'association seront étudiées avec attention.

- A l'intérieur de la Base 217, quid de la première passerelle appréhendée par les riverains et de la seconde passerelle, dans le prolongement de la première, traversant la zone Neptune ce qui ne paraît pas crédible même à long terme ? Le second axe proposé par la CDEA, qui part de la porte ouest, contourne le pôle cinéma pour rejoindre la porte nord avec la possibilité de rejoindre la Tremblaie en contournant le Carré Nord, paraît très long et inutilement compliqué. L'association propose un tracé alternatif présentant beaucoup d'avantages. Il faut également créer un réseau de trottoirs et de cheminements pédestres, en tenant compte des continuités écologiques.
  Les passerelles sont dans le projet pour répondre à l'effet de coupure entre le Nord et le Sud (Neptune) et assurer la sécurité pour les traversées du RD 19 et RD 312. Elles garantissent à terme un accès public continu et sécurisé pour les modes doux dans la Base 217 et vers les villes. Afin de sécuriser les franchissements du RD 19 et RD 312 au Nord, il est prévu à terme la réalisation de passerelles ou de passage inférieur sur le RD19 au droit du rondpoint de l'IRBA pour les modes doux.
  Nous souhaiterions que la zone Neptune Militaire soit franchissable a terme pour les mobilités des modes doux et bus, ce qui n'est pas à l'ordre du jour du côté du Ministère des Armées.
  Pour rejoindre la Tremblaie et traverser la Base 217, il y a donc deux hypothèses de projet : l'une par le département, en prolongeant la piste le long du RD 19 en intégrant le passage cycles au droit du rondpoint de Bondoufle, l'autre en entrant dans la Base 217 par la rue Latécoère vers la porte Nord et vers la Tremblaie, à condition de sécuriser les itinéraires à l'intérieur de la Base 217 et de requalifier la rue Latécoère.

- A l'arrivée d'Amazon, un aménagement de voirie a été réalisé. Cependant, une cinquantaine de camions stationnent illégalement depuis un an et demi sur la quasi-totalité de l'avenue, qui plus est dans des conditions d'hygiène inacceptables. Il est demandé aux autorités locales et au préfet de prendre en urgence toutes dispositions pour faire appliquer la Loi et les réglementations. Par ailleurs, la future piste cyclable attenante à l'avenue ne devant pas être opérationnelle avant 2026, il est demandé que les cyclistes puissent avoir accès à la chaussée AMAZON.
  Une problématique importante de stationnements des poids lourds sur la voirie publique a été effectivement constatée. La société Amazon a été sollicitée pour trouver des solutions de parking à l'intérieur de son site notamment. On rappelle que la question du stationnement sur la voirie relève du pouvoir de police du maire.
  La piste cyclable, réalisée par Cœur d'Essonne agglomération sur la voirie « Amazon » est effectivement en revêtement provisoire, mais est néanmoins sécurisée et praticable par les cyclistes.

<u>Agriculture</u>

- Le projet de pôle régional d'agriculture biologique est pour l'ADEMUB un des plus importants pour l'aménagement du périmètre de la Base 217. L'étude d'impact n'est globalement pas assez précise dans sa description de l'interaction entre les projets d'agriculture et les projets industriels voisins.
  La Ferme de l'envol est en effet un point important du projet de la Base 217, de par sa superficie (plus de 75ha à terme) mais également du fait de son rôle dans la structuration agroécologique du lieu et plus largement du territoire de Cœur d'Essonne agglomération. Sa localisation dans le Plan Guide de la Base 217 a été définie de manière à structurer l'espace pour conserver un espace ouvert au sud du site, et sur sa partie centrale, en continuité du plateau agricole de Vert-le-Grand. Une lisière faisant la transition entre les

développements urbains et la partie agricole est également prévue, et a fait l'objet d'un descriptif complémentaire dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAE. Une interface ville/agriculture a également été travaillée lors de l'implantation du projet e-commerce, et sera demandée pour toute implantation à venir, pour permettre la récupération des eaux pluviales de toiture en vue de l'alimentation en eau d'une partie de la ferme.

- Il est demandé que les terrains de l'INRA rétrocédés aux communes soient classés en ZAP.
  Des réflexions sont en cours sur ces terrains, dans le cadre d'une procédure de cession pilotée par l'Etat pour la mise en œuvre d'un projet agricole. En parallèle, les communes de Brétigny-sur-Orge et du Plessis-Pâté ont engagé, chacune sur leur commune, une procédure de ZAP dont le périmètre est également en cours de définition.

- Des zones « tampons » plus importantes doivent être créées afin de mieux séparer les terres agricoles des espaces industriels. C'est d'ailleurs le souhait des agriculteurs de la ferme de l'Envol. Des nuisances pour l'espace agricole existent sur la desserte de la zone E-commerce avec le stationnement des camions non accueillis sur le site d'Amazon.
  Une lisière de transition entre le site e-commerce et la Ferme de l'envol a été définie dans le cadre du Plan Guide et mise en œuvre en coordination étroite avec les agriculteurs de la ferme. Elle se constitue aujourd'hui d'un merlon, qui sera prochainement planté dans le cadre du plan biodiversité de la Base 217, permettant de créer une transition plus douce entre les espaces et de favoriser le développement de la biodiversité.
  Des stationnements non autorisés de camions sur la voirie publique sont effectivement constatés, et l'Agglomération a saisi Amazon pour répondre à ce problème en lien avec les forces de l'ordre et la ville.

- Les eaux pluviales du bâtiment Amazon sont mélangées aux eaux de ruissellement des parkings, les rendant inutilisables par la ferme de l'Envol.
  Le projet du e-commerce a été dimensionné de manière à récupérer une partie des eaux de toiture du bâtiment existant avant rejet dans les noues attenantes. La distance importante de ce bâtiment avec la ferme ne permet toutefois pas une récupération de l'eau de manière gravitaire, et nécessite la mise en place de pompes de relevage en cours d'étude. Le second bâtiment, dont la mise en œuvre a été annulée à ce stade par Amazon, était quant à lui prévu pour récupérer l'ensemble des eaux de toiture en gravitaire vers la Ferme de l'envol. L'Agglomération demandera que toute nouvelle construction aux abords de la ferme respecte ce principe, avec une distinction dans le traitement des eaux selon leur origine.

- La construction d'un hypothétique data center à moins de 500 m de la ferme biologique n'a pas été considérée, notamment en matière de pollutions potentielles et d'utilisation des eaux de la nappe souterraine. L'ADEMUB souhaite que des règles en termes de récupération des eaux soient imposées lors du dépôt de permis de construire pour tous les bâtiments à proximité des zones agricoles.
  L'étude d'impact actuelle n'intègre pas le projet de Data center porté par l'entreprise Amazon Web Service. Cœur d'Essonne agglomération a écrit à Amazon pour faire part de plusieurs inquiétudes et interrogations sur ce projet, notamment concernant les problématiques environnementales. Ce courrier n'a pour l'instant pas reçu de réponse de la part d'Amazon. L'Agglomération demandera que toute nouvelle construction aux abords de la ferme respecte le principe de récupération des eaux de toiture en gravitaire pour l'alimentation de la ferme.

- Concernant les 10 hectares prévus en exploitation agricole au sud du Carré Nord, l'étude d'impact ne donne aucune information. Il est important que le maître d'ouvrage donne la nature des activités prévues, les conditions de leur réalisation et leur impact sur le milieu environnant.

Cœur d'Essonne agglomération s'est engagée dans le cadre du CRSD et dans son SCoT à dédier 75ha de surface agricole utile, soit une superficie supérieure en intégrant les bâtiments et espaces non cultivés, au projet agricole biologique. Une première phase de 55ha a été réalisée sur la partie sud de la Base 217. Des terrains sur la partie nord ont été identifiés, notamment au sud du Carré Nord, pour permettre cette seconde phase et dont le positionnement précis et le fonctionnement sont en cours d'étude en lien avec les agriculteurs.

Biodiversité – Artificialisation des sols – Paysages

- Regrouper dans une même catégorie les 150 hectares non urbanisés alors qu'ils concernent l'agriculture (75 ha), l'événementiel (espace ouvert de 50 ha) ainsi que la biodiversité et les espaces publics (25 ha) revient à regrouper tout, une chose et son contraire. On considère, ce faisant, que la partie urbanisée serait exempte de toute biodiversité. Par ailleurs, au lieu de mélanger la biodiversité et les espaces publics, il eut été préférable d'évaluer la surface des espaces publics dédiée à la biodiversité. Concernant l'événementiel, il s'y côtoie une prairie naturelle, espace de biodiversité, et une partie des pistes, espace artificialisé. Concernant les 75 ha d'agriculture, on ne dispose pas d'informations sur le terrain coincé entre les pistes et la zone militaire. Pour les 10 ha classés en zone mixte agricole et biodiversité, il n'est pas donné la part agricole et la part biodiversité. Enfin, il apparaît sur le plan général un secteur inconstructible de 6 ha : si aucune activité n'y est prévue, où la classer ? Avec les sols artificialisés ?
  L'ADEMUB a calculé les surfaces artificialisées avant l'aménagement de la Base 217 (39,5 ha sur les 303 ha soit 13,0 %) et les surfaces artificialisées supplémentaires entre 2015 et 2021 (37,7 ha), soit 77,2 ha au total en 2021 (soit 25,7 %). Cœur d'Essonne devra s'attacher à faire ce calcul et à réduire au strict minimum l'artificialisation des sols à l'avenir.
  Pour synthétiser les chiffres d'urbanisation :

  Le SDRIF porte le projet à 225 ha urbanisables sur les 300 ha. Le projet de reconversion a été volontairement abaissé à environ 150 ha pour développer un aménagement écologique intégrant l'agroécologie et la biodiversité tant sur les parties privées que publiques. Cela permet de conserver un espace très important non urbanisé et sous maitrise d'ouvrage publique.

  Pour la biodiversité, cette analyse quantitative doit également être complétée par une analyse qualitative, des prescriptions étant fixées aux opérateurs économiques pour réaliser des plantations et conserver des espaces dédiés à la biodiversité au sein de leur parcelle. Par ailleurs, le plan biodiversité intègre les notions de fonctionnalité et de continuités fondamentales pour la biodiversité.
  De même, la LPO (ligue de protection des oiseaux) apporte son partenariat à la réflexion et aux actions sur la biodiversité et la faune sur la Base.

  Pour l'agriculture, la localisation exacte de la phase 2 de la ferme pour dépasser les 75ha d'agriculture est en cours de définition avec les agriculteurs.

- L'ensemble de la Base 217, si celle-ci se conforme aux recommandations de l'autorité environnementale et aux dispositions légales et réglementaires ainsi qu'aux propositions formulées par ailleurs, doit ressembler beaucoup plus à un parc mi-urbain mi-rural, harmonieusement aménagé et très vert, qu'à une zone industrielle du passé.
  Ce projet de reconversion est un nouveau modèle de développement où public et privé ont pour objectif un développement écologique mais aussi un lieu de nouvelles pratiques à l'image d'un laboratoire. Chaque activité petite ou grande doit contribuer à l'aménagement global par de nouvelles pratiques et synergies orientées sur les activités culturelles, sportives et sur l'alimentaire avec le projet d'agroécologie et d'élevage. La biodiversité et l'eau sont des éléments très qualitatifs et très structurants du projet. C'est pourquoi

l'agglomération et la SPL ont souhaité travailler sur le vivant de la Base 217, notamment avec le paysagiste COLOCO et Gilles Clément qui proposent la création de 12 jardins planétaires laboratoire de la Base 217.

Nappe phréatique et gestion de l'eau

- Le projet induira une augmentation de l'imperméabilisation des sols, non quantifiée dans l'étude.
  Sur l'imperméabilisation, le projet diminue les surfaces urbanisées de 225 ha prévues au SDRIF à 150 ha et se complète par l'ambition d'atteindre le zéro rejet dans le cadre de l'élaboration du schéma de gestion des eaux pluviales en 2021. Aujourd'hui les eaux pluviales sont irriguées via des collecteurs vers l'Orge. Il est prévu de repenser le cycle de l'eau sur la Base 217 en le valorisant. Cette étude menée en partenariat avec le Département et l'Agence de l'eau a pour objectif le « zéro rejet » sur l'ensemble de la BASE 217. Les scénarii se traduisent par des ouvrages « plein air » avec l'objectif de déconnecter les pistes, de créer des espaces de fraicheur et retrouver un nouveau cycle de l'eau valorisée vers la biodiversité, l'agriculture et l'élevage ou la nappe phréatique. Ce projet se traduira donc par une amélioration de la gestion des eaux de pluies par rapport à l'existant.

- Pour la gestion des eaux pluviales, il convient de limiter le débit maxi des rejets et de mettre les bassins de rétention en liaison avec les noues afin de ne pas dépasser la limite de rejet prescrite.
  Nous portons un objectif très ambitieux d'atteindre le 0 rejet sur 300 ha avec la déconnexion des pistes et la valorisation du nouveau cycle de l'eau avec un partenariat entre l'Agence de l'eau et le Département.

- L'hypothétique projet d'un Datacenter d'Amazon souhaite utiliser l'eau de forage pour refroidir son site. Or ce forage et son exploitation doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, qui aurait dû être déjà déposé, sachant par ailleurs que le niveau de consommation de la nappe en question semble être quasiment atteint (source MRAe).
  L'étude d'impact actuelle n'intègre pas le projet de Data center porté par l'entreprise Amazon Web Service. Cœur d'Essonne agglomération a écrit à Amazon, leur faisant part de plusieurs inquiétudes et interrogations sur ce projet, notamment concernant les besoins en eau pour le refroidissement. A ce jour, l'Agglomération n'a reçu aucune réponse à son courrier, et n'a pas connaissance de demande d'autorisation réalisée au titre de la loi sur l'eau.

- L'ensemble des rejets EP et EU sont très sous-estimés. Pour les opérations restant à réaliser, il est souhaitable de dimensionner, avant tout nouveau projet, l'ensemble des besoins en transport et traitement des EP et EU.
  Sur l'aspect rejet EU, les infrastructures de transport et de traitement sont bien dimensionnées en Equivalent habitant sur la Base de la programmation projetée dans le Plan Guide et en appliquant des hypothèses conformes à tout projet d'aménagement.
  Pour mémoire, ces calculs sont réalisés sur la base de 1 Equivalent Habitant = 60 g de DBO5/jour en entrée station soit 21,6 kg de DBO5/an, et sur la base de ratios spécifiques pour chaque typologie d'activité et le nombre des futurs usagers des sites. Au vu des projections actuelles de création d'emplois sur la Base 217, il n'y a pas de raison de de changer les chiffres relatifs aux rejets.

  Quant au rejet des EP, et tel que développé ci-avant, l'ambition du projet est d'être sur un « zéro rejet » y compris avec une déconnexion du réseau existant. En conséquence, ce projet – qui est travaillé avec la collaboration du Syndicat de l'Orge – n'aura aucune incidence sur l'aval et même une amélioration de l'existant, avec la déconnexion des pistes militaires dont les eaux se rejettent aujourd'hui dans le réseau.

Industrialisation

- Les belles ambitions initiales inscrites dans le CRSD de mars 2012 n'ont pas été tenues. Quid de la recherche, la science, les hautes technologies ? A la place, nous avons des entrepôts logistiques tels qu'Amazon et Parcolog, des activités exclues au départ car induisant encore plus de trafic routier.
  La situation actuelle et les perspectives indiquent des filières diversifiées avec l'objectif d'atteindre 10 000 emplois à terme sur la Base 217. Les implantations d'entreprises réalisées sur le e-commerce ou l'extension de la Tremblaie sont des activités industrielles ou de conditionnement, avec une forte densité d'emploi et une valeur ajoutée sur site, contrairement à la logistique qui se caractérise par un très faible emploi à l'ha (environ 15 à 25) et une activité majoritaire de stockage et de déplacement de colis. Si l'on ne prend que le critère du nombre d'emplois, aucune implantation n'est inférieure à 40 emplois à l'ha. Pour Amazon cela représente plus de 250 emplois à l'ha. L'extension de la Tremblaie se situe aux alentours de 45 emplois à l'ha. Les autres filières sont très diverses et variables sur le nombre d'emplois créés : recherche et développement avec le cluster Drone Paris Région et le sécurity park à venir ; innovation agroécologique avec la Ferme de l'envol ; industrie culturelle et audiovisuelle avec le Cinéma et l'événementiel ; développement du sport, de la culture et des loisirs….

- Les documents du dossier ne contiennent pas ou peu de renseignements sur les exigences écologiques demandées aux entreprises installées dans l'emprise de la Base 217, malgré l'objectif affiché que la première des trois ambitions affichées pour la Base 217 est celle d'une « transition écologique ».
  Pour chaque projet, des prescriptions sont données aux opérateurs économiques sur la consommation d'espace, l'intégration d'espaces de biodiversité au sein des parcelles privées, la gestion de l'eau pluviale, les accès, le traitement architectural des bâtiments…Ces prescriptions seront complétées au fur et à mesure de l'avancée du projet et notamment par le schéma de gestion des eaux pluviales, permettant un niveau d'exigence des espaces privés connectés à ceux des espaces publics. Sur les énergies renouvelables, les prescriptions seront définies spécifiquement pour la Base 217 en déclinaison du schéma global des énergies renouvelables adopté par Cœur d'Essonne agglomération en février 2021.

- Nous demandons qu'Amazon, Parcolog et autres disposent d'un espace d'accueil pour les routiers, prennent en charge les déchets et prévoient des parkings suffisants à l'intérieur de leur enceinte.
  Cœur d'Essonne agglomération a également relayé cette demande auprès des opérateurs économiques, et notamment Amazon par courrier.

- Concernant les énergies renouvelables, il n'y a aucun objectif chiffré collectif ou par parcelle et aucune obligation en la matière n'est exposée. Il resterait donc à imposer que toutes les constructions futures soient soumises à obligation minimale EnR&R 50% souhaitée sur l'ensemble de la Base 217.
  Une étude, intégrée à l'étude d'impact, a été menée sur la Base 217 en matière d'énergie renouvelable afin de définir les ambitions du projet. Cette étude a été complétée par des entretiens individuels avec chacun des porteurs de projet en amont de leur installation
  Suite à l'adoption par Cœur d'Essonne agglomération de son schéma de développement des énergies renouvelables et de récupération en février 2021, un travail complémentaire sera mené pour définir les prescriptions en matière d'énergie renouvelable à intégrer dans les PLU des communes et dans les projets d'aménagement (fiches de lots et cahier des charges de cessions) dont celui de la Base 217. Par exemple, l'imposition d'un objectif minimal d'ENR&R pour toute construction future nécessite préalablement de vérifier son adéquation avec les typologies d'activités à venir (industrie, tertiaire, agriculture…) et de

développer en parallèle des solutions collectives, tel le réseau de chaleur, qui permet d'optimiser les besoins et sources d'énergie et d'optimiser l'usage de la géothermie.

- Faire appliquer la nouvelle norme de construction des bâtiments RT 2020 en lieu et place de la norme RT 2012.
  Avec la publication des textes annoncée par le Ministère de la Transition écologique d'ici la fin du premier semestre 2021, la nouvelle réglementation dite « Réglementation environnementale RE2020 », remplaçant la RT2012, entrera en vigueur le 1 janvier 2022 pour les bâtiments neufs de logements. Ensuite, une deuxième échéance concernant les bâtiments neufs de bureaux et d'enseignement viendra, et les bâtiments tertiaires feront l'objet d'un volet ultérieur de la réglementation. La nouvelle norme, qui vise à diminuer l'impact des bâtiments neufs sur le climat, à améliorer leur performance énergétique et leurs consommations, et à garantir le confort en cas de forte chaleur, sera donc appliquée à la construction des bâtiments sur la Base 217 conformément à la réglementation.

- L'impact de l'hypothétique Datacenter d'Amazon, très gros consommateur d'électricité, n'est également pas pris en compte. A ce titre, l'ADEMUB considère qu'un tel projet remettra en question la validité d'une grande partie de l'étude d'impact.
  L'étude d'impact actuelle n'intègre pas le projet de Data center porté par l'entreprise Amazon Web Service. Cœur d'Essonne agglomération a écrit à Amazon et leur a fait part de plusieurs inquiétudes et interrogations sur ce projet, notamment concernant les besoins en électricité du site. A ce jour, l'Agglomération n'a reçu aucune réponse à son courrier.

- Toujours en termes de besoins en énergie, il est proposé que pour chaque zone, soit défini un type d'activité (code APE) limitant ainsi la disparité activités. Tout projet ne répondant pas à cette définition ne devra pas être toléré, au prétexte de l'intérêt général ou du chantage à l'emploi. Ne pas céder à l'urgence, mais viser à des emplois de qualité et pérennes.
  La mise en œuvre d'un projet d'aménagement de cette ampleur nécessite de fixer un cadre, des objectifs, et des moyens pour les atteindre. C'est l'objet du CRSD qui a été signé par l'Etat, Cœur d'Essonne agglomération, les villes concernées et leurs partenaires, puis dans le Plan Guide d'aménagement qui définit le niveau d'ambition du projet, les typologies d'activités recherchées, leur localisation et leur articulation au sein du site. Toutefois, une souplesse et une adaptabilité sont nécessaires pour pouvoir enrichir le projet et l'adapter aux évolutions et besoins des acteurs économiques dans toute la temporalité de l'aménagement qui se fait sur 15 à 20 ans.
  A titre d'exemple, l'activité cinématographique n'était pas identifiée préalablement mais s'est développée en lien avec les acteurs du cinéma qui ont identifié un déficit de site de tournage de film en France et la nécessité de proposer une offre adaptée.
  La limitation des implantations d'entreprise par l'intermédiaire d'un code APE n'aurait pas pu permettre cette souplesse.

- Rien n'est dit sur les véhicules électriques. Combien de postes de recharge électrique pour les véhicules (VL, PL, vélos) seront installés sur chaque parcelle, en fonction du nombre d'employés, en fonction du nombre de camions au quotidien ? Il est demandé que l'obligation d'installation de bornes de recharge soit inscrite dans les PLU et répercutée sur les permis de construire, avec contrôle à intervalles réguliers par les municipalités concernées. Combien de bornes équiperont la voie publique ?
  Des hubs de mobilités sont prévus sur la Base 217 avec l'implantation de zones de recharge pour véhicules électriques. Par ailleurs, le développement de site de recharge sur l'ensemble du territoire de la Base 217 est à définir avec les partenaires de l'Agglo, dont le SMOYS.

<u>Bruit et nuisances sonores</u>

- l'ADEMUB émet un doute sur les mesures de bruit réalisées par vent favorable à la minimisation des valeurs.
  Le bureau d'études ACOUSTB apporte les précisions suivantes en réponse à cette remarque :
  « Quelles que soient les mesures réalisées, les niveaux de bruit présentés sont caractéristiques d'une situation particulière en un point donné à un moment donné. De plus, les effets météorologiques sur la propagation des ondes sonores sont négligeables pour des distances source-récepteur inférieures à 100m.
  Les mesures réalisées dans le cadre du projet BASE 217 n'ont pas pour objectif de définir un état initial mais de permettre le calage du modèle informatique réalisé sous CadnaA.
  Le but est de vérifier si les résultats des mesures sont équivalents (+/- 2dB(A)) aux résultats du calcul en prenant en compte les données de trafic routier du jour des mesures.
  L'état initial est obtenu uniquement par calcul en intégrant les TMJA des routes concernées et, a pour but de définir l'ambiance sonore préexistante (modérée, non modérée ou modérée de nuit). Les objectifs réglementaires sont alors définis en fonction de l'ambiance sonore préexistante.
  ***Les hypothèses météorologiques ont bien été prises en compte dans l'étude** et correspondent au pourcentage d'occurrences favorables à la propagation du son dans la région d'Orléans, inclues dans la NMPB 2008. La station météorologique d'Orléans est la plus proche du site étudié. Elle fait partie des 41 stations relevées sur le territoire métropolitain et dont les occurrences météorologiques calculées (moyenne sur 11 ans) sont présentées dans la NMPB 2008. »*

- Cœur d'Essonne annonce des niveaux sonores stables dans le temps et très proches en tout point, alors que l'on passe de 55 db à 63 db. Or aucune protection acoustique n'est proposée alors que l'OMS considère que des effets extra-auditifs du bruit peuvent se manifester pour des niveaux d'exposition supérieurs à 40 db(A) la nuit et à 50-55 db(A) en journée.
  S'il est vrai que dans un de ses rapports, l'OMS indique que les effets extra-auditifs de bruit peuvent se manifester pour des niveaux d'exposition supérieurs à 40 dB(A) la nuit et à 50-55 dB(A) en journée, l'OMS présente des niveaux d'exposition pendant une durée de 16h et en extérieur. Ces seuils n'ont aucune valeur réglementaire et il ne s'agit que de recommandation de la part de l'OMS. Ces valeurs doivent être relativisées par rapport aux niveaux sonores présentés dans le rapport.
  jL'étude a été réalisée dans le cadre de la réglementation française applicable aux infrastructures de transport terrestres dont les seuils retenus sont compris entre 60 et 65dB(A) de jour et 55 et 60dB(A) de nuit.

- 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). Il convient que le maître d'ouvrage précise s'il fait sienne cette préconisation et comment il en imposera le respect par les aménageurs.
  Des diagnostics ont été réalisés et seront actualisés sur le bruit et la pollution de l'air après le résultat de l'étude de circulation et de mobilité menée par le Département et IDFM fin 2021-début 2022. Le projet ne prévoit pas l'implantation de logements. Pour l'implantation d'entreprises, l'isolation des bureaux se fera effectivement en tenant compte des préconisations acoustiques de l'étude d'impact.

- <u>Observation n°28 (web). Le 16 avril 2021, Monsieur Jacques HUMBERTCLAUDE (91220 Le Plessis-Pâté) a écrit</u> : Vous trouverez en pièce jointe mon avis sur cet aménagement de la Base 217.
  En résumé, cette étude d'impact arrive bien tard et si l'on fait le bilan de ce qui a déjà été fait sur la Base 217 et que l'on compare avec ce qui était annoncé dans le CRSD (2012-2015), le résultat est très décevant. Les beaux projets Recherche, haute technologie, emplois qualifiés, ont été remplacés par des entrepôts logistiques avec leurs flots de poids lourds. Aucune

anticipation des problèmes pourtant prévus n'a été faite (circulation routière complétement saturée, absence de transport en commun, et demain eaux usées et pluviales ...). Ces problèmes ont été masqués et les mesures ne sont pas prises pour les résoudre, ce qui occasionnera pollution, bruit et de nombreux dysfonctionnements.
AVIS NEGATIF.
La situation actuelle et les perspectives indiquent des filières diversifiées avec l'objectif d'atteindre 10 000 emplois à terme sur la Base 217, conformément au CRSD. Les implantations d'entreprises réalisées sur le e-commerce ou l'extension de la Tremblaie sont des activités industrielles ou de conditionnement, avec une forte densité d'emploi et une valeur ajoutée sur site, contrairement à la logistique qui se caractérise par un très faible emploi à l'ha (environ 15 à 25) et une activité majoritaire de stockage et de déplacement de colis. Si l'on ne prend que le critère du nombre d'emplois, aucune implantation n'est inférieure à 40 emplois à l'ha. Pour Amazon cela représente plus de 250 emplois à l'ha. L'extension de la Tremblaie se situe aux alentours de 45 emplois à l'ha. Les autres filières sont très diverses et variables sur le nombre d'emplois créés : recherche et développement avec le cluster Drone Paris Région et le sécurity park à venir ; innovation agroécologique avec la ferme de l'envol ; industrie culturelle et audiovisuelle avec le Cinéma et l'événementiel ; développement du sport, de la culture et des loisirs.…

Un document de 4 pages est joint à cette appréciation générale. Il figure en annexe B à partir de la page 79 et peut être résumé comme suit, avec les expressions utilisées par le rédacteur :

On met la charrue avant les bœufs : avant l'implantation des entreprises sur la Base 217, il aurait fallu poser les problématiques et fixer les règles au départ (objectifs précis, réseau routier, transports en commun, réseau EU EP…). Nos décideurs réalisent d'abord les implantations et ne règleront les problèmes prévisibles qu'ensuite et aux frais du contribuable.
Préalablement à toute implantation d'entreprise, un cadre de développement a été fixé par le CRSD puis par le Plan Guide d'aménagement de la Base 217 qui s'impose à chaque porteur de projet. Des prescriptions et recommandations ont été établies, et transcrites dans le SCOT et les PLU lors de leur évolution, ainsi que dans les cahiers des charges de cession de terrain et des fiches de lots imposées aux opérateurs.

- Des problèmes prévisibles depuis longtemps, niés par des études biaisées et des discours rassurants : saturation du trafic routier, pas d'anticipation sachant qu'il faut au moins 10 ans pour aménager le réseau routier et qu'il est impératif de le réaliser avant l'aménagement car les travaux provoqueront encore plus de problèmes de circulation pendant des années. Le rond-point accidentogène créé a-t-il été prévu dans un plan global d'aménagement ou répondait-il uniquement au besoin de réaliser rapidement un accès pour le projet Amazon mené tambour battant ? Toute la zone sera empêtrée dans des embouteillages monstres pendant des décennies.
  Des anticipations sur les trafics ont été étudiées dans un premier temps en 2016. Et pour pouvoir mieux intégrer les impacts des autres projets environnants, des solutions sont en cours d'élaboration avec l'étude de circulation et mobilité menée conjointement par le Département et IDFM. Les résultats sont prévus fin 2021-début 2022. Cœur d'Essonne agglomération a sollicité le Département et Ile-de-France Mobilités pour accélérer le rendu de ces études et la définition des solutions retenues qui ne sont pas du ressort de la compétence de l'Agglomération (voirie départementale pour le CD91 et transports en commun pour Ile-de-France Mobilités) permettant de répondre aux besoins identifiés dans le diagnostic réalisé par SAFEGE et non satisfaits à ce jour.

- Un déficit de transports en commun : La Base 217 doit accueillir 10 000 emplois. Si 50% des salariés utilisent les transports en commun, il faut 166 bus le matin et autant le soir. La situation globale doit être réétudiée en raison de l'abandon du téléphérique.
  L'agglomération a soutenu le projet du téléphérique urbain sans survol d'habitation car ce mode de transport répondait aux besoins de déplacement avec un investissement moins onéreux que le réseau ferré. Ce projet a été évalué négativement sur son opportunité par IDFM et sera donc retiré des projets de transport. L'agglomération souhaite d'une part conserver le projet d'un transport structurant avec un mode à définir, reliant les 2 gares

RER C et D qui s'avèrera indispensable à terme au regard du développement de la BASE 217 et du secteur Sud francilien, et d'autre part mettre en place dans le court terme dans la BASE 217 des lignes de bus évolutives assurant la régularité. Ces lignes sont en cours d'étude avec IDFM et le Département dans le cadre de notre partenariat.
Cœur d'Essonne souhaite ainsi, avec ses partenaires, améliorer le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun et les modes actifs (vélos, bus). Toutefois, il est fort peu probable que le report modal en transport en commun atteigne 50% à terme. A titre indicatif, la part des déplacements quotidiens en Île-de-France en transports en commun en 2018 étaient en moyenne inférieure à 22%.

- Eaux pluviales et eaux usées : L'étude indique des problèmes préexistants en cas de forte pluie pour les riverains du bassin Mermoz. L'artificialisation de grandes surfaces sur la Base 217 va accroître ce problème, mais aucune mesure n'est prise pour éviter cela. Pour les eaux usées, nombre de moyens de traitements sont déjà saturés. Pourquoi n'y a-t-il aucune anticipation ? Là aussi, attend-on de voir les problèmes d'un fonctionnement en limite de saturation voire au-delà pour décider d'une augmentation des capacités qui n'interviendront que dans une dizaine d'années ?
  Sur l'imperméabilisation, le projet diminue les surfaces urbanisées de 225 ha prévues au SDRIF à 150 ha et se complète par l'ambition d'atteindre le zéro rejet dans le cadre de l'élaboration du schéma de gestion des eaux pluviales en 2021. Aujourd'hui les eaux pluviales sont irriguées via des collecteurs vers l'Orge. Il est prévu de repenser le cycle de l'eau sur la Base 217 en le valorisant. Cette étude menée en partenariat avec le Département et l'Agence de l'eau a pour objectif le « zéro rejet » sur l'ensemble de la BASE 217. Les scénarii se traduisent par des ouvrages « plein air » avec l'objectif de déconnecter les pistes, de créer des espaces de fraicheur et retrouver un nouveau cycle de l'eau valorisée vers la biodiversité, l'agriculture et l'élevage ou la nappe phréatique.

  Sur l'aspect rejet EU, les infrastructures de transport et de traitement sont bien dimensionnées en Equivalent habitant sur la Base de la programmation projetée dans le Plan Guide et en appliquant des hypothèses conformes à tout projet d'aménagement.
  Pour mémoire, ces calculs sont réalisés sur la base de 1 Equivalent Habitant = 60 g de DBO5/jour en entrée station soit 21,6 kg de DBO5/an, et sur la base de ratios spécifiques pour chaque typologie d'activité et le nombre des futurs usagers des sites. Au vu des projections actuelles de création d'emplois sur la Base 217, il n'y a pas de raison de de changer les chiffres relatifs aux rejets.

- Il serait très utile, à l'heure où Cœur d'Essonne Agglomération est fortement endettée et envisage d'augmenter les impôts, de faire un bilan financier de l'ensemble de cette opération. Retour sur investissement dans combien d'années ?
  Cœur d'Essonne Agglomération a pour objectif de couvrir les coûts d'aménagement par la vente de terrains, sans charge pour les contribuables, ou par l'obtention de subvention, comme par exemple sur les continuités écologiques. Enfin, l'implantation d'entreprises et la création d'activités sur site permettent à l'Agglomération de bénéficier de retombées fiscales supplémentaires à moyen termes, lesquelles bénéficient à l'ensemble des habitants du territoire.

- Pistes piétonnes et cyclables : je m'oppose à des voies douces le long des axes RD19, RD132, N104… bruyants et pollués. Prévoir un cheminement des voies piéton et cyclo bordé d'espaces verts traversant la Base 217 vers Leudeville/Vert-le-Grand, permettant de rejoindre des voies cyclables à l'extérieur de la Base 217.
  Des cheminements vélo pour aller sur la Base 217, mais également pour circuler à l'intérieur du site, sont bien prévus.
  Pour autant, le développement de la piste cyclable le long du RD19 et du RD312, prévue à moyen terme par le Département, reste pertinent pour de nombreux usagers.

- Page 297, un nouveau rond-point ou carrefour apparaît sur le plan à l'extrémité nord des Charcoix (petit carré rouge). Les études de Charcoix n'en ont pas tenu compte ni pour le bruit, ni pour la pollution, ni pour le trafic sur la RD117.

Ce rond-point est une hypothèse de connexion non prioritaire en cours d'étude avec le Département. Les études sur le bruit et la pollution de l'air seront à actualiser, à partir des résultats de l'étude sur la circulation et les mobilités menées par le Département et IDFM fin 2021-début 2022.

- En conclusion, il est vraiment navrant de voir une détérioration constante de notre environnement avec une pollution permanente, le bruit et le temps perdu dans la circulation. Pourquoi et comment en est-on arrivé là ? Qui est responsable ? Où est passé l'argent du contribuable ? Avant de poursuivre cette politique qui nous mène dans le mur, il serait temps de faire un bilan précis du début de cette opération et avant de poursuivre, réaliser d'abord les infrastructures capables d'absorber les besoins du projet ou n'accepter que les activités qui peuvent fonctionner avec les moyens actuels.
  Le projet vise à optimiser les infrastructures existantes c'est-à-dire à valoriser les voiries dans la Base 217 et créer uniquement les connexions à mettre en place avec le territoire, ceci en limitant notamment la création de nouvelles infrastructures routières. Recycler, valoriser le patrimoine existant d'infrastructures de voirie, d'assainissement avec les réseaux militaires, des bâtiments avec les hangars, est un objectif majeur ancré dans le projet de reconversion.

  De nombreuses études ont été réalisées depuis 2012 (déplacement, pollution, réseaux, énergie, biodiversité, immobilier,…) avant même l'acquisition des terrains par l'Agglomération, pour anticiper et guider les choix à venir. Le développement des infrastructures est ainsi mis en œuvre au fur et à mesure de l'avancée du projet pour optimiser son dimensionnement et son coût. Sur la question des déplacements, l'Agglomération a par ailleurs sollicité le Département et Ile-de-France Mobilités pour accélérer le rendu des études et la définition des solutions retenues qui ne sont pas du ressort de la compétence de l'Agglomération (voirie départementale pour le CD91 et transports en commun pour Ile-de-France Mobilités) permettant de répondre aux besoins identifiés dans le diagnostic réalisé par SAFEGE et non satisfaits à ce jour.

- <u>Observation n°29 (web). Le 16 avril 2021, Monsieur Claude SALTZMANN a écrit au nom de l'association « Fleury naturellement »</u> : Bonjour, Veuillez trouver les questions de l'association environnementale "Fleury Naturellement" :
  - Pour quelle raison la commune de Fleury-Mérogis bien que située dans la zone nord de la Base 217 aérienne 217 (notamment touchée par le flux routier de la 445 dans une zone très urbanisée) a été écartée du périmètre de l'étude d'impact (circulation, pollution, bruits…) ?
    L'aire d'étude de l'étude d'impact comprend :
    - *une aire d'étude correspondant aux terrains rétrocédés à Cœur d'Essonne Agglomération. (Ces terrains ont fait l'objet d'études préalables de 2012 à 2015 sur les thématiques suivantes : pollution pyrotechnique, pollution chimique de sols, hydrologie, biodiversité, énergies, bruit et air, géomorphologie, déchets.)*
    - *une aire d'étude additionnelle localisée au sud-ouest. 'Ces parcelles ont été étudiées en 2016 dans le cadre de la création de l'accès au site Amazon, plus particulièrement sur les volets biodiversité, pollution chimique et pyrotechnique.)*
    - *d'une aire d'étude qui prend en compte le secteur des Casernes au lieu-dit "Bressonvilliers" sur les communes de Leudeville et Vert-le-Grand, en lien avec le projet porté de Zone d'Activités Economique (ZAE) par la Communauté de Communes du Val d'Essonne sur ce secteur. (Ces terrains ont fait l'objet d'une étude d'impact en 2016 réalisée par le bureau d'études ELAN, non déposée administrativement).*

    Les études de circulation et de déplacement prennent en considération un secteur plus important que celui présenté car est mobilisé, au niveau du secteur sud-francilien le territoire allant de la RN20 à l'ouest au nord de la francilienne, même si l'ensemble des axes routiers ne sont pas présentés dans le détail. C'est notamment pour cette raison que l'Agglomération propose le développement d'un transport en commun structurant dans un corridor reliant le RER C au RER D (dont Fleury-Mérogis fait partie), et passant par la Base 217.

- Pour quelle raison la simulation du Trafic date de 2016 ?
  A l'heure de l'élaboration de l'étude d'impact, les derniers comptages dataient de 2016, permettant les simulations réalisées à cette époque et présentées dans l'étude d'impact. Cette étude initiale de 2016 sera actualisée avec le résultat de l'étude de circulation menée avec le Département, Ile de France Mobilités et l'agglomération de Cœur d'Essonne fin 2021-début 2022. Néanmoins, il est à noter que les premiers résultats du diagnostic – que nous avons partagés dans notre mémoire en réponse à l'avis de la MRAe - montrent peu d'évolution du trafic depuis 2016 en tenant compte notamment du développement de la Tremblaie et d'Amazon.

- Pourquoi la société Bollig et Kemper a été exemptée d'étude d'impact sur le site de la Tremblaie ? Le transfert de 100 salariés de Fleury-Mérogis vers la nouvelle usine a-t-il eu lieu ? Son départ de la commune de Fleury-Mérogis est-il toujours d'actualité ?
  Une demande d'examen au cas par cas a été déposée par le pétitionnaire le 24 juillet 2017. La décision de dispenser la réalisation d'une étude d'impact en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement a été prise par la DRIEE d'Ile-de-France le 28 août 2017. La décision est consultable sur le site http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/driee-sddte-2017-167.pdf

  A notre connaissance, le site de Fleury-Mérogis est prévu d'être fermé à terme

- Quelles sont les conditions financières d'acquisition foncières des entreprises présentes sur la BA 217 ?
  La vente de terrains est encadrée par les services des Domaines (DDFIP), qui définit la valeur vénale des terrains en fonction de leurs caractéristiques, du projet développé et des références similaires de ventes dans le secteur.

- Quelles sont les conséquences sur la BA 217 de l'extraction d'hydrocarbure liquide ou gazeux réalisé par Vermillon pour les 20 prochaines années ?
  Le forage est situé hors périmètre de la Base 217 et aucune conséquence n'a été aujourd'hui été mesurée ou projetée sur le site dans les études réalisées (qualités des sols, qualités de l'eau, de l'air…). Il n'y pas d'impact prévu sur le projet de la Base 217.

- La création d'une régie publique est-elle envisagée pour la gestion du projet Sésame
  Le projet Sésame est un plan d'action, porté avec une cinquantaine de partenaires, qui vise à accompagner la transition agricole et alimentaire du territoire. Sa gestion se fait par l'intermédiaire d'un accord de consortium entre les 26 acteurs qui portent une action d'accompagnement (par exemple la formation des agriculteurs ou la recherche sur la comptabilité écologique des fermes) ou un projet économique (par exemple la Ferme de l'envol ou un atelier de transformation). Il n'est pas prévu à ce stade de créer une régie publique pour mener à bien ce projet. Par contre, des modèles de développement innovants combinant privé et public peuvent être mis en œuvre sur certaines parties du projet comme la Ferme de l'envol, qui est structurée en Société Coopérative d'Intérêt Collectif qui regroupe les agriculteurs, les AMAP, la collectivité et les partenaires et investisseurs du projet.

Bonne réception
Pour l'association.
M SALTZMANN CLAUDE

- Observation n°30 (web). Le 16 avril 2021, Madame Sandrine GUIBERT PERONI (91700 Sainte-Geneviève-des-Bois) a écrit : Il est déjà difficile aux heures de pointe de circuler actuellement, envisager de tels aménagements semble problématique en termes de circulation routière, entre EUROCONTROL et le rond-point de la Croix-Blanche.
  De nombreux aménagements complémentaires sont à prévoir également pour les piétons et les vélos, en particulier dans la zone vers EUROCONTROL.
  La requalification de la voirie devant EUROCONTROL et qui dessert la zone de la Tremblaie sur la Base 217 prévoit l'aménagement d'un cheminement piéton, d'une piste cyclable, des entrées charretières des entreprises en place, ainsi qu'un aménagement paysager des

accotements de la voie, avec la création d'une noue. Ces travaux sont prévus courant de l'année 2021.

- Observation n°31 (web). Le 16 avril 2021, Monsieur Emmanuel DESERT (91650 Breuillet) a écrit au nom de l'association Breuillet-Nature : Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.
  Bien cordialement
  Le Président de Breuillet-Nature
  Emmanuel Désert

  Un document de 2 pages est joint à l'observation ci-dessus. Il figure en annexe B à la page 83 et comporte les 8 points suivants intégralement repris :

  - Nous ne pouvons cautionner la réalisation d'une étude d'impact qui intervient largement a posteriori, soit après la construction depuis deux ans du projet d'entrepôt Amazon dont les conséquences sont catastrophiques au regard de l'augmentation du trafic de voitures et de camions de gros tonnage, de la pollution de l'air, de l'enlaidissement des paysages, de la pollution nocturne (éclairage constant et puissant de cette activité fonctionnant en continu), des nuisances sonores générées par le trafic mais également de la fragilisation du commerce de proximité et de centre-ville.

    L'implantation du site Amazon a fait l'objet préalablement d'une étude d'impact, et d'une enquête publique qui s'est tenue en 2017. D'autres études préalables et enquêtes publiques, notamment dans le cadre de l'évolution des documents d'urbanisme et de l'implantation des premières entreprises ont été menées dans les premières années de la vie du projet.

    La présente étude d'impact vise à regrouper, synthétiser et compléter les études réalisées depuis 2012 dans le cadre du Plan Guide et les sous-projets qui composent l'aménagement global du site.

  - Nous attirons l'attention sur l'énorme différence qualitative entre les projets annoncés du CRSD (Contrat de redynamisation du site de défense) et la réalité peu attractive des réalisations d'entreprises sur le site. « Quid de la recherche, la science, les hautes technologies ? A la place nous avons des entrepôts logistiques tels qu'AMAZON, PARCOLOG, des activités exclues au départ car induisant encore plus de trafic routier. » (voir avis de l'ADEMUB).
    La situation actuelle et les perspectives indiquent des filières diversifiées avec l'objectif d'atteindre 10 000 emplois à terme sur la Base 217. Les implantations d'entreprises réalisées sur le e-commerce ou l'extension de la Tremblaie sont des activités industrielles ou de conditionnement, avec une forte densité d'emploi et une valeur ajoutée sur site, contrairement à la logistique qui se caractérise par un très faible emploi à l'ha (environ 15 à 25) et une activité majoritaire de stockage et de déplacement de colis. Si l'on ne prend que le critère du nombre d'emplois, aucune implantation n'est inférieure à 40 emplois à l'ha. Pour Amazon cela représente plus de 250 emplois à l'ha. L'extension de la Tremblaie se situe aux alentours de 45 emplois à l'ha. Les autres filières sont très diverses et variables sur le nombre d'emplois créés : recherche et développement avec le cluster Drone Paris Région et le sécurity park à venir ; innovation agroécologique avec la Ferme de l'envol ; industrie culturelle et audiovisuelle avec le Cinéma et l'événementiel ; développement du sport, de la culture et des loisirs.…

    Nous déplorons l'absence d'aménagements adaptés pour assurer une mobilité des usagers de la Base 217 respectueuse des défis environnementaux. Aucun plan vélo, un service insuffisant de transports en commun, des bornes de recharge électrique en nombre insuffisant, un plan de circulation interne inadapté.
    Pour l'accessibilité et le vélo, un ensemble de solutions de mobilités innovantes et propres qui accompagnent le développement, ont pour objectif d'offrir de nouveaux services aux usagers et de limiter ainsi la circulation routière : bus, co-voiturage, vélos et modes doux,

vélo en libre-service, … avec des actions court terme qui sont prévues : desserte Bus de la Base 217 par la rue Latécoère, développement du vélo avec des abris sécurisés, des hubs de mobilités aux entrées de la Base 217 et des continuités cycles sécurisées (franchissement RD 19) et connectées aux infrastructures cyclables du plan Vélo de l'Agglomération adopté fin 2020. L'étude SAFEGE réalisée en 2020-2021 précise les besoins des salariés de la BASE 217 et permet de prioriser les solutions sur le court et moyen terme. On note que 50% des déplacements domicile-travail se trouvent dans un périmètre inférieur à 10 kms.

- L'artificialisation des sols, la dégradation des paysages et l'atteinte à la biodiversité sont également à déplorer. Nous avons ainsi noté que, sur les 300 ha du site, 150 ha seront urbanisés.
  Il est à noter que le CRSD et le SDRIF portaient le projet à 225 ha urbanisables. Le projet de reconversion a été volontairement abaissé à 150 ha maximum pour développer un aménagement intégrant l'agroécologie et la biodiversité tant sur les parties privées que publiques et ainsi limiter les constructions et laisse la place à des espaces ouverts

- Le défi d'une gestion de l'eau pluviale à la parcelle et des eaux usées sans impact de pollution extérieure reste entier. Il convient avec l'appui des outils efficaces des syndicats de rivières de créer des noues végétalisées, de créer des bassins de retenue, des parcs de stationnement perméables. L'idéal serait également d'aménager les réseaux d'eau pluviale au service de l'alimentation en eau du pôle régional d'agriculture biologique en cours de mise en place sur la Base 217.
  Sur l'imperméabilisation, le projet diminue les surfaces urbanisées de 225 ha prévues au SDRIF à 150 ha et se complète par l'ambition d'atteindre le zéro rejet dans le cadre de l'élaboration du schéma de gestion des eaux pluviales en 2021. Aujourd'hui, les eaux pluviales sont irriguées via des collecteurs vers l'Orge. Il est prévu de repenser le cycle de l'eau sur la Base 217 en le valorisant. Cette étude menée en partenariat avec le syndicat de l'Orge, le Département et l'Agence de l'eau a pour objectif le « zéro rejet » sur l'ensemble de la BASE 217. Les scénarii se traduisent par des ouvrages « plein air » avec l'objectif de déconnecter les pistes, de créer des espaces de fraicheur et retrouver un nouveau cycle de l'eau valorisée vers la biodiversité, l'agriculture et l'élevage, ou la nappe phréatique.
  Ce mode de gestion permet effectivement d'alimenter la Ferme de l'envol en eau pluviale, complété par un forage dont la demande d'autorisation est en cours, mais également les espaces verts et de biodiversité.

- Nous attirons l'attention sur la nécessité d'un examen attentif des aspects financiers du projet au regard des déboires fiscaux des élus avec l'entreprise Amazon, des difficultés financières du cluster Drone exposées dans la presse écrite et enfin du coût important des aménagements publics de la Base 217.
  Ce projet d'envergure nécessite un investissement important notamment dans les premières années. Cœur d'Essonne Agglomération a pour objectif de couvrir les coûts d'aménagement par la vente de terrains, sans charge pour les contribuables, ou par l'obtention de subvention, comme par exemple sur les continuités écologiques. Concernant le projet Amazon, il est précisé que cette entreprise a bien versé la taxe d'aménagement due, qui a été versée à la commune de Brétigny-sur-Orge, et dont la moitié a été reversée à Cœur d'Essonne agglomération.

- Nous soulignons que le projet d'aménagement de la Base 217 nécessite sa prise en compte dans le cadre plus général de l'aménagement du territoire Cœur d'Essonne Agglomération caractérisé par une destruction massive de terres agricoles et une augmentation du trafic routier comme le rappellent les avis négatifs donnés sur le projet de Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Cœur d'Essonne Agglomération par les associations Essonne-Nature Environnement, Orge Hurepoix Environnement et Breuillet Nature.
  Le projet de la Base 217 a fait l'objet d'une intégration dans le SCoT du Val d'Orge en 2017, puis lors de l'élaboration du SCoT de Cœur d'Essonne agglomération en 2019 afin d'assurer une cohérence d'ensemble de ce projet au sein de l'aménagement du territoire dans son ensemble. Dans ce cadre, des objectifs de maitrise de la consommation d'espace

et d'amélioration des mobilités (transports en commun, modes actifs) ont été fixés pour l'ensemble du territoire de Cœur d'Essonne, incluant la Base 217.

De plus, le projet a permis d'installer une activité agricole maraichère qui n'était pas présente sur le site. En effet, la Ferme de l'envol s'est installée sur site avec la production de premiers légumes bio depuis 2019. Elle va progressivement augmenter son activité avec l'arrivée, à terme, de nouveaux maraichers, un éleveur et un paysan-boulanger à destination des habitants dans une logique de circuit court. La ferme développera également un point de vente à la ferme. Elle est par ailleurs incluse dans le projet Sésame, porté par Cœur d'Essonne agglomération et ses partenaires, qui vise à soutenir l'agriculture locale, durable et proche des habitants sur l'ensemble du territoire.

- Nous soutenons en tout point, sur ce dossier, la conclusion générale de l'avis de l'association ADEMUB, rédactrice d'un travail d'analyse de grande qualité sur ce dossier, et transmettrons, dès sa finalisation, l'étude en cours d'Essonne Nature Environnement sur la place de la biodiversité dans les villes à partir d'une carte de végétation à haute résolution.

  Pour l'ensemble des raisons ci-dessus présentées, l'association Breuillet-Nature donne un avis négatif sur l'étude d'impact du projet d'aménagement de la Base 217.

3.6- Courrier transmis au commissaire enquêteur par le Ministère des Armées

La lettre n° 501033/ARM/EMZD P/DAFM/BSI/NP du 12 avril 2021 en provenance de la Zone Terre Ile-de-France de l'Etat-major de zone de défense de Paris du Ministère des Armées, retranscrite par un mail du 14 avril 2021 (lettre et mail en annexe C à partir de la page 84) et adressée au commissaire enquêteur, comporte le texte suivant :

« Monsieur,

Par arrêté cité en référence, le président de Cœur d'Essonne Agglomération a procédé à l'ouverture et l'organisation de l'enquête publique portant sur l'étude d'impact du projet d'aménagement de la Base 217.

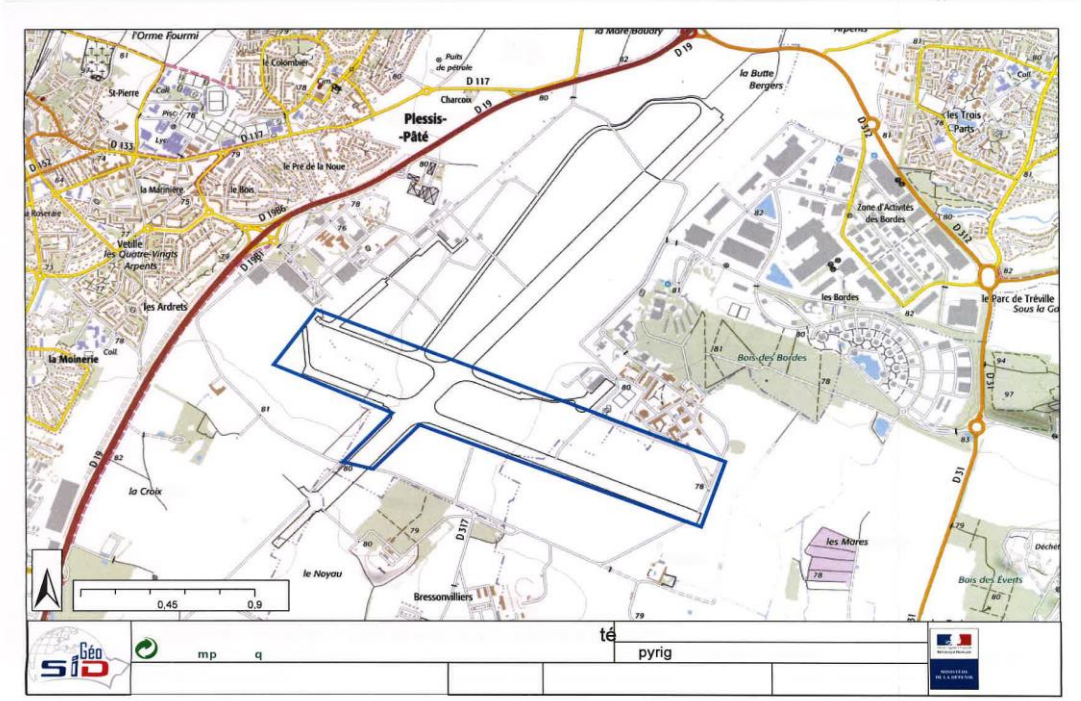
Après étude des documents sur le registre en ligne, j'ai l'honneur de vous faire connaître que la cession de biens militaires, et notamment celle de la zone dite du « corridor », délimitée en bleu sur le plan en annexe *(voir ci-dessous)*, n'est désormais plus possible.

Cette zone dite du « corridor » est, en effet, indispensable aux missions stratégiques des Armées (plan Neptune, répétitions du 14 juillet…). Elle occupe également un rang important dans la participation des Armées au plan « place au soleil », avec la mise en place d'installations photovoltaïques dans le cadre de la politique nationale de transition écologique. A ce titre, j'émet un avis défavorable au projet d'édification d'une passerelle au-dessus de cette zone qui serait contraire aux intérêts étatiques (sécurité, secret défense, ombrage sur le périmètre du photovoltaïque…).

Ce dossier n'appelle pas d'autre observation de ma part. Toutefois, je vous prie de bien vouloir me tenir informé des suites réservées à mes observations.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de toute ma considération.

Par délégation, le général de division Xavier d'AZEMAR, adjoint au commandant de zone Terre Île-de-France ».



Le maître d'ouvrage analysera cette lettre et les répercussions en résultant. Il proposera des solutions pour les pallier.

La zone du «corridor Neptune », restant militaire, représente un effet de coupure dans le projet de reconversion. Cœur d'Essonne agglomération a bien intégré son caractère indispensable pour les Armées, ainsi que pour le développement d'un projet photovoltaïque, et l'impossibilité d'édifier de constructions ou de passerelle sur ce secteur. L'Agglomération souhaite, dans ce cadre, continuer à échanger avec les autorités militaires afin de définir une possibilité de passage limité et sécurisé pour les agriculteurs, comme cela a été envisagé lors de la signature du CRSD nécessaire au fonctionnement agricole du site entre le nord et le sud, notamment pour le développement de l'élevage sur la Ferme de l'envol. De plus, ce projet d'élevage pourrait s'avérer compatible et complémentaire au projet de la ferme solaire développé sur le secteur Neptune avec des conditions de sécurité à définir. En fonction des possibilités qui seront précisées par les autorités militaires, l'Agglomération souhaiterait également étudier la possibilité d'un passage pour les bus et les modes doux en définissant des conditions de sécurité compatible avec l'activité militaire; dans ce cadre une passerelle ou un passage souterrain pourrait être est une hypothèse d'ouvrage continu, qui permettrait d'apporter plus de sécurité vis-à-vis du secteur Neptune en « isolant » le passage public du corridor militaire, sous réserve d'un accord préalable des autorités militaires.

4- Questions du commissaire enquêteur

Les observations du commissaire enquêteur émanant de la lecture du dossier d'étude d'impact sont présentées ci-après.

4.1- <u>Concernant le mémoire du maître d'ouvrage en réponse à l'avis de la MRAe</u>

- Gestion des eaux : Les tableaux datant de juin 2020 donnés dans le mémoire ne mentionnent pas les zones Mermoz et E-commerce. Par ailleurs, le mémoire n'indique pas si les capacités de traitement des différentes stations d'épuration concernées (ces dernières étant à préciser également selon le secteur concerné) sont suffisantes pour le

projet. J'ai bien enregistré le fait que Grand Paris Sud avait lancé son schéma directeur d'assainissement en 2020. A ce titre, il serait intéressant de connaître la date de disponibilité de ce schéma directeur ou du moins la date de disponibilité des informations concernant le projet d'aménagement de la Base 217.
Les zones Mermoz et E-commerce sont les seules à être dirigées vers le bassin versant du SYORP et in fine *vers la station d'épuration SIAAP_VALENTON. Tous les autres secteurs (Tremblaie, carré nord, franges ouest, évènementiel, cinéma) sont orientés vers Grand Paris Sud et donc la station d'Evry. Grand Paris Sud est en cours d'élaboration de son Schéma directeur d'assainissement qui devrait en toute vraisemblance être disponible d'ici 12 à 18 mois, sous réserve d'informations plus précises de leur part.*
Le tableau des ratios EQ habitant a été transmis en juin 2020 à Grand Paris Sud sans alerte spécifique en retour sur un risque capacitaire de la station d'épuration d'Evry.
La station d'épuration de Valenton ne fait pas à notre connaissance l'objet d'une quelconque saturation et le SIAPP ne nous a jamais alertés en ce sens. Par ailleurs, les secteurs Mermoz et E-commerce ne devraient pas représenter de risque de saturation de l'usine de Valenton, étant donné qu'il est a priori en capacité d'absorber le développement en proche couronne des projets d'urbanisation du Grand Paris.

- Biodiversité : Une indication du coût approximatif global des mesures d'amélioration en faveur de la biodiversité pourrait être ajouté en face de chaque zone d'aménagement.
Ces mesures pour favoriser la biodiversité sur les parties publiques représentent environ 30 ha pour un montant global d'environ 4,8 M€ HT. Ce programme pluriannuel sur 5 ans de 2021 à 2025 est financé par l'Europe, l'Etat et le Département. Des mesures sont également prises en charge par les opérateurs privés lors de chaque projet d'implantation, et viennent en supplément de ces investissements publics.

- Environnement paysager : Concernant les opérations restant à réaliser, des grands principes généraux à respecter pourraient être indiqués. Ces principes généraux pourraient également concerner d'autres thématiques, comme le captage éventuel d'eau souterraine.
Pour préciser les orientations d'aménagement et les principes urbains sur les 2 grands secteurs que sont le Carré Nord et les Franges ouest, ils répondent tous deux à un modèle qui s'appuie sur le patrimoine existant (piste, taxiway et bâtiments), sur la fonction « lab des lab » correspondant à un modèle de démonstration, et sur l'écologie avec l'économique et l'environnement.
Pour les Franges Ouest, le village forme une centralité à la croisée de grands axes de projet (cinéma, évènementiel, services, …). Ce village représente déjà une forme de densité grâce à sa qualité patrimoniale existante (tarmac, hangars, bâtiments militaires), à valoriser et à renforcer comme lieu de centralité à partir duquel les projets de service, du développement de l'industrie cinéma et de l'événementiel peuvent s'appuyer. Pour le cinéma, la construction des studios connectés au village urbain doit s'articuler avec les espaces ouverts pour permettre une mutualisation entre les décors extérieurs et la prairie évènementielle.
Pour le Carré Nord, où l'on prévoit l'activité innovante « 3.0 ou high tech » dont la programmation reste à préciser, sont envisagées des orientations urbaines et architecturales d'une certaine densité et hauteur par rapport aux Franges Ouest et ce dans un souci d'économiser la consommation de l'espace. C'est un quartier que nous souhaitons particulièrement innovant. Aussi nous étudions le potentiel d'y faire développer des constructions selon une approche de biomimétisme, méthodologie qui s'inspire des modèles biologiques du vivant pour concevoir des technologies soutenables.
Enfin, il convient de souligner que les grands principes de biodiversité, le paysage et la gestion de l'eau pour lesquels nous avons apporté des précisions dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe resteront les orientations et prescriptions incontournables pour les opérations restant à réaliser.

- Déplacements : Les schémas de circulation piétons, cyclistes et connexion navette au sein de la Base 217 devront être révisés afin de les rendre compatibles avec les missions et projets du Ministère des Armées dans la zone du « corridor ».
Les schémas de circulations présentés dans l'étude d'impact intègrent bien la contrainte du plan Neptune, sans passage possible à court terme. Nous avons toutefois souhaité maintenir des scénarios de passage à plus long terme, à définir en lien avec les autorités militaires, pour permettre le passage des bus, piétons et cycles et compatibles avec la

nécessité de sécurité des militaires. Cette ambition est inscrite dans le SCOT mais ne fait pas l'objet de négociation aujourd'hui. Il s'agit d'exprimer clairement notre volonté à terme d'atténuer cette coupure sur le projet de reconversion notamment en faveur des circulations douces et transports en commun. Nous avons toutefois bien noté la contribution du ministère des Armées qui ne nous permet pas d'avoir de certitude ni de calendrier sur l'établissement de ces connexions. Ces éléments seront ajoutés dans le schéma de circulation et les solutions alternatives, déjà étudiées, seront renforcées. Nous étudierons par ailleurs la solution alternative de passage au nord de Neptune pour les vélos et les bus proposée dans les contributions du public (contribution de l'ADEMUB).

4.2- Concernant le contexte humain et socio-économique

En page 156 de l'étude d'impact, il est donné pour chaque commune concernée les pourcentages de la population par tranche d'âge. Pour Leudeville, ces pourcentages sont erronés (reprise des pourcentages calculés pour Brétigny-sur-Orge). En conséquence, le tableau 13 pourra être corrigé comme suit :

Commune	0 à 14 ans	15 à 29 ans	30 à 44 ans	45 à 59 ans	60 à 74 ans	75 ans ou plus
Leudeville	309	230	307	309	209	82
%	~~22,8~~ **21,4**	~~21,3~~ 15,9	~~**23,0**~~ 21,2	~~16,8~~ **21,4**	~~9,8~~ 14,5	~~6,2~~ 5,7

Ces nouvelles valeurs traduisent pour Leudeville un léger déficit de jeunes dans la tranche 15-29 ans par rapport aux trois autres communes (peut-être en raison d'une faible part d'appartements pouvant pénaliser les jeunes actifs de cette tranche d'âge).
Ce point sera corrigé.

4.3- Concernant les incidences sur la ressource en eau

En pages 270-271 de l'étude d'impact, il est indiqué que les besoins en eau d'irrigation pour la ferme de l'Envol ont été estimés à 53 000 m^3 annuels qui seraient satisfaits à hauteur de 60-70 % par la récupération des eaux pluviales des serres, du bassin de stockage, du site Amazon et des pistes, et pour le reste par un forage de 100 m de profondeur captant la nappe de l'Yprésien. En attendant, l'eau d'irrigation provient du réseau d'eau potable et la consommation était estimée à 22 500 m^3 pour 2020, soit 42 % des besoins futurs.
Quelle a été la consommation réelle en eau potable en 2020 pour la ferme de l'Envol ? Induit-elle, par rapport aux prévisions, une révision du chiffrage initial des besoins estimés pour un fonctionnement nominal ?
Les généralités sur les eaux souterraines en page 86 de l'étude d'impact évoquent la nappe de l'Eocène supérieur à une profondeur d'environ 30 m. Il n'est pas évoqué l'Eocène inférieur et la nappe de l'Yprésien qui serait utilisée par la ferme de l'Envol (captage vers 100 m de profondeur.

Une échéance sur l'arrêt de l'utilisation de l'eau potable à des fins d'irrigation est-elle programmée ? Le dossier Loi sur l'Eau pour la création du forage a-t-il été déposé au premier trimestre 2020 et connaît-on la date à partir de laquelle le forage sera opérationnel ?
Cœur d'Essonne agglomération a sollicité la Ferme de l'envol qui a donné les éléments de réponses suivant : « la consommation d'eau en 2020 s'est élevée à 12 000 m3. Cela ne modifie pas nos prévisions, d'autant que les sécheresses sont de plus en plus récurrentes. Le forage se fera probablement à 100 m de profondeur et nous arrêterons d'utiliser de l'eau potable dès la création du forage. Le Dossier loi sur l'eau a été transmis en avril 2021, j'ai relancé la DDT à ce sujet il y a quelques jours pour avoir des indications sur le délai d'instruction, qui devrait s'élever à 6 mois environ. Nous devrions avoir l'autorisation de forer début 2022, puis l'autorisation de prélever par l'OUGC (organisme unique de gestion collective) dans ces mêmes dates.
Nous allons par ailleurs compléter le dossier page 86 et suivantes concernant les eaux souterraines.

En ce qui concerne le projet Amazon d'implanter un Datacenter, le dispositif de refroidissement des serveurs informatiques fonctionnera-t-il en circuit fermé ou induira-t-il une consommation significative et régulière d'eau souterraine ?
L'étude d'impact actuelle n'intègre pas le projet de Data center porté par l'entreprise Amazon Web Service. Cœur d'Essonne agglomération a écrit à Amazon, faisant part de plusieurs inquiétudes et interrogations sur ce projet, notamment concernant la consommation d'eau. Ce courrier n'a pour l'instant pas reçu de réponse de la part d'Amazon.
Vous trouverez ci-joint le courrier transmis. Celui-ci pourra utilement être joint à votre rapport, si vous le jugez utile.

4.4- Concernant les mesures associées à la pollution lumineuse

En page 442 de l'étude d'impact, il est mentionné que la qualité du mobilier urbain sera privilégiée. Il n'est cependant pas fait état des publicités lumineuses. En la matière, les règlements locaux de publicité (RLP) des communes concernées présentent-ils des règles identiques pour le site concerné ? A titre d'exemple, pour Brétigny-sur-Orge, les publicités lumineuses supportées par le mobilier urbain sont éteintes entre 23h et 6h. En est-il de même pour les autres communes ?
Concernant les enseignes, le RLP de la Commune du Plessis-Pâté dispose que « les enseignes lumineuses sont éteintes entre 23 heures et 6 heures lorsque l'activité signalée a cessé. Lorsqu'une activité cesse ou commence entre 22 heures et 7 heures, les enseignes sont éteintes au plus tard une heure après la cessation d'activité de l'établissement et peuvent être allumées une heure avant la reprise de cette activité. » Par ailleurs, le périmètre de la Base est exclu de la zone de publicité autorisée dans le RLP.
Quant au RLP de Brétigny-sur-Orge, qui a fait l'objet d'une révision adoptée en février 2021, sont précisées deux prescriptions restrictives : l'extinction des publicités et enseignes lumineuses entre 22h et 7h, et l'extinction des publicités lumineuses supportées par le mobilier urbain entre 23h et 6h.
Les communes de Vert le Grand et Leudeville n'ont pas de RLP.
A ce stade, aucune entreprise n'a exprimé le souhait de disposer de publicité lumineuse d'enseigne sur leur installation, mais il s'agit d'un sujet pour lequel les prescriptions sont développées dans les fiches de lot pour contraindre les entreprises à respecter ces exigences à enjeu fort.

Le tableau récapitulatif des incidences permanentes et des mesures associées (pages 450-455 de l'étude d'impact et page 35 du résumé non technique) ne comporte pas de sous-thème concernant la pollution lumineuse qui est pourtant classée en enjeu fort en page 32 du résumé non technique. Les entreprises déjà implantées ou à venir sont ou seront-elles tenues de respecter certaines exigences particulières ?
Nous allons rajouter un sous-thème concernant la pollution lumineuse en indiquant les mesures retenues et notamment la mise en œuvre d'une trame noire dans le cadre du plan de biodiversité, ainsi qu'une réflexion spécifique lors de l'implantation des entreprises.

4.5- Concernant des points divers

- Comme signalé dans le document d'étude d'impact par le maître d'ouvrage, il existe dans certains cas des problèmes de localisation : Figure 91 page 176 (localisation des ICPE), Figure 110 page 202 (localisation sur la BA 217, a priori erronée, du site BASOL n°91.0076 correspondant à un déversement en 2001 de 800 m^3 de pétrole brut). Il est conseillé une reprise de ces figures pour la prochaine version de l'étude d'impact, même si pour le site BASOL la pollution a été traitée et ne présente plus de risque particulier.

- Plusieurs cartes ne présentent pas d'échelle alors que cette dernière peut s'avérer utile pour certaines d'entre elles, comme la déclinaison spatiale du Plan Guide (figure 17 page 49 de l'étude d'impact et figure en double page 16-17 du résumé non technique) ou le plan de localisation des bâtiments existants et projetés dans le court terme (figure 74 page 142 de l'étude d'impact).

- Numérotation des chapitres de l'étude d'impact : Il y a deux chapitres IX puis un chapitre X et un chapitre XI au lieu des chapitres IX, X, XI et XII.

- Prévoir peut-être pour la prochaine édition de l'étude d'impact un glossaire sur les sigles employés.

Nous avons bien noté l'ensemble de ces corrections et propositions d'amélioration et les prendrons en compte.

4.6- Concernant le résumé non technique

Il conviendrait de corriger dans le tableau concernant le choix du scénario le moins impactant, en bas de page 29, les deux dernières lignes de la thématique « Pollutions et nuisances » pour le scénario 3 :
- Descendre d'une case la mention « Meilleure connaissance de l'état de pollution des sols et dépollution si nécessaire » ;
- Ajouter dans la case rendue vide la mention « Augmentation des nuisances sonores et lumineuses ».

Ces deux mentions doivent en effet être identiques pour les scénarios 1, 2 et 3.

Nous avons bien noté l'ensemble de ces remarques et les prendrons en compte.

4.7- Concernant la date de mise à jour envisagée du dossier d'étude d'impact

En préambule du mémoire en réponse à l'avis délibéré de la MRAe, le maître d'ouvrage annonce une actualisation de l'étude d'impact qui « sera réalisée a minima sur les thématiques circulation, bruit et air-santé » et que « cette future version se verra également amendée des études en cours sur la gestion des eaux pluviales et des solutions de mobilités mais également par une programmation plus précise du secteur Frange ouest/village urbain ». Dans le corps de son mémoire, le maître d'ouvrage annonce par ailleurs que « les résultats de l'étude de circulation coordonnée par le Conseil Départemental et Cœur d'Essonne Agglomération » seront connus « dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact qui interviendra en 2021-2022 ».
Le maître d'ouvrage peut-il s'engager sur une date limite la plus précise et la moins lointaine possible pour la publication de la mise à jour du dossier d'étude d'impact qui date de janvier 2020 ? Cette nouvelle version intègrera les résultats des études menées à leur terme ou encore en cours ainsi que les remarques, commentaires et avis pertinents reçus au cours de l'enquête publique.

Cette étude d'impact globale a été réalisée en lien avec les services de l'Etat pour avoir une vision globale du projet même si celui-ci n'est pas figé dans toutes ses composantes du fait de l'ampleur du site (300ha) et de la temporalité d'aménagement (15 à 20 ans).

La mise à jour de l'étude d'impact est donc indispensable tout au long de la vie du projet, et Cœur d'Essonne agglomération s'est engagée à la réaliser régulièrement.

La prochaine mise à jour est prévue à court terme, dès début 2022, à partir des échanges en cours relatives aux projets cinéma et événementiels, qui nous permettraient d'affiner la programmation liée à ces activités économiques. Cette actualisation intégrera par ailleurs le Schéma de Gestion des Eaux pluviales (SGEP) qui sera finalisé à l'automne 2021 et de l'étude circulation mobilités fin 2021-début 2022 incluant les études complémentaires bruits et pollution. En fonction de son avancement, les éléments issus du Schéma directeur d'assainissement de Grand Paris Sud pourront également être intégrés à cette occasion.