

# Compte-rendu du Comité Technique n°3

18 juin 2009 – 16h00

## PRÉSENTS

Olivier LEONHARDT	Président de la CA du Val d'Orge
Bernard DECAUX	Maire de Brétigny sur Orge
Michel DUPRE	Maire de Leudeville
Georges JOUBERT	Maire de Marolles en Hurepoix
Jean Claude QUINTARD	Marie de Vert le Grand
Sylvain TANGUY	Maire du Plessis Paté
Eliane COLIN	Adjointe au maire du Plessis Paté
Eric LEVASSEUR	Directeur de Cabinet de la CA du Val d'Orge
Gino COLACICCO	Directeur Général des Services de la CA du Val d'Orge
Alain GAYRARD	CA du Val d'Orge
Jean Baptiste COUDERC	CA du Val d'Orge
Martine CAILHAU	CC du Val d'Essonne
Sandy MESSAOUI	CA Evry Centre Essonne
Michel TURLIER	Mairie de Bondoufle/CA Evry Centre Essonne
Arnaud TRECOUR	CG91 - DAD
Guy DAVY	CG91 – DAD
Pierre MARCILLE	Vice Président de la Chambre d'Agriculture
Fabienne DEVEZE	Chambre d'Agriculture
Patrice AYUSO	Chambre de commerce et d'industrie de l'Essonne
Emmanuel JOLIVET	INRA
Marielle DHUNE	INSEE Ile de France
Patrick PETOUR	INSEE Ile de France
Evelyne LUCAS	CAUE 91
Michel VALOIS	SIVOA
Anne Sophie KERBIRIOU	SORGEM
Vincent LANOË	AUDES0
Patrick THEPIN	AUDES0
Véronique LEGENDRE	Présidente de l'APPACE
Arlette RISTORS	APPACE
Jacqueline BLANCHARD	Chef de Cabinet Sous Préfecture de Palaiseau
Agnès GRAND	DREIF/POA/DUSD/GST
Rose Marie ANTOINE	Ministère de la Défense - DAR
Patrick DOUGNIAUX	Armée de l'Air
LCL Régis CREPIN	Armée de l'Air
LCL Jean Paul COADOU	D.M.D.91
Anne LEYSSENOT	DDEA91/SEA
Lucie CHADOURNE-FACON	DDEA91/DTANE/SUA
Gilles LIAUTARD	DDEA91/SPAU
Cécile ROLAND	DDEA91/SPAU/BPI
Fanny LOMBARDO	DDEA91/SPAU/BPI
Aurore BASCOUERT	DDEA91/SPAU/BAPD
Jean Baptiste SCHWEIGER	SAFER
Kamel KECHICHE	CD Via
Julien MAISONDIEU	CD Via
Géraud DE VAUGELADE	AM Environnement
Pierre-Nicolas CROUAN-PELLE	AM Environnement
Christian MOREAU	AM Environnement

## ORDRE DU JOUR : PRÉSENTATION DU DIAGNOSTIC GÉNÉRAL

- Point sur les études en cours
- Inscription territoriale de la base aérienne 217 et du 1<sup>er</sup> GLCAT
- Pistes d'évolution pour le secteur
- Projets proposés par des investisseurs sur la base aérienne 217

## PREAMBULE

Les maires présents font part de leurs inquiétudes concernant les compensations aux communes impactées par la fermeture de la base.

Monsieur AUBOUIN, Secrétaire général de la Préfecture de l'Essonne, rappelle qu'il est nécessaire d'avoir des projets pour obtenir des financements.

Le Lieutenant-Colonel COADOU précise qu'aucune décision n'a été prise concernant le maintien de certaines entités militaires au sein de la base, notamment de la SIMMAD.

## POINT SUR LES ÉTUDES EN COURS

### M. LIAUTARD présente l'avancement des études :

- Les points traités du diagnostic:
  1. *L'analyse urbaine et les dynamiques à l'œuvre* (l'organisation urbaine, l'analyse des surfaces, l'évolution socio-économique le recensement des projets locaux et la cohérence des documents stratégiques locaux)
  2. *L'analyse des réseaux de déplacements* (les migrations alternantes, la simulation des flux automobiles, l'analyse de l'offre TC et l'analyse croisée des temps de parcours)
  3. *L'analyse du milieu naturel / enjeux environnementaux* (l'analyse et les enjeux du grand paysage, la première analyse de la gestion de l'eau à l'échelle du plateau)
  4. *L'étude d'impact agricole* (l'identification et la caractérisation des exploitations agricoles, l'analyse du marché foncier rural)
  5. *L'étude paysagère* traitée en première partie (cf. CR de l'atelier Paysage)
- Des approfondissements doivent être encore réalisés: développement économique, inscription territoriale de la base aérienne 217 et du 1<sup>er</sup> GLCAT, les disponibilités foncières sur la base liées au maintien ou non des activités militaires, les enjeux de gestion de l'eau, les enjeux de développement des modes alternatifs à la voiture,...

**M. KECHICHE présente l'étude de circulation et les premières simulations de trafic à l'horizon 2020, réalisées par CDVia.**

Il s'agit du scénario « au fil de l'eau », qui prend en compte les projets recensés sur le secteur (notamment les projets TC) et livrés à l'horizon 2020. Aucune modification du réseau de voirie n'est apportée dans ce scénario.

Cette simulation met en évidence les principales évolutions de trafic à prévoir. Celles-ci concernent premièrement une augmentation significative du trafic sur les axes structurants (A6, RN104, RN20 et RD19) ainsi qu'une augmentation du trafic sur la voirie locale à proximité des projets (secteur d'Evry, Val Vert, Portes de Bondoufle, etc.).

Il est donc à prévoir une dégradation des conditions générales de circulation due à l'augmentation de la congestion sur l'ensemble du réseau (A6, RN104, RD19 ainsi que les voies locales). Ceci se traduit, pour les usagers, par un allongement des temps de parcours sur les axes principaux et un allongement des files d'attente aux carrefours.

M. LIAUTARD insiste sur la nécessité d'améliorer les transports dans le secteur.

M. AUBOUIN propose d'associer les représentants de la SNCF au prochain comité technique afin d'affiner la simulation de trafic en y intégrant le projet de ferroutage qui, selon les prévisions, drainerait 240 PL/jour (3 allers-retours par jour) et pourrait doubler d'ici à 3/4 ans. L'objectif à terme de ce projet est de 30 allers-retours par jour.

## INSCRIPTION TERRITORIALE DE LA BASE AÉRIENNE 217 ET DU 1<sup>ER</sup> GLCAT (INSEE)

**M. PETOUR présente la méthode qui sera mise en place par l'INSEE.**

Il s'agit d'évaluer l'effet direct, indirect et induit de la fermeture de la BA217 et du 1<sup>er</sup> GLCAT sur l'emploi et sur la population. Cet effet pourra être localiser au niveau de l'Ile-de-France, du département de l'Essonne, des EPCI et des communes.

Il met l'accent sur la nécessité d'obtenir les données sources de l'étude sans lesquelles rien ne peut être fait.

## PISTES D'ÉVOLUTION POUR LE SECTEUR

**M. LIAUTARD** explique que certains secteurs militaires de la BA217 demeureront (installations militaires, ANS...) et qu'il faut aussi prévoir une zone pour le Plan Neptune.

**La présentation de M. MOREAU suit.**

***Les différents secteurs évoluent indépendamment les uns des autres:***

- le secteur ouest avec le renforcement du pôle de santé. En effet, les services de santé militaires présents sur le site seront maintenus et renforcés par l'installation de nouvelles structures. Ce pôle renforcé se développera à l'interface de l'entrée ouest actuelle. Le système IMASSA-IRBA sera complété par le projet P4 et l'implantation d'un amphithéâtre. L'ensemble constituera un pôle de recherche à forte technicité. Ce secteur est également concerné par le plan Neptune,
- le secteur est, « zone de vie » actuelle. L'avenir du pôle logements sur la zone Est se pose. L'offre existante est exceptionnelle (900 chambres) et pose la question de l'intérêt de son maintien à moyen-long terme dans le parc de logements du Ministère de la Défense. Une réutilisation est envisageable (hébergement de chercheurs, étudiants, etc.) mais son

positionnement reste un handicap au regard de son isolement par rapport aux centralités urbaines (centres-villes et polarité d'Evry) et des grandes liaisons en transports en commun.

- le secteur sud, à composante agricole et où est implanté l'INRA. L'INRA exploite et entretient les terres de la BA 217 depuis 1958. La fusion des 3 domaines expérimentaux de Vilvert, Brouëssy et Bressonvilliers a donné naissance à l'UCEA (Unité Commune d'Expérimentation animale) en avril 2000. La création du Physiopôle incarne la dynamique de développement de l'INRA. Ce projet consiste à rapatrier les ovins et caprins (1000 bêtes) du site de Brouëssy sur le site de Bressonvilliers, restructurer les laboratoires, créer des blocs opératoires, réorganiser les surfaces cultivées et proposer une offre de logements complémentaires pour les chercheurs. La surface nécessaire à un fonctionnement autonome du projet est de 350 ha de SAU minimum.
- la frange nord agricole à l'interface avec un tissu urbain en mutation. Caractérisée par une bande orientée est-ouest de 900 m, cette zone est occupée par des exploitations agricoles. Elle assure la transition entre l'emprise militaire clôturée et les secteurs urbanisés au nord (chapelet de ZAE adossées à la Francilienne et zones d'habitat du Plessis-Pâté et à Bondoufle). La dynamique de projets déjà à l'œuvre sur ce secteur (projet Val Vert, extension urbaine du Plessis-Pâté, etc.) pose le problème de son interface et de sa connexion avec les emprises de la BA217 et plus globalement du maintien des équilibres actuels (activité agricole notamment). D'autant que la levée du PEB et le projet de Rocade Centre Essonne alimentent la réflexion au regard des enjeux et des besoins en terme de liens et de transitions entre espaces à vocations diverses.

M. MOREAU insiste sur la nécessité du maintien d'un équilibre entre **agriculture et urbanisme**.

#### **La levée du PEB**

L'abrogation du PEB (juillet 2008) ouvre de nouvelles perspectives en terme de mutations urbaines (densification autour de la gare de Marolles par exemple).

D'autre part, l'analyse des POS/PLU permet de mettre en avant les potentialités d'évolution du secteur en identifiant les superficies ainsi libérées des contraintes du PEB (cf. présentation pour les données).

#### **Le Lieutenant Colonel COADOU présente le plan Neptune en détail.**

Il s'agit d'un important dispositif militaire pour faire face à une crue centennale de la Seine, correspondant à:

- 1 000 000 de personnes touchées par une crue de 2 mois environ,
- 10 000 militaires mobilisés arrivant sur la BA 217 en 3 « vagues » (venant de toute la France); la BA217 est le lieu d'attribution des missions,
- 350 personnes gèreraient l'arrivée sur les lieux des forces mobilisées.

Le but du plan est triple :

- assurer la sécurité générale,
- intervenir au profit de la population civile,
- renseigner les autorités sur la situation à travers la région.

La temporalité du plan Neptune :

- à J-3 : activation de la ZRA (Zone de Regroupement et d'Accueil)
- à J (lorsque la Seine atteint une hauteur de 5,5m) : ouverture des centres d'aide
- de J+1 à J+3 : arrivée des différents détachements en provenance de toute la France
- à J+4 : les PC des forces sont opérationnels
- à J+5 : déploiement des forces terminé

La durée totale de l'intervention en Ile-de-France serait de 3 à 5 mois.

Les convois rentreraient par l'entrée Ouest, emprunteraient alors les taxiways puis la piste principale 05/23 (orientation 050°/230°) afin de procéder aux différents ravitaillements. La partie sud de la piste servirait de zone de parking.

La BA 217 a été choisie car elle est desservie par un bon réseau routier tant vers Paris que vers la province (A6, N20, A10, RD19), ce qui facilitera l'arrivée des forces par camion. Elle dispose de différents réseaux (eau, gaz et électricité) et de logements.

La ZRA sur la BA 217 est l'unique point d'arrivée des forces en Ile-de-France.

**M. JOLIVET, Délégué régional de l'INRA, présente le projet de l'institut :**

- un besoin de 350 ha de surfaces agricoles utiles d'un seul tenant,
- 25 emplois supplémentaires créés sur le site.

Cela représente 140 ha de moins que la surface exploitée actuellement.

**Mlle ROLAND précise** qu'à l'heure actuelle aucun arbitrage n'a été rendu concernant les parcelles de la base aérienne qui pourraient être vendues à l'INRA. La localisation qui figure sur la présentation est donc indicative.

M. DECAUX s'interroge sur le fait que les terres exploitées actuellement par l'INRA s'étendent au-delà de l'emprise militaire de la BA 217. Il lui est confirmé que l'INRA déborde du périmètre clôturé de la base aérienne mais que ces terrains sont bien propriété du Ministère de la Défense.

**M. LEONHARDT intervient** en rappelant les chiffres très bas de l'emploi sur l'agglomération du Val d'Orge, avec 0.6 emploi/hab pour le Val d'Orge avec un passage de 0,5 à 0,6 en 6 ans. Il compare ces chiffres avec les données d'Evry (1,1 emploi/hab) et de Saclay (1,3 emploi/hab). La fermeture de la BA217 entraînera une chute de ce ratio à 0,5 ce qui annulera les efforts réalisés durant ces 6 dernières années. Il avance le chiffre de 2 400 emplois perdus et souligne que la CAVO fera tout ce qui est possible pour compenser ces emplois.

Il souligne, par rapport au projet de l'INRA, que l'agriculture apporte peu d'emplois.

L'INRA fait valoir qu'il s'agit d'un projet avancé et établi depuis longtemps. Une demande d'acquisitions de la surface nécessaire à la viabilité du projet a été faite. L'INRA est prêt à discuter des limites de sa surface cultivable, et explique qu'elle cultivera à terme 140 ha de moins.

## LES FUTURS PROJETS SUR LA BASE AÉRIENNE PROPOSÉS PAR LES INVESTISSEURS

**M. AUBOUIN présente les projets qui lui ont été proposés :**

- Équipements publics : implantation d'une nouvelle centrale pénitentiaire
- Aéronautique :
  - o réutilisation des pistes par l'aviation légère civile. Toutefois, ce projet est irréaliste du fait des contraintes engendrées par l'aéroport d'Orly. Il rappelle également que le PEB a été abrogé et qu'il est hors de question d'en créer un nouveau
  - o réutilisation des pistes pour en faire un hélicoptère reprenant une partie de l'activité de celui d'Issy-les-Moulineaux. Il s'agit d'une activité bruyante mais valorisante et apportant un bon financement

- Culture : installation d'un centre de stockage, de conservation et de traitement du Muséum d'Histoire Naturelle
- Loisirs : création d'un parc d'attraction autour du thème de l'avion (Aéroparc). L'intérêt de ce projet reste à démontrer.
- Nouvelles technologies, carburant et recherche : installation d'un méthaniseur par NASKEO en liaison avec l'INRA
- Énergie : installation d'une centrale solaire au sol (panneaux solaires sur les pistes qui offrent des conditions intéressantes (plates, facilité d'accès...))

**Par ailleurs, M. DECAