



AVIS DE L'ADEMUB SUR L'ÉTUDE D'IMPACT DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA BASE 217.

Sommaire

A.	RÉSUMÉ :	2
B.	REMARQUES D'ORDRE GÉNÉRAL	2
C.	DÉPLACEMENTS-ACCÈS-CIRCULATIONS	3
	Un trafic automobile proche de la saturation	4
	Développer des solutions alternatives	4
	Les accès à la Base	4
	Comment circuler dans La Base.....	5
	Un plan vélo pour le site.....	10
	Vélos et piétons	10
	Vélos et biodiversité	10
	Le cas Amazon	10
D.	AGRICULTURE	11
	Le plateau de l'Hurepoix.....	11
	Pôle régional d'agriculture biologique	11
	Terres en ZAP.....	11
	Des zones « Tampons »	11
	Conclusion	12
E.	BIODIVERSITÉ - ARTIFICIALISATION DES SOLS - PAYSAGES	12
	Biodiversité.....	12
	Plusieurs remarques à ce sujet :.....	12
	Artificialisation des sols	14
	Paysages	15
	Conclusion :	16
F.	NAPPE PHRÉATIQUE ET GESTION DE L'EAU	16
	Eaux souterraines	16
	Eaux de surface et eaux pluviales.....	16
	Le sens d'écoulement des eaux pluviales.....	16
	Eaux usées	17
	Conclusion	17

G. INDUSTRIALISATION	17
Objectifs du CRDS	17
État des lieux 2021.....	18
Exigences environnementales sur les entreprises.....	18
De nombreuses entreprises d'E-commerce ou de logistiques.....	18
Flou sur les contraintes des entreprises.....	19
Énergies renouvelables	19
Besoins en énergie.....	19
Stations de charge pour véhicules électriques.....	20
Obligation de contribuer aux voies d'accès.....	20
H. LE BRUIT ET NUISANCES SONORES.....	20
Aucune protection acoustique n'est proposée	20
Conclusion	21
I. CONCLUSION GÉNÉRALE	21

A. RÉSUMÉ :

- Les objectifs du CRSD n'ont pas été tenus (Recherche, Haute technologie...)
- Cette enquête publique arrive bien tard avec des documents obsolètes
- 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.
- Beaucoup de communication (énergies renouvelables, environnement, artificialisation des sols, répartitions) avec des objectifs en termes vagues, mais rien d'imposé aux constructeurs/utilisateurs.
- Des nuisances bien réelles (pollution, bruit, poids lourds) passées sous silence, ajouté à cela, la disparition d'espaces agricoles ou végétalisés.

B. REMARQUES D'ORDRE GÉNÉRAL

En 2012, 300 hectares ont été cédés pour l'Euro symbolique à la Communauté d'Agglo du Val d'Orge contre un CRSD (Contrat de redynamisation d'un site de défense). En 2021 on sollicite un avis sur un projet d'aménagement alors que des activités économiques sont déjà bien démarrées (en 2018 Eastbalt, Bollig & Kempter, en 2019 Amazon, puis Parcolog bientôt) et avant que soient étudiées, validées et mises en place les structures d'accueil de ces différentes activités, particulièrement les continuités écologiques et les liaisons structurantes pour les circulations.

L'inverse eut été préférable, nous regrettons ce manque de sens pratique, cet illogisme.

L'étude ne donne pas de visibilité chronologique pour arriver à l'état final des aménagements envisagés, c'est également regrettable sachant que 10 000 emplois sont annoncés.

L'étude ne prend pas en compte qu'il faudra vivre une période intermédiaire et ses effets négatifs pour la faune et la flore suite aux destructions et constructions liées au développement industriel, avec des vagues successives, parfois avec plusieurs années d'écart. Autre effet négatif, celui lié aux habitudes de circulation "de débrouille" utilisées par les employés et les services durant cette période intermédiaire. On sait d'expérience que si les possibilités de mobilité collective ou douce ne sont pas établies au début ou même avant l'activité économique dans un secteur, leur acceptation avec les contraintes pour les voitures et camions sera plus difficile à mettre en place après.

En exemples :

- **Zone de la Tremblaie :**

- la route construite devant le chantier Parcolog n'est pas conforme aux plans de continuité écologique (page 26, Annexe 8 de l'étude d'impact)
- la position du chemin cyclable prévu sur le terrain (depuis 2019) et la route effectivement construite en novembre 2020 ne sont pas conformes avec les plans vus dans le « mémoire en réponse de l'avis du MRAE » (daté novembre 2020 – mis à jour en février 2021, page 52). On a en effet une disparité entre les plans les plus récents, les documents revus par la MRAE et les liaisons effectivement construites.

- **Les entreprises dans la zone Tremblaie et Amazon** sont déjà en activité depuis plusieurs années. On remarque que très peu de véhicules non-motorisés sont visibles sur les parkings, la circulation des bus pose des problèmes à cause des camions stationnés sauvagement avenue du Centre d'Essai en Vol et selon les études jointes au dossier (Annexe 9 du dossier et Annexe3 du mémoire en réponse de l'avis du MRAE) les difficultés de circulation et le manque de traversée à l'intérieur de la Base sont des préoccupations dominantes pour la mobilité au vu des salariés qui sont actuellement en activité.

Dans le volumineux dossier présenté on note une grande disparité des documents, entre 2015 et février 2021 : quelles sont les hypothèses à vraiment évaluer ?

- **Sur les différents volets du dossier de multiples variantes** sont proposées par exemple la « passerelle » d'une part, le « téléphérique » d'autre part. Il faut parcourir toutes les pages de toutes les annexes et seule la comparaison des dates d'édition permet de déceler la variante la plus récente.

- Pour le téléphérique on trouve des références dans le mémoire en réponse de l'avis MRAE de février 2021, mais aussi une demande forte de supprimer toute référence à cet aménagement dans l'avis d'Ile-de-France Mobilités (IDFM) du 21 février 2021. IDFM propose une ligne de bus sur voie dédiée ce qui pour nous aurait un impact environnemental très différent et remettrait en question la validité d'une grande partie de l'étude d'impact.

- **Les communautés d'agglomération voisines et leurs projets.** Les documents présentés sont extrêmement flous sur la cohérence des continuités écologiques, des transports doux, également des transports publics. Floues également les études de trafic avec les territoires avoisinants, notamment ceux de Val d'Essonne agglomération. On ne voit pas comment accéder, en mode actif (piétons, vélos, trottinettes), de la gare de Brétigny RER C aux activités prévues sur la zone de Bressonvilliers. Les avis des communes concernées, comme ceux de Bondoufle, reprennent également ces questions qui restent à traiter.

- **Les mesures du trafic routier** montrent un engorgement des voies routières aux heures de pointe, qui, selon nous, est sous-estimé notamment avec le trafic d'AMAZON qui s'intensifie, et celui de PARCOLOG à venir etc...). Ces mesures sont à revoir afin d'évaluer le plus justement les besoins d'aménagement au niveau des circulations générées par ces nouvelles activités et leurs intégrations aux réseaux existants. Pour rappel, 10 000 emplois y sont attendus. Le département parle d'une augmentation de 16% du trafic dans les 5 années à venir. Pourquoi ne pas créer un raccordement fer ?

- **Aspects financiers :** Il serait très utile, à l'heure où Cœur d'Essonne agglomération est fortement endettée et a décidé d'augmenter les impôts, de présenter un bilan financier de l'ensemble de cette opération. Pour mémoire, les 350 ha ont été cédés pour l'Euro symbolique, le coût des investissements routiers plus les études diverses, les travaux de viabilisation, de dépollution financés par la communauté au regard des revenus engendrés (taxes, impôts...) par l'activité de la Base (quid de la défiscalisation Amazon...). Nous nous interrogeons sur le retour sur investissement, en combien d'année ?

C. DÉPLACEMENTS-ACCÈS-CIRCULATIONS

À l'origine, La Base était par destination un espace fermé. L'une des premières préoccupations de Cœur d'Essonne, après la signature du CRSD, aurait dû être l'ouverture et les possibilités d'accès à ces 300 ha désormais destinés à un aménagement entraînant la fréquentation d'un nombre important de personnes en provenance pour l'essentiel d'un environnement proche, en l'occurrence les communes environnantes.

Simultanément une des préoccupations majeures devait être la mise en place, à l'intérieur de ce nouveau secteur d'activités et de vie, d'un réseau viaire, tout du moins, dès l'origine, et des voies principales destinées à accueillir tout type de déplacements.

En ce domaine un retard certain a été pris, nous reconnaissons que la présence militaire fut un obstacle et la politique suivie a surtout consisté à s'adapter au fur et à mesure aux aménagements qui s'annonçaient.

Un trafic automobile proche de la saturation

Avant toute chose, il importe de préciser que l'état du trafic de 2016, aujourd'hui d'ailleurs obsolète, tel qu'il fut analysé à cette époque pour l'ensemble du secteur autour de La Base, de même que les études plus récentes, reposent sur une pétition de principe selon laquelle le trafic automobile est appelé à se développer de manière importante, dans tout le sud francilien comme autour de La Base. D'où par corollaire, la nécessité d'augmenter les capacités circulatoires par un développement des aménagements de voirie.

Or, l'étude CDVIA (2019-2020) montre que "les voiries départementales (RD 19, RD 132 et RD 31) concernées et les carrefours d'échanges présentent un fonctionnement chargé, voire saturé" et que sur tout le ring autour de La Base (dans un environnement de 10 km), les déplacements en voiture particulière présentent un volume de trafic supérieur de 20% à celui du reste du département. On arrive donc rapidement à une situation de saturation.

4

Développer des solutions alternatives

Comment sortir de cette impasse, inévitable à court ou moyen terme ? Compter entièrement sur le seul développement du transport automobile individuel est une gageure pour ne pas dire une erreur. Il est donc urgent de trouver et de développer des solutions alternatives. Les prévisions en matière d'emplois portent sur la création de 10 000 postes. Cette transhumance quotidienne de 10 000 personnes ne pourra en aucun cas se faire, pour l'essentiel, en véhicule automobile. Nous avons lu que les capacités viaires et d'accès ne le permettraient pas, alors qu'il s'agira principalement d'emplois de proximité, puisque la plupart des salariés viendront d'un périmètre dont le rayon ne dépassera guère les 10 km autour de La Base.

Les perspectives d'avenir en matière de trafic telles que présentées par l'étude de la SAFEGE (2020) reposent sur des critères discutables et portent essentiellement sur le court terme. Or, dans les 10 prochaines années, la conjoncture sera de moins en moins favorable aux véhicules à moteur thermique, surtout les voitures individuelles.

Par ailleurs, le contenu du dossier n'est pas cohérent à cet égard : Page 285 de l'étude d'impact, il est surprenant de voir que le Projet Valvert Ouest est déjà réalisé à 100% pour les simulations de trafic. Les Charcoix (500 logements) au Plessis-Pâté ne sont pas pris en compte, pas plus que les projets sur Marolles, Saint Vrain, Leudeville, Arpajon... Les simulations doivent avoir autant d'années d'avance que le temps nécessaire à la réalisation des travaux routiers envisagés. Inutile de faire des simulations en 2021 sur la base du trafic de 2016, les simulations pour 2030 ou 2035 devront être faites à partir des mesures de circulation d'aujourd'hui (en condition standard et pas les jours de confinement, ou de neige). Le maire du Plessis-Pâté a évoqué en réunion publique la transformation du CD19 en voie urbaine (entourée d'immeubles autorisés par dérogation à 50 m de l'axe au lieu de 75m). Quel impact sur le trafic (réduction des flux, bruit, pollution) ?

Les accès à La Base

Parmi les alternatives, citons les quelques lignes de bus supplémentaires envisagées par les études, comme la ligne allant de la gare du RER C de Brétigny à la Tremblaye par l'intérieur en entrant par la rue Latécoère. Mais leur rôle demeurera limité, car, comme le précisent par ailleurs les études, le réseau est là aussi proche de la saturation et les transporteurs se montreront réticents (et quid de la position d'IDFM ?) pour créer l'une ou l'autre nouvelle ligne ou modifier leurs itinéraires pour desservir La Base.

Le covoiturage organisé représente aussi une solution intéressante à développer au maximum, mais aux effets également limités. Se pose notamment souvent le problème du retour.

Il nous reste ce qui doit, avec toutes ses déclinaisons (vélo, VAE, vélo cargo, vélobus, vélo caréné...) représenter l'alternative majeure. Ce d'autant plus que, dans le contexte actuel de lutte contre le dérèglement climatique, celui-ci ne pollue pas et n'émet pas de gaz à effet de serre. Il présente aussi l'avantage d'utiliser tant pour son déplacement que pour son stationnement une surface au sol 5 fois moindre qu'un véhicule automobile, et il se caractérise par sa souplesse d'utilisation. Quel gain d'espace sur nos voiries et nos parkings saturés ! Il est donc urgent d'entreprendre la **Vélorution**.

À ce sujet, l'étude réalisée par la Safège montre que 14% des personnes interrogées pratiquent actuellement la marche ou le vélo et qu'un tiers des usagers serait prêt à adopter le vélo. Il y a encore un gros travail de pédagogie à entreprendre au plus vite. Trois facteurs les en empêchent : manque d'aménagement sécurisé, sentiment d'insécurité et météo.

Or, pour l'heure, qu'existe-t-il en matière d'accessibilité et de développement d'un réseau cyclable complet, continu, confortable et sûr, accompagné des services facilitant ce mode de déplacement dans et autour de La Base ? En matière d'aménagements cyclables dans un rayon de 10 km autour de La Base, soulignons l'effort qu'est en train de réaliser la CDEA avec son plan vélo, adopté à grand peine et hélas avec un grand retard en décembre 2020. Dans ce plan, l'accès à La Base doit être une priorité, mais rien n'est certain sur ce point.

Mais, le principal problème pour entrer dans La Base réside dans l'environnement proche. Celle-ci est entourée d'un arc de voies départementales (RD 19, RD 117, RD 312, RD 194, RD 31)) qui permettent l'accès des véhicules automobiles. Pour les vélos, rien ou presque rien, en tout cas dans la partie Ouest, Nord et Nord-Est. Les seuls accès existants se trouvent au Sud-Ouest par l'avenue du CEV, soit par le rond-point Amazon sur la RD 19, soit par la place Général Valérie Andrée et la rue Paul Badré (et ultérieurement un accès direct de la piste ID 24 vers l'avenue en longeant le Cluster Drone). Mais l'utilisation par les vélos de l'avenue du CEV reste très problématique (cf. ci-dessous le paragraphe sur le cas Amazon). L'accès, à l'Ouest, par la rue Latécoère est fermé et l'accès à la Tremblaie reste difficile.

Nous demandons depuis plus de 10 ans aux conseils généraux successifs que la piste de la RD 19 (ID 24 du SDDCD), axe majeur destiné à l'origine, à relier Arpajon à Evry et stoppée à l'entrée de l'IRBA, soit poursuivie jusqu'au carrefour RD 19/RD 312, puis jusqu'à la RD 31 (rond-point de Vert-le-Grand), avec une liaison, au passage avec la RD 194 en provenance de Bondoufle. Nous avons appris avec satisfaction qu'un accord a été conclu entre le Conseil départemental et les EPCI de GPS et Cœur d'Essonne portant sur la mise en œuvre de cette liaison cyclable stratégique qui sera réalisée entre 2023 et 2026.

Il importe également de travailler sur les itinéraires reliant Marolles (RD 8), Leudeville (RD117), Vert-le-Grand (prolongement sur la RD 31), Le Plessis-Pâté (RD 117), Sainte-Geneviève (piste communautaire de la Croix Blanche reliée à la piste RD 19 prolongée), Fleury-Mérogis (pont ad hoc sur la Francilienne, piste communautaire reliée à la piste RD 19 prolongée).

Il importe de prévoir simultanément le raccordement de cette piste départementale (RD 19-RD 312 et RD 31) aux diverses portes d'entrée de La Base, toutes aménagées pour recevoir tous modes de déplacements y compris les voies cyclables en site propre. Nous le répétons : aucun AVP en ce domaine ne peut être élaboré sans une concertation approfondie avec les associations d'usagers concernées.

Prévoir un cheminement piétons et cyclistes (deux voies différentes bordées d'espaces verts) pour traverser la Base vers Leudeville / Vert-Le-Grand.

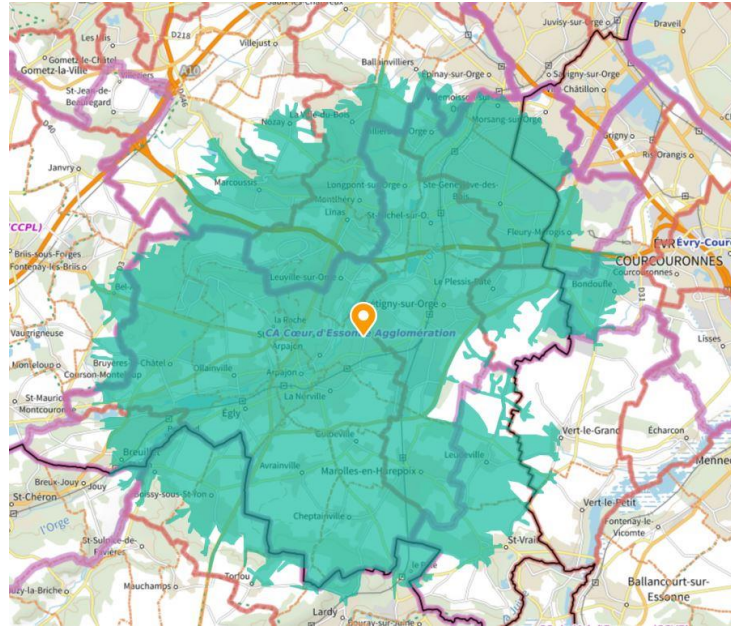
Page 297, un nouveau rondpoint ou carrefour apparaît sur le plan à l'extrémité nord des Charcoix (petit carré rouge). Les études de Charcoix n'en ont pas tenu compte ni pour le bruit, ni pour la pollution, ni pour les trafics sur le RD 117.

Comment circuler dans La Base

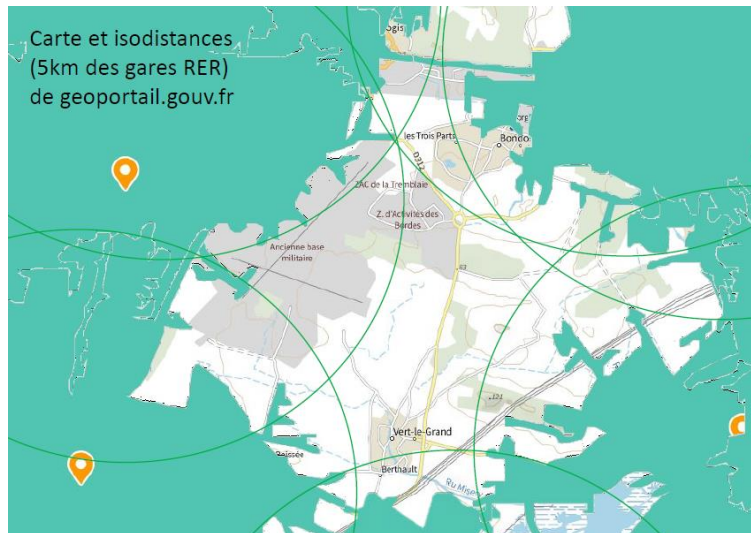
D'une part, on nous parle d'une première "passerelle" qui permettrait le franchissement par les piétons et les cyclistes de la RD 19 au milieu du quartier des 80 arpents. Nous savons que les riverains appréhendent ce projet avec une grande réticence en raison des nuisances dues à l'impact de cet aménagement sur la tranquillité des habitants et la qualité de l'espace vert. Dans le prolongement de cette "passerelle", apparaît une seconde "passerelle" ou sa suite dont nous ignorons totalement la nature (selon Le Larousse, passerelle = "passage étroit réservé aux piétons"). Elle doit emprunter un itinéraire qui, après le passage entre l'avenue du CEV et la ZAE Mermoz, doit longer La Ferme de l'Envol et poursuivre son chemin en bifurquant à gauche pour traverser la zone militaire (Neptune) et emprunter la piste aérienne principale jusqu'à la porte Nord. Un diverticule doit lui permettre de rejoindre la porte de la Tremblaie. Même si décrit comme obligation dans l'annexe 1 du dossier (CRDS, page 11 « ...une voirie traversante sera autorisée à travers la ZRA»), la traversée de la zone dite « Neptune » reste floue dans le dossier et aucune solution ne semble avoir été trouvée pour le moment malgré la demande réitérée de Cœur d'Essonne. À vrai dire, nous ne croyons nullement à cette traversée de la zone Neptune, même à long terme.

Le second axe, proposé par la CDEA, au parcours un tantinet sinueux, conduit, en partant de la porte Ouest, à l'Événementiel en contournant entre autres le Pôle Cinéma pour déboucher à la Porte Nord, avec la possibilité, à terme, de rejoindre La Tremblaie en contournant le Carré Nord. Cet axe, même si elle permet un flux moins encombré pour les bus, nous paraît néanmoins très long et inutilement compliqué pour les circulations actives.

Une étude des isodistances à partir des gares RER en utilisant les outils sur le géoportail du gouvernement montre clairement l'impact néfaste de cette absence des voies à l'intérieur de La Base et notamment l'importance d'une liaison est-ouest à l'intérieur de La Base. Deux exemples :

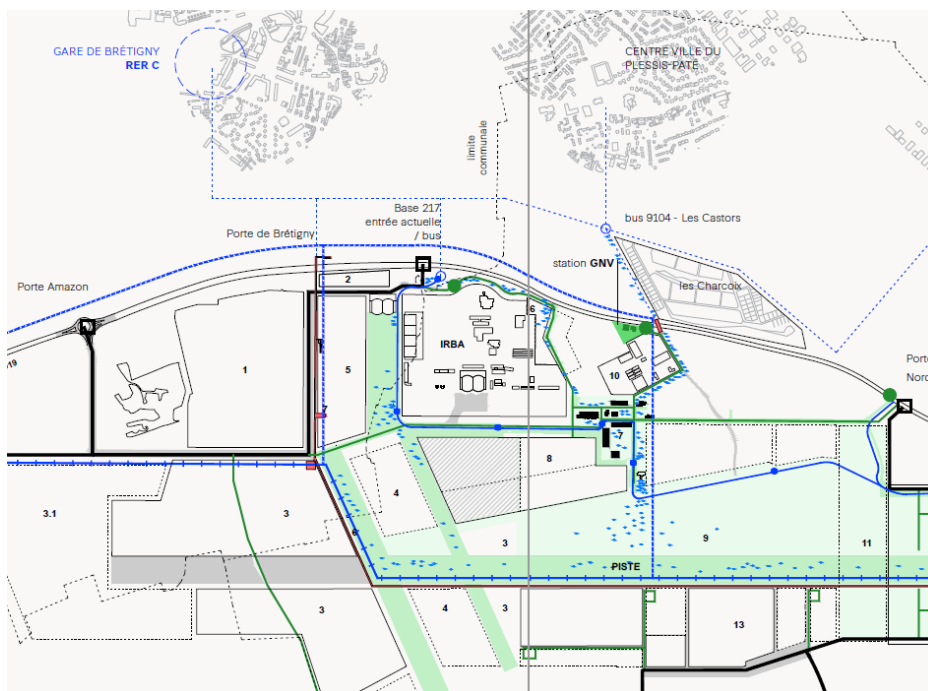


- 1) Isodistances de 10 km le long des routes à partir du centre géométrique du territoire de CDEA:



- 2) Isodistances (vert) et distances directes (cercles) de 5 km autour des gares RER des environs

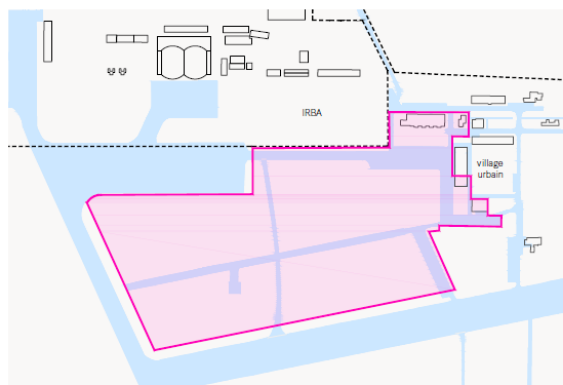
Afin de pouvoir s'adapter, il sera utile de prévoir deux couloirs pour transports publics et circulations douces au nord (entre IRBA et Frange Ouest/Pôle cinéma, actuelle porte **TSF Backlot 217** jusqu'à la zone de la Tremblaie) et au sud (entre Ferme de l'envol et piste est-ouest de la Porte de Brétigny jusqu'à la zone des casernes) longeant les deux côtés de la zone Neptune. Ces couloirs devraient rester accessibles 24/24 et 7/7 pour permettre une circulation régulière des employés sur et autour de La Base. Ceci permettrait, au cas où la traversée de la zone Neptune ne serait finalement pas possible, une traversée de la base sans passer par Bondoufle ou Marolles - un détour rédhibitoire pour les usagers des circulations actives. Ces couloirs sont déjà prévus dans les plans et doivent seulement être adaptés :
Exemple : Annexe 3 du dossier, page 47 (les traits verts sont un « réseau viaire secondaire : accès contrôlé, priorité aux véhicules propres » et les lignes bleues la navette intérieur BA 217 avec ses stations :



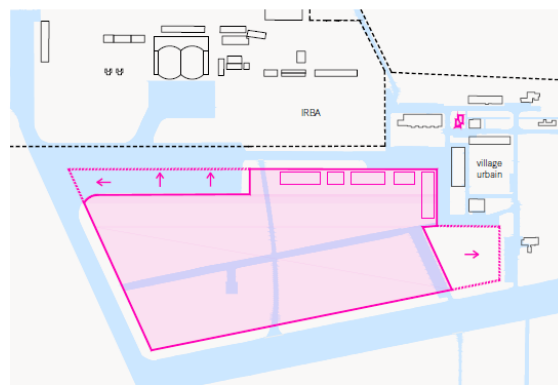
Le même document (page 66) indique un changement nécessaire de l'emprise TSF Backlot pour garantir les continuités environnementales et les liaisons routières.

L'emprise du backlot doit pouvoir, à terme, favoriser la mise en place de l'axe vertueux décrit ci-avant. La nécessité d'un scénario en T1 (+3ans) est donc un impératif pour garantir la continuité et la qualité de cet axe.

- limite BASE217
- tarmac - taxiway - piste
- emprise backlot
- espace public faisant l'objet d'exclusivités d'usages pour la filière cinéma

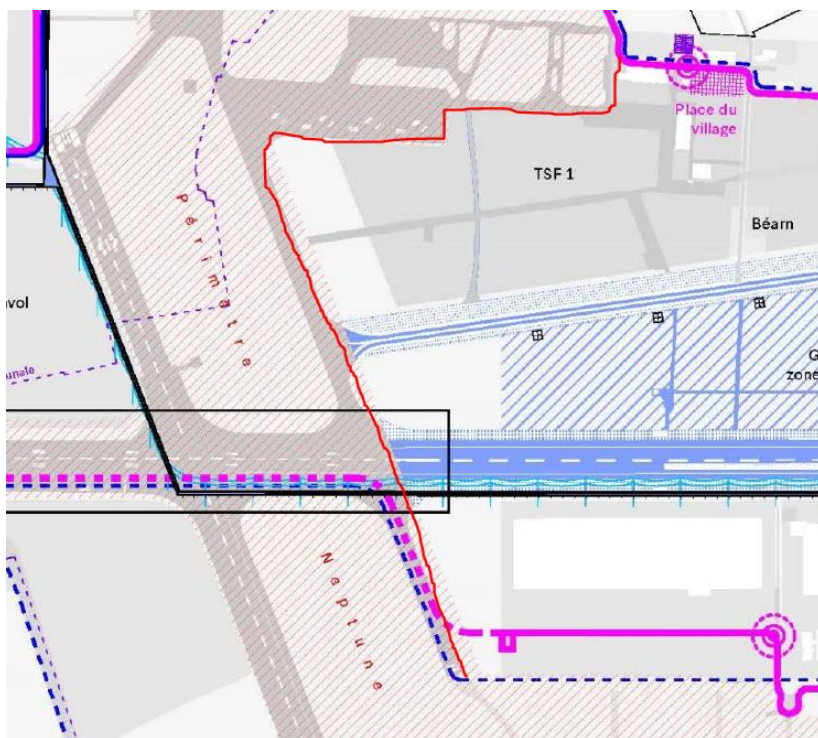


emprise du backlot actuelle - T0



scénario - T1 (+3ans)

Ceci permet de passer un couloir de bus/voitures propres (comme déjà prévu le long de l'IRBA, mais étendu à l'utilisation des bus en remplacement du téléphérique) et une voie verte depuis l'actuelle entrée TSF Backlot 217 entre IRBA et TSF Backlot 217 le long de la zone Neptune jusqu'au tracé planifié du téléphérique et la passerelle qui peut être prolongée jusqu'à la zone de la Tremblaie (trait rouge ci-dessous). Afin de minimiser l'imperméabilisation supplémentaire, il sera peut-être possible de demander en tant que compromis à l'Armée de déplacer la clôture de quelques mètres et d'utiliser les pistes existantes (bleu : clôture existante, violet : proposition).



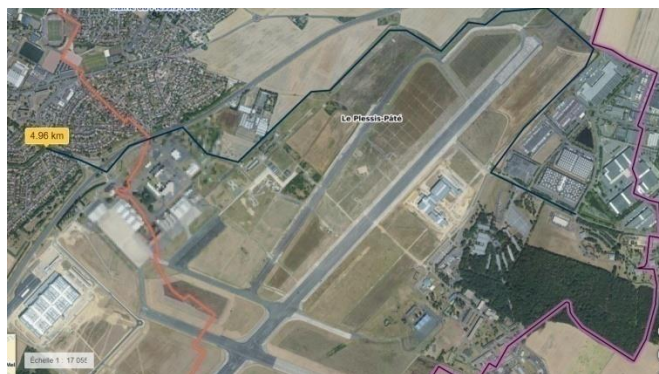
Comparaison des distances (selon géoportail.fr) :



Tracé proposé (4,5 km)



avec passage de la zone Neptune (4,4 km)

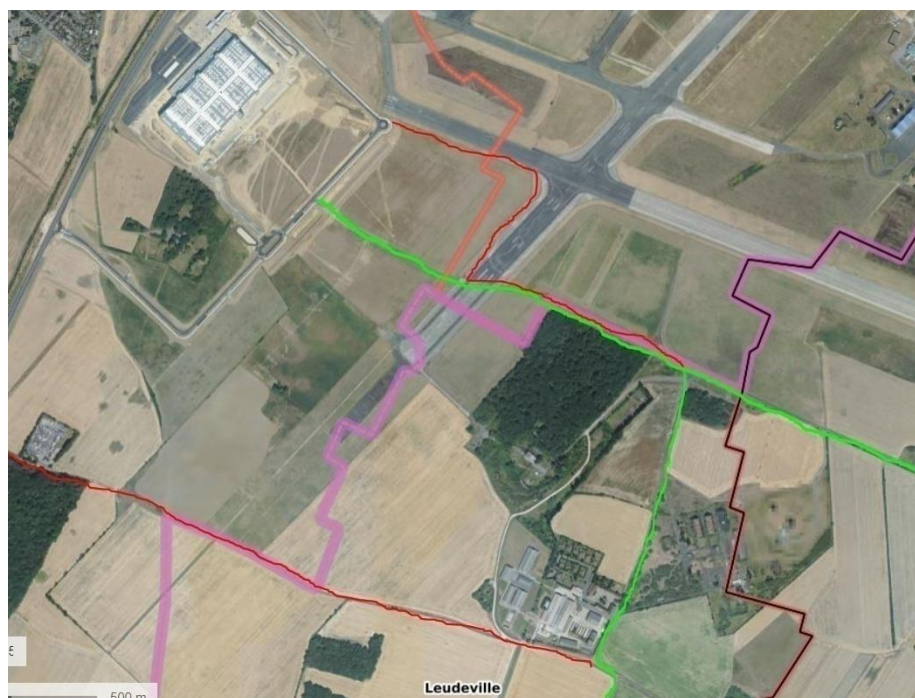


Plan CDEA (5,0 km)

Le tracé proposé a les avantages suivants :

- la traverse peut être construite à partir de 2021, sans attendre l'accord des militaires sur une passerelle de la zone Neptune ;
- elle permet une grande flexibilité de choix où le passage de la zone Neptune pourra avoir lieu ;
- elle permet une deuxième liaison est-ouest à l'intérieur de La Base et assure de ce fait une liaison de bus efficace et ponctuelle même en cas de travaux sur une partie de La Base (enfouissement des réseaux sur les parties Carré nord ou similaire) ;
- elle emprunte pour sa majeure partie des sections déjà bétonnées et ne cause donc pas d'imperméabilisation supplémentaire comme le ferait le tracé CDEA ;
- elle est plus courte que le tracé proposé par CDEA pour tous ceux qui travaillent à la zone de la Tremblaie, donc rend les circulations douces et bus plus attractives que la voiture individuelle, car non assujettie aux bouchons (valable à moindre mesure aussi pour le tracé CDEA) ;
- elle propose une piste de bus dédié presque exactement sur le tracé prévu pour l'hypothétique téléphérique ;
- elle respecte le plan initialement prévu pour TSF Backlot 217 et ne constitue pas de contrainte supplémentaire.

Au sud de la zone Neptune il convient également d'assurer la continuité des circulations douces entre Brétigny, Vert-le-Grand et Leudeville. Le plus simple serait l'utilisation de l'accès à la Ferme de l'Envol, continuant vers la zone Bressonvilliers (trait vert). Si un tracé au milieu de la ferme n'est pas souhaité, deux autres possibilités pourraient être considérées (en rouge ci-dessous) :



3) Isodistances (vert) et distances directes (cercles) de 5 km autour les gares RER des environs

Bref, beaucoup reste à faire pour y voir clair sur cet aménagement du réseau viaire interne.

La création de 10 000 emplois et la présence quotidienne sur le terrain d'un grand nombre de personnes, exige un réseau complet et structuré rendant tout point important accessible et la traversée de La Base aisée, confortable et sûre.

Un plan vélo pour le site

Pour sortir du tout-automobile, il est urgent d'élaborer et de mettre en place sur La Base un **Plan vélo** avec :

- un réseau structuré d'itinéraires cyclables, de véloroutes et de pistes, respectant un trajet le plus direct possible (comme décrit sur la charte de la FCDE, piétons et vélos cherchent les trajets les plus directs).
- un plan de jalonnement, prenant en compte les contraintes des environs (traversées à intervalles réguliers de la RD19, de la N104, prise en compte des plans de l'Agglomération Val d'Essonne, ...)
- une chaîne de services placés aux endroits stratégiques (gonflage, entretien, dépannage, réparations, informations...).
- à moyen terme, une maison du vélo qui peut être placée près du Pôle des Mobilités.
- toutes les entreprises ou établissements doivent être reliés au réseau cyclable.
- un accord doit être passé entre l'autorité de La Base et les entreprises, idéalement comme prérequis d'un permis de construire, qui doit prévoir :
 - la mise en place par les entreprises d'un parking vélos priorisé, sécurisé et abrité et des services ad hominem
 - une prise en charge des frais de déplacements des salariés cyclistes.

10

Vélos et piétons

Si les vélos sont appelés à jouer un rôle majeur, la marche à pied doit être classée comme un mode de déplacement actif dans La Base et dans les zones proches de La Base. Pour ce faire, un réseau de trottoirs et de cheminements pédestres doit être créé, en veillant notamment à une largeur suffisante et des bateaux et accès à intervalles réguliers pour les utilisateurs à mobilité réduite, ce qui n'est pas le cas pour les trottoirs déjà créés, lors des premiers aménagements.

Pour diverses raisons (gêne mutuelle, sécurité, différentiel de vitesse...), piétons et cyclistes doivent, le plus souvent, emprunter des cheminements séparés.

Vélos et biodiversité

En raison de l'omniprésence de la biodiversité dans La Base, mais aussi pour favoriser la résilience, toutes ces voies et cheminements devront s'harmoniser autant que possible avec la présence des continuités écologiques (trames vertes et trames bleues). Des profils en travers ont été insérés dans le chapitre sur la biodiversité montrant cette possibilité d'insertion des cheminements dans les espaces de biodiversité.

Le cas Amazon

L'arrivée de l'entrepôt d'Amazon a eu pour effet la réalisation d'un aménagement de voirie pour la circonstance. Un rond-point au sud sur la RD 19 et une large avenue assurant la desserte du site Amazon par les nombreux camions de livraison. Avenue reliée au nord à la rue Paul Badré et à l'entrée de l'Irba. L'avenue du CEV est appelée également à desservir la Ferme de l'Envol et, ultérieurement les entreprises de la ZAE Mermoz.

À cette avenue est attenante une future piste cyclable très large qui se réduit actuellement à un amas de cailloux. Comme cette "piste" doit recevoir les réseaux électriques qui desserviront les futures entreprises de la ZAE Mermoz, la mise en état de "cyclabilité" de la piste ne peut être prévue avant 2026, aux dires du DGA de la Direction territoire durable et mobilités de Cœur d'Essonne.

Des panneaux non réglementaires rendant la piste obligatoire aux cyclistes ayant été prématurément apposés, nous avons demandé la suppression des dits panneaux, ce qui autoriserait l'accès des cyclistes à la chaussée. L'arrêté municipal N° 196-2019 du 16 décembre 2019 prévoit que la circulation des poids lourds de plus de 3,5 t est interdite entre le N°25 (Fermes d'Avenir) et la rue Paul Badré. Aucune référence n'y est faite sur l'obligation pour les cyclistes d'emprunter la piste cyclable.

Sur ces entrefaites sont arrivés les camions qui, rapidement, n'ont pas respecté l'interdiction de stationner sur la chaussée et ont envahi la totalité de l'avenue. Sur la Zone de la Tremblaie la même situation commence à se reproduire et les mêmes obligations devraient être imposées aux entreprises. Quotidiennement, une cinquantaine de ces véhicules stationnent depuis un an et demi sans discontinuer sur la quasi-totalité de l'avenue, qui plus est dans des conditions d'hygiène inacceptables. Nous ne comprenons pas que l'obligation n'ait pas été faite, dès l'origine, à l'entreprise Amazon d'accueillir ces forçats de la route qui approvisionnent ses entrepôts. Nous demandons aux autorités locales (le maire de Brétigny et le Président de Cœur d'Essonne), de même qu'à l'Etat (le préfet de l'Essonne) de prendre en urgence toutes dispositions pour faire appliquer la Loi et les réglementations.

D. AGRICULTURE

Le plateau de l'Hurepoix

Le plateau de Bondoufle, qui fait partie de la région naturelle de l'Hurepoix, a toujours été une terre d'exploitation agricole.

En 1899, Lucien Clause installa au Mesnil ses établissements de graineterie Paul-Gabriel Chevrier qui avait découvert le séchage du haricot permirent à Brétigny-sur-Orge de conserver une activité agricole.

Depuis 1945, date de l'installation du CEV jusqu'à sa fermeture et l'arrêt de l'activité de la base aérienne 217, l'activité agricole a continué autour des installations aéronautiques (bâtiments, taxiways, pistes, radars). Des agriculteurs locaux puis l'INRA (Institut national de la recherche agronomique) ont réalisé sur ces terres de la polyculture (blé, orge, plantes fourragères).

Pôle régional d'agriculture biologique

Parmi les nouvelles activités en développement présentées dans le Plan Guide figure, un pôle régional d'agriculture biologique.

Ce projet mené par Cœur d'Essonne Agglomération en partenariat avec l'association nationale Fermes d'Avenir et le GROUPE SOS, un collectif d'agriculteurs et de nombreux partenaires.

L'objectif de ce pôle est de fournir 10 % de la consommation des habitants et 50 % des approvisionnements des restaurants collectifs d'ici 10 ans en produits bio et locaux, d'assurer le renouvellement des agriculteurs par l'installation et la conversion d'une dizaine d'agriculteurs et de créer 2 000 emplois directs et indirects.

Ce projet lauréat du dispositif Territoires d'Innovation a pour objectif de retrouver la qualité naturelle des terres et des sols afin de développer une nouvelle agriculture écologique.

Pour l'ADEMUB, ce projet est 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.

Soulignons, à ce propos, que la Ferme de l'Envol, va contribuer grandement à la mutation écologique et biologique de l'ensemble de La Base, par le choix agroécologique et d'agroforesterie retenu (des milliers d'arbres et d'arbustes seront plantés dès cette année). L'association des citoyens à ce type d'opération doit jouer un rôle important dans leur appropriation d'un nouvel environnement agricole plus respectueux des impératifs environnementaux, tant en matière de non-rejet de gaz à effet de serre que de préservation et de restauration de la biodiversité.

Terres en ZAP

Nous demandons, dans le cadre de la protection des terrains agricoles, que les terrains de l'INRA rétrocédés aux communes soient classés en ZAP (zone agricole protégée).

Des zones « Tampons »

Il nous semble que des zones « Tampons » plus importantes doivent être créées afin de mieux séparer les terres agricoles des espaces industriels. C'est d'ailleurs l'un des souhaits des agriculteurs de la Ferme de l'Envol.

Aujourd'hui des nuisances pour l'espace agricole existent sur la desserte de la zone de E-commerce. De nombreux camions ne sont pas accueillis sur le site de la société Amazon. Ils stationnent par conséquent sur la voie publique autour de l'entrepôt, le long de la RD19 (ou le long de la N104 et la ZAC des Cirolliers) plusieurs heures et/ou jours. Aucune installation, à ce jour, ne permet aux chauffeurs majoritairement étrangers d'avoir de bonnes conditions d'hygiène (pas de poubelles, pas de toilettes). Les talus ou autres fossés « compensent » ces absences.

Le dossier met en avant la récupération des eaux pluviales pour irriguer une partie des cultures. (La toiture d'un futur bâtiment pour Amazon..., la demi-piste aérienne nord, page 403). Aujourd'hui, le premier bâtiment Amazon (ORY4) est construit et les eaux pluviales de la toiture ont été mélangées aux eaux de ruissellements des parkings. Ces eaux sont inutilisables par la Ferme de l'Envol (mélange d'hydrocarbures). Les responsables de la Ferme s'en tiennent à l'usage de leurs propres eaux pluviales pour assurer l'arrosage de leurs cultures. Un forage dans la nappe phréatique est d'ailleurs en cours pour compléter cet arrosage, l'apport de l'eau pluviale étant insuffisant.

Par ailleurs l'impact du changement de projet de la société de e-commerce AMAZON, initialement comprenant deux bâtiments logistiques, mais annonçant à présent la construction d'un hypothétique DATACENTER (ORY9) à moins de 500m de la ferme biologique n'a pas été considéré. Une telle activité, poserait de réels problèmes tant en matière de pollutions potentielles qu'en matière d'utilisation des eaux de la nappe souterraine pour le refroidissement du centre de stockage de données.

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.

Sur le secteur ZAE des Casernes, **l'ADEMUB est très favorable à l'installation et au développement d'activité à vocation agricole.** Afin de respecter la continuité des paysages et la liaison entre les territoires urbains et ruraux du plateau, il est important de laisser cet espace végétalisé et de réduire au maximum la bétonisation du site. Au total, sont prévus en exploitation agricole 85 ha dont les 75 ha, à terme, de la Ferme de l'Envol et 10 ha situés sur le Plessis-Pâté, entre le Carré Nord et France Ouest et les pistes et l'Événementiel. Sur ces 10 ha, l'étude d'impact ne donne aucune information. Il est donc urgent que le maître d'ouvrage nous donne sur ce point des informations précises, à savoir la nature des activités prévues et les conditions de leur réalisation, ainsi que leur impact sur le milieu environnant.

Conclusion

L'ADEMUB est particulièrement attachée au maintien et au développement d'une activité agricole sur le territoire. Cette activité sera un gage pour l'Agglomération de Cœur d'Essonne de sa volonté de faire de la Base 217 un vrai projet de société pour garantir une alimentation saine et de proximité.

E. BIODIVERSITÉ - ARTIFICIALISATION DES SOLS - PAYSAGES

Biodiversité

D'une manière générale, l'ensemble des précisions apportées par le maître d'ouvrage nous semble répondre correctement, aux demandes formulées par l'autorité environnementale tant en ce qui concerne les mesures de préservation et de développement de la biodiversité, que les mesures d'aménagement prévues, le suivi et la prise en compte des travaux envisagés, et le soin qui sera apporté aux espaces et espèces à préserver durant toute la durée des travaux.

Nous souhaitons cependant faire part de nos doutes et de nos interrogations à la lecture de la page 35 du Résumé non technique. Il y est écrit, en effet, que, sur les 300 ha du site, "150 ha seront urbanisés et 150 ha seront dédiés à l'agriculture (75 ha), à l'événementiel (espace ouvert de 50 ha) et à la biodiversité et aux espaces publics (25 ha)

Regrouper dans une même catégorie l'agriculture, l'événementiel, la biodiversité et les espaces publics revient à regrouper tout, une chose et son contraire.

Plusieurs remarques à ce sujet :

- On considère, ce faisant, que la partie urbanisée serait exempte de toute biodiversité, alors que celle-ci doit y être partout présente sur la Base et notamment dans la partie construite : elle doit s'insérer

partout, espaces enherbés, toitures et murs végétalisés, arbres et arbustes, clôtures végétales et non minérales, etc. toutes dispositions propres à assurer une continuité écologique et lutter contre les effets du dérèglement climatique (résilience). Ceci nous semble en contradiction avec les mesures annoncées dans le chapitre "biodiversité" du Rapport. Néanmoins, on a peut-être trop négligé, par le passé, les mesures à imposer au secteur privé. L'exemple de l'aménagement d'Amazon en fait foi : on ne peut pas dire que la biodiversité y soit traitée de manière satisfaisante tant sur les abords qu'à l'intérieur de l'entreprise. Il est donc nécessaire d'être beaucoup plus vigilant sur ce point à l'avenir et d'imposer peut-être à l'existant des mesures nouvelles. Pourquoi ne pas avoir imposé d'emblée aux entreprises la signature d'une **Charte de l'environnement et de la biodiversité** ?

- Mélanger la **biodiversité avec les espaces publics**, conduit à assimiler les espaces publics à de la biodiversité. Certes, nous avons vu, dans le dossier, que les espaces publics devront apporter une forte contribution à la biodiversité, mais il eût été préférable de les classer à part et de donner -avec approximation, car la chose n'est pas simple- une évaluation de la surface dédiée à la biodiversité, ce qui aurait été beaucoup plus clair.

- **L'événementiel** ne fait référence qu'à un type d'activité, mais ne nous dit rien sur le plan du type d'aménagement et de la nature du sol utilisé. Or, s'y côtoient à la fois une prairie naturelle, utilisée comme telle depuis de longues années et, de ce fait, espace de biodiversité (ou agricole si on y pratique la récolte de foin en dehors des rares activités événementielles), et une partie des pistes de la Base, espace artificialisé depuis longtemps et pour longtemps. Du coup on ignore la surface de chacun de ces deux milieux totalement différents.

- **L'agriculture** : la surface annoncée est de 75 ha (à terme). Mais on découvre en plus sur le plan général un autre espace agricole (quelle surface ?) dont il a été question dans les échanges oraux par le passé, et séparé en deux par une branche de la piste principale et coincée entre la zone militaire et la Grande prairie. Pourquoi les documents de l'enquête sont-ils muets sur ce point ? De même, le plan général des opérations fait état d'une zone mixte de 10 ha entre le Carré Nord et l'événementiel, dédiée à l'agriculture et à la biodiversité. Il n'en est fait nul état dans les textes. Où ces 10 ha sont-ils classés ? Avec l'agriculture ou avec la biodiversité ? Tout cela manque vraiment de précision.

- **Zone inconstructible** : on découvre sur le plan général page 9, une zone en prairie (surface 6 ha) en vert clair dite inconstructible. Il s'agit sans doute d'une zone rendue dangereuse par la présence d'armes et d'explosifs, et rendue ainsi intraitable à l'issue des études pyrotechniques. Si aucune activité n'y est prévue, où la classer ? Avec les sols artificialisés ?

- **En conclusion**, nous demandons des chiffres plus précis sur la répartition des 300 ha de La Base, car il n'est pas possible de conserver le flou qui règne actuellement en ce domaine.

Artificialisation des sols

Certes, en protégeant et en développant la biodiversité, on lutte contre l'artificialisation des sols. Cependant, dans les documents présentés à l'enquête, il n'est nulle part fait référence, sauf erreur de notre part, à la mise en application de l'instruction gouvernementale « zéro artificialisation nette du 29 juillet 2019 ». Tout au plus peut-on lire, toujours en page 35 du résumé non technique, « une artificialisation partielle ». Nous ne pouvons nous contenter d'une telle approximation et souhaitons que soient données des précisions sur ce point tant pour la situation actuelle que pour l'avenir, sachant que nous devons tendre vers l'artificialisation zéro. Quelle est, par exemple, la surface totale des pistes ? Nous avons nous-mêmes effectué une évaluation de ces surfaces artificialisées avant l'aménagement de la Base, dont voici le détail :

Surfaces artificialisées avant l'aménagement de la base (surfaces bétonnées plus emprise des bâtiments avant 2015) :

Surfaces artificialisées avant l'aménagement de la base (surfaces bétonnées plus emprise des bâtiments avant 2015) :			
Zones	Surface artificialisée (m²)	Surface totale (m²)	%
Zone entre Porte de la Tremblaie et Carré nord	10 000	29 800	33.6
Zone entre Porte nord et Carré nord	0	42350	0
Zone Cluster Drone	2 200	13 600	16.2
Carré Nord	13 600	319 000	4.3
Zone agricole nord	8 000	120 000	6.7
Frange ouest	50 000	477 000	10.5
Piste/Événementiel	275 000	582 000	47.3
La Tremblaie	0	370 000	0
Zone agricole au nord de la zone Neptune	0	76 000	0
Zone Mermoz	0	83 700	0
Zone AMAZON	0	323 000	0
Zone agricole au sud de la zone Neptune	36 000	593 000	6.1
TOTAL (ha)	39.48	302.9	13,0

(Mesures prises sur Géoportail.fr sur la base des zones en page 9 du Mémoire en réponse à l'avis MREA.)

Nous évaluons à environ 13% de surface artificialisée sur les 300 ha en 2015.

Surfaces artificialisées en 2021 sur les 3 00ha (surfaces bétonnées plus emprise des bâtiments plus nouvelles voiries).

Surfaces artificialisées de 2015 à 2021	
Accès porte nord/Ouest	0,1
Accès porte nord	0,56
Accès porte de la Tremblaie	0,3
Routes zone Tremblaie	1,25
Eastbalt (Bimbo/Stef)	5,54
Bollig&Kempter	0,64
Virtuo	2
Parcolog	6,2
Cluster Drone :	0,3
Amazon	15
Routes accès Amazon	5,8
Total : (ha)	37,69

(Mesures prises sur Géoportail.fr sur la base des zones en page 9 du Mémoire en réponse à l'avis MREA.)

15

Nous évaluons que de 2015 à 2021 les surfaces artificialisées sont passées de 39,48 ha (13%) à 77,17 ha soit 25.7% sur les 300 ha, Cœur d'Essonne devrait s'attacher à faire ce calcul, s'il n'est déjà fait, et à en tirer les conséquences.

Concernant la conduite à tenir, si nous prenons l'exemple de l'avenue du CEV, il est évident qu'on aurait pu faire un effort en prévoyant un gabarit moins généreux, précisément dans la partie dite "piste cyclable". De même, **il est nécessaire d'utiliser au maximum les surfaces déjà artificialisées, comme les pistes par exemple, comme support des itinéraires de circulation.** Nous insistons sur l'absolue nécessité de réduire au strict minimum l'artificialisation des sols à l'avenir pour se conformer aux dispositions légales.

Paysages

Sur ce site annoncé comme un espace de transition entre le milieu urbain et le tissu industriel, d'une part, et le milieu agricole, d'autre part, "le front urbain qui découpe théoriquement la Base en deux parties et envisage, comme lisière, une interface diffuse et ouverte plutôt que comme une limite franche " (AUC, page 38 du mémoire), les aménagements réalisés ou envisagés se présentent en plusieurs secteurs :

1- Le grand talus qui borde le front urbain et doit être prochainement boisé pour créer une large bande de biodiversité, marque une nette séparation entre la zone Amazon (zone urbaine) et La ferme de l'Envol (zone agricole), outre la distance importante (100 m) qui sépare les deux sites. Nous approuvons le choix qui a été fait ici dans la mesure où il assurera en outre une protection de la zone agricole contre les vents d'Ouest jusqu'à la continuité de circulations douces au Nord et fera la jonction, au Sud, avec le corridor écologique prévu par le SRCE. Ce talus jouera le rôle de régulateur thermique. Il ne doit pas cependant apparaître comme un mur infranchissable protégeant l'accès à une sorte de Fort Knox, isolant le Sud agricole de tout contact avec l'Ouest urbanisé d'où viendront les visiteurs de la Ferme.

2- Nous soulignons que le secteur 2, qui est inclus dans le périmètre militaire sera dépourvu de toute construction, ce qui convient à l'usage qui en sera fait pendant longtemps encore.

3- R.A.S. Il nous reste la possibilité annoncée de grandes continuités écologiques et publiques, ce qui nous ouvre également la possibilité de continuités cyclables et pédestres.

4-et 5- Apparaît ici l'espace d'agriculture biologique en deux parties, ignoré dans le recensement du résumé non technique, mais dont nous avons fait état dans le chapitre "Biodiversité", et qui joue le rôle de transition entre le front urbain (village urbain...) au Nord et assure aussi la liaison entre la Grande Prairie et le Sud agricole, sans oublier cependant l'obstacle que représentera, pour longtemps encore, la zone Neptune.

Par ailleurs, nous relevons enfin la contradiction soulignée par la MRAe entre le projet de ZAE des Casernes et le front urbain tel que défini par le SDRIF. Nous demandons, en conséquence, que ce projet de ZAE soit définitivement abandonné et que l'ensemble de cette zone soit définitivement consacré à l'activité agricole, étant entendu qu'il faut envisager à l'avenir une continuité de toute cette zone avec une liaison future entre la Ferme de l'Envol et la Ferme de Bressonvilliers, afin de constituer une vaste zone destinée au développement de l'agroécologie et de l'agroforesterie.

En conséquence, l'ensemble de cette zone se présentera à terme comme un paysage agrochampêtre assurant une parfaite transition entre le Nord et l'Ouest urbain ou semi-urbain et le Sud-Est conservant sa vocation agricole de toujours.

Conclusion :

À terme, l'ensemble de la Base, 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.

F. NAPPE PHRÉATIQUE ET GESTION DE L'EAU

Eaux souterraines

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

Eaux de surface et eaux pluviales

Le projet est globalement plat. Les seuls cours d'eau présent à l'intérieur du site sont le ru du Blutin, entièrement busé depuis sa source située au niveau de l'IRBA jusqu'au bassin de Mermoz. Le ru du Blutin est un affluent de l'Orge. Et le ru de la Grande Vidange qui aboutit dans le ru de Miséry, un affluent de l'Essonne. Le secteur du projet appartient aux bassins versants de l'Orge et, de l'Essonne tous deux affluents de la Seine.

Le sens d'écoulement des eaux pluviales.

La piste nord-sud constitue globalement la ligne de partage des eaux pluviales : les secteurs situés à l'ouest ruissellent vers la RD19 (bassin de l'Orge), et les secteurs situés à l'est ruissellent vers le sud-est (bassin de l'Essonne). Les eaux de ruissellement de la piste principale sont recueillies dans des caniveaux implantés de chaque côté de la piste 36, et dirigées, via des canalisations, vers un bassin d'orage situé à Brétigny-sur-Orge, le bassin Mermoz. D'une capacité de stockage de 30 000 m³, ce bassin n'a pas empêché des inondations dans les logements situés dans le quartier environnant lors de violentes pluies d'orages, et n'est pas en capacité d'accueillir davantage d'eaux pluviales. Les eaux régulées rejoignent ensuite l'Orge. **Or le projet induira une augmentation de l'imperméabilisation des sols, non quantifiée dans l'étude.**

Pour la gestion des eaux pluviales, le principe retenu est la recherche du zéro rejet. Or, il s'avère que sur l'opération Amazon, les fossés et rétention des eaux pluviales sont inefficaces par fortes pluies décennales (sol peu perméable) et loin d'un rejet au réseau d'eaux pluviales limité à 1 l/s/ha (préconisation de la CDEA). Et cet ensemble ne prend pas en compte la zone d'activité de **Valvert, la zone des Charcoix au Plessis-Pâté, la zone des casernes et les projets futurs d'Amazon (Data center)**. Le schéma directeur Eau et assainissement préconise. « Zéro rejet » : pas de rejet d'eaux de pluie dans le réseau d'assainissement pluvial, toute l'eau doit être retenue sur site. Il convient donc 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.

Pour le pôle agriculture (**Ferme de l'Envol**), il est envisagé de réutiliser une partie des eaux pluviales. Cela permettrait d'assurer à hauteur de 60 à 70% les besoins en eau d'irrigation (estimés à 53 000 m³ par an) et de réduire la consommation en eau potable. **Un forage d'eau souterraine d'une profondeur d'environ 100 mètres compléterait les 30 à 40 % des besoins restants. Il en est de même pour l'hypothétique projet d'un data center d'Amazon qui 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 déposée, sachant par ailleurs que le niveau de consommation de la nappe en question semble être quasiment atteint. (source MRAE).

Eaux usées

Les EU (eaux usées) des villes de Brétigny-sur-Orge et du Plessis-Pâté sont acheminées vers la station d'épuration Seine Amont de Valenton, gérée par le Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne (SIAAP), et dont la capacité utile de traitement est de 600 000 m³/jour par temps sec. Les EU (eaux usées) du secteur de la Tremblaie au Plessis-Pâté sont acheminées vers le réseau d'assainissement de Bondoufle, dont les effluents sont traités par la station d'épuration d'Évry, qui a atteint la limite de ses capacités. Les eaux usées de la commune de Vert-le-Grand sont traitées par une station d'épuration communale. Les eaux usées de la commune de Leudeville sont traitées par la station d'épuration de Marolles-Saint-Vrain, dont le système d'assainissement a été jugé non conforme en 2016. En outre, l'INRA disposait d'une station d'épuration située sur le domaine de Bressonvilliers à Leudeville, et remise aux normes en 2013.

Le secteur des Casernes n'est pas desservi par un réseau d'assainissement, avec des dysfonctionnements parasites dans les réseaux, dus à des débordements en tête de station du fait d'abondants rejets d'eaux de pluie.

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

L'étude d'impact précise que le schéma directeur « Eau et assainissement » évoque deux possibilités pour la gestion des eaux usées : le raccordement aux réseaux d'eaux usées existants, ou le raccordement à la station d'épuration de l'INRA (éventuellement agrandie). **Elle mentionne ensuite les études en cours concernant les stations d'épuration, menées par les gestionnaires des systèmes d'assainissement.**

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

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

Conclusion

L'ensemble des rejets EP et EU sont très sous-estimés. Manque de prise en compte du problème de l'imperméabilisation des sols.

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. Seules des intentions de principe sont mentionnées, alors qu'il serait souhaitable de travailler très en amont sur ce problème (Ferme de l'Envol et surtout, totalement ignoré, « l'hypothétique data center Amazon »). Dans ces deux cas il est envisagé d'utiliser la nappe phréatique déjà maltraitée.

Rappel : pluie décennale Région parisienne 358 l/ha/s

G. INDUSTRIALISATION

Objectifs du CRDS :

Constituer un territoire autour des valeurs de la recherche et développement et de l'innovation.

Le CRSD signé en mars 2012, prévoyait, pour l'avenir de la Base, 6 axes de développement :

- Axe 1 : une valorisation des activités de recherche (actions 1 et 2)
- Axe 2 : le développement d'un projet à vocation régionale (actions 3 et 4)
- Axe 3 : des zones d'activités économiques artisanales de 10 ha (action 5)
- Axe 4 : une attractivité territoriale et développement économique (action 6 et 7)
- Axe 5 : un soutien à l'agriculture biologique et de l'emploi agricole (action 8)
- Axe 6 : le maintien d'un service médical ouvert à tous (action 9)

Pour l'industrialisation de la base, le but du CRSD (2012/2015), était de remplacer les 2 332 emplois directs de la Base. L'ambition principale -l'axe 1- visait à renforcer le pôle de recherche comme moteur de développement économique autour de l'IRBA et de l'INRA, et un grand projet porteur d'ambitions scientifiques et techno-logiques (Axe 4 action 6).

Le constat en 2012 dans le CRSD indiquait en toutes lettres : « *Un engorgement des voies routières aux heures de pointes, le déficit de transports en commun et la saturation des activités commerciales, qui conduisait à exclure le grand commerce. Et en page 9, les activités logistiques, transports de marchandises et commerces de gros, compte tenu de son impact sur le trafic routier sont exclues des pistes de développement.* »

Durant ce contrat de 3 ans renouvelable une fois pour 2 ans, le comité de pilotage s'est tenu jusqu'en 2015.

État des lieux 2021

Sans tenir compte des belles ambitions initiales, les signataires du contrat négocient les premiers contrats avec AMAZON, avec EASTBALT/BIMBO (production de burgers), avec NIPPON PAINT (une société qui était implantée sur Fleury-Mérogis et qui n'a pas financé la dépollution de son ancien site de Fleury après son départ) et Parcolog (PC déposé pour un entrepôt logistique). L'INRA annonce la fermeture de la ferme de Bressonvilliers (Physiopole) en 2017. La définition de la zone Mermoz, dédiée à la recherche, reste encore très floue.

Quid de la RECHERCHE, LA SCIENCE, LES HAUTES TECHNOLOGIES ? À la place nous avons des entrepôts logistiques tels qu'AMAZON, PARCOLOG, des activités exclues au départ car induisant encore plus de trafic routier.

Exigences environnementales sur les entreprises

La première remarque est que ce dossier est une compilation de documents anciens et qui aurait besoin d'être réactualisé voire reconstruit puisque les axes de développement sont à l'opposé du projet initial. Il devrait englober l'ensemble de la Base en tenant compte des projets environnants en cours, abandonnés ou en projet.

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, malgré l'objectif affiché que la première des trois ambitions affichées pour la Base est celle d'une « transition écologique ».



Il serait utile de formuler une liste de spécifications précises en rapport avec ces ambitions qui devra être jointe comme condition préalable à tout permis de construire.

• Exigences environnementales sur les entreprises existantes et futures ?

Dans les documents soumis à enquête, de beaux titres comme : Un nouveau modèle vers un territoire en transition écologique. Un village urbain. De très nombreuses études mais qui ont permis de faire le contraire de ce qui était prévu !

La concertation a montré les inquiétudes de la population sur le refus d'une urbanisation excessive, la congestion routière et les problèmes de transports publics. Mais rien n'est fait dans ce domaine, bien au contraire ! On implante dans la région des milliers de logements et 10 000 emplois attendus sur la Base. Le rond-point de Bondoufle fait il y a quelques années est déjà saturé, le rond-point d'Amazon est accidentogène. Le téléphérique est abandonné, la gare routière de Valvert placée à proximité de canalisations de transport de matières dangereuses.

De nombreuses entreprises d'E-commerce ou de logistiques

De nombreuses entreprises d'E-commerce ou de logistiques sont implantées dans la région (A6, N104, N20, A6) il suffit de regarder les cartes satellites sur les 10/15 années passées pour s'en rendre compte.

Le constat fait dans le CRSD en 2012 n'a fait qu'empirer, y compris dans les projets acceptés sur la Base, AMAZON (opérationnel), BIMBO/STEF (opérationnel), PARCOLOG (en construction). Le nombre de postes à quai de chargement-déchargement étant limité, quelques camions stationnent sur les quelques places de parking à l'intérieur de l'enceinte, mais la plupart attendent à l'extérieur en particulier AMAZON avec 40 à 50 camions qui stationnent sur la voie publique autour de l'entrepôt, le long de la RD19 (ou le long de la N104 au niveau de la ZAC des Ciroliers) ... Nous demandons qu'AMAZON, PARCOLOG et autres disposent d'un espace d'accueil pour ces routiers, prennent en charge les déchets et prévoient des parkings suffisants à l'intérieur de leurs enceintes. De nombreux poids lourds circulent dans les rues des communes environnantes. (Plessis-Pâté, Brétigny), causant bruit, pollution, dégradation des chaussées, risques d'accidents... Interdire au maximum ces circulations (sauf distribution locale).

Flou sur les contraintes des entreprises

- **Énergies renouvelables :**

Un chapitre et une annexe sont consacrés aux énergies renouvelables. Mais, si les types d'énergie renouvelables sont décrites en détail, il n'y a aucun objectif chiffré collectif ou par parcelle. Aucune obligation en la matière n'est exposée. L'annexe « valorisation du potentiel en EnR&R, » (Ginger Burgeap) parle de dialogue avec les porteurs de projets (AMAZON déjà réalisé et PARCOLOG le PC est accordé) pour fixer le minimum de couverture EnR&R à 50%. Les plus grandes surfaces industrielles sont déjà réalisées ou en construction sans qu'aucune exigence de ce type soit posée. 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. De plus à ce jour, aucune installation de type panneau solaire sur toute la base n'est visible sauf la petite station météo. On parle d'un hypothétique projet de datacenter. Projet d'Amazon, société qui communique sur ses datacenters alimentés en 100% d'énergie renouvelable en 2030, nous en attendons la démonstration.

Un fort pourcentage en énergie dite « verte » devrait être exigé pour toute implantation industrielle sur le terrain de la Base. Les toits plats des bâtiments industriels se prêtent parfaitement à l'installation des panneaux photovoltaïques et thermiques, et pourront aisément répondre à cette exigence s'ils ont été conçus pour recevoir la contrainte supplémentaire liée à cet équipement. Pour les plus petites structures et l'agriculture la mutualisation par réseau de chauffage à distance serait certainement possible en présence des installations productrices de chaleur, très énergivores et avec un grand rejet de calories nécessaire à leur refroidissement. Le besoin de créer tous les réseaux sur les zones de la Tremblaie, Amazon et Mermoz facilitera une telle mutualisation. Vu les expériences dans d'autres pays, une valeur de 50% (voir Annexe 12) d'énergies renouvelables devra être faisable et désirable. Sur le photovoltaïque le dossier présente plusieurs remarques fausses (comme un risque accru d'incendie) et contradictoires (pas des panneaux au sol sauf sur la zone Neptune où elle devra être systématique sur les parties non-utilisées).

La norme mentionnée de construction des bâtiments est toujours la RT2012 « améliorée » alors que le RT 2020 plus favorable en termes d'empreinte carbone est applicable depuis janvier 2021. Nous demandons l'application de la réglementation en vigueur, voire être plus exigeant.

Dans les annexes de cette enquête, est décrite la centrale de traitement des déchets de l'Écosite de Vert le Grand, hors sujet car en dehors de la Base. Nous n'en voyons pas l'intérêt.

- **Besoins en énergie.**

Page 272 de l'étude d'impact : les puissances en Chaud et Froid sont séparées. Mais il aurait été intéressant de préciser l'énergie en question : électrique, fuel, gaz, renouvelable... et d'indiquer ce qui est déjà utilisé, les fours de BIMBO par exemple à la Tremblaie.

L'impact de l'hypothétique datacenter d'Amazon n'est pas pris en compte. Aucune étude ne permet de connaître la puissance disponible pour un tel projet très gros consommateur d'électricité (puissance consommée à plein régime ? puissance demandée par les systèmes de secours ?). Nous considérons qu'un tel projet remettra en question la validité d'une grande partie de l'étude d'impact.

Il serait utile de connaître la consommation totale de l'agglomération et de la région (augmentation importante de logement déjà réalisés, en cours et à venir) et des risques de délestages en cas de grand froid.

Nous proposons que pour chaque zone, soit défini un type d'activité (Code APE) limitant ainsi la disparité des 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.

Stations de charge pour véhicules électriques.

L'installation des bornes de recharge pour véhicule électrique, comme le prévoit la loi LOM (loi sur la transition énergétique pour la croissance verte de 2015) ainsi que son décret d'application du 13 juillet 2016, stipulant que tous les bâtiments neufs (demande de permis de construire déposée après le 1er janvier 2017) à usage principal industriel ou tertiaire, et équipés d'un parking destiné aux salariés sont concernés par les obligations de pré-équipement pour la recharge de véhicules électriques. Une combinaison de panneaux solaires et bornes de recharge est possible et devrait faire objet d'études.

Or dans cette étude d'impact, 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 ? Nous demandons que ces précisions soient mentionnées.

De plus, une visite sur site a démontré qu'aucun des bâtiments construits jusqu'ici sur la zone de la Tremblaie (Eastbalt, Bollig&Kempter et ?) ne remplit cette obligation légale de façon visible. Est-ce que les entreprises ont été mises en demeure ? Seul EUROCONTROL affiche l'existence de telles bornes.

Nous demandons que cette obligation soit inscrite dans les PLU et répercutée sur les permis de construire, ainsi que contrôlée à intervalles réguliers par les municipalités concernées. On sait d'expérience que si rien n'est imposé, nous n'aurons pas ces équipements.... (En exemple le récent PC Parcolog, où rien n'est prévu).

Ces postes pour recharges électriques, rapides ou lentes, ont-ils été prévus dans la consommation électrique moyenne à l'horizon 2030 ? Combien de postes équiperont la voie publique ? Ces informations ne sont pas données et manquent dans cette étude.

Obligation de contribuer aux voies d'accès

Afin d'éviter des charges supplémentaires sur les contribuables, un équilibre financier est activement recherché. D'une part la dépense supportée par la communauté d'agglomération (CDEA) pour les travaux de mise à disposition d'espaces adéquats aux entreprises, comprenant : dépollution, voiries, respect des exigences environnementales et, d'autre part en recette : le produit de la vente de ces terrains ainsi aménagés. Dans plusieurs réunions la CDEA a fait remarquer que l'exercice est difficile et réglera le rythme du programme de redynamisation du site. Nous regrettons que l'étude d'impact ne précise pas une situation précise sur ce point.

H. LE BRUIT ET NUISANCES SONORES

Aucune protection acoustique n'est proposée

Une étude acoustique a été réalisée afin de déterminer d'une part l'impact sonore des voies créées ou modifiées dans le cadre du projet, et d'autre part l'impact sonore lié aux augmentations de trafic sur les voies existantes. Cette étude s'est appuyée sur des mesures acoustiques réalisées in situ en 2015 ainsi que sur la modélisation du projet et les données de l'étude de trafic de 2016. Selon ces modélisations, aucun bâtiment d'habitation existant n'est impacté par une augmentation du niveau sonore liée aux créations ou modifications de routes. Nous émettons un doute sur ces mesures de bruit qui ont été faites par vent favorable à la minimisation des valeurs.

Pour ce qui concerne les impacts sonores liés aux augmentations de trafic sur les routes existantes, seules certaines habitations situées à Vert-le-Grand seront concernées par une augmentation significative des niveaux sonores. Aucune mesure de protection n'est exigée réglementairement dans ce cas.

L'étude d'impact indique cependant que les niveaux acoustiques attendus en façade de ces habitations ont été comparés aux seuils de définition de «point noir du bruit» et qu'ils restent inférieurs à ces seuils.

Aucune protection acoustique n'est donc proposée.

L'étude d'impact souligne que l'étude acoustique devra être mise à jour lorsque l'implantation de l'ensemble des nouvelles voies routières prévues sur la zone aménagée sera définie et leurs trafics estimés.

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

Les routes départementales D19, D312 et D31 ont été considérées comme modifiées dans cette étude, même si les aménagements sur ces routes ne sont pas exactement définis. Comme l'explique l'étude acoustique fournie en annexe, cette hypothèse est majorante car la réglementation relative à la création ou la modification d'une infrastructure est plus contraignante que celle relative aux effets induits du projet.

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

Conclusion

- La phrase du mémoire de Cœur d'Essonne annonce : niveau sonore stable dans le temps et très proche en tout point, alors que l'on passe de 55 db à 63 db. Rappelons que pour des niveaux d'exposition mesurés à des niveaux supérieurs à 40 dB(A) la nuit et à 50-55 dB(A) en journée, l'OMS considère que des effets extra-auditifs du bruit peuvent se manifester : troubles du sommeil, gêne, risques cardiovasculaires accrus, difficultés de concentration et retards dans les apprentissages.

- Une étude acoustique actualisée après que le tracé des nouvelles voies soit arrêté.

- Une mise en œuvre des mesures préconisées pour réduire les impacts sonores pour les futurs usagers. En exemple la zone des Charcoix au Plessis-Pâté, le projet est collé à la D 19, alors que la zone non aedificandi est de 75 m, il est prévu une butte paysagère antibruit. Nous disons que ces aménagements ne vont pas atténuer suffisamment les bruits de circulation d'une 4 voies, empruntée par un fort taux de poids lourds et avec une forte probabilité d'augmentation significative du trafic, de +16% selon le département dans les 5 ans à venir. À minimum, nous demandons que cette butte soit surmontée d'un mur antibruit.

21

I. CONCLUSION GÉNÉRALE

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](#);
- [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](#)
- [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.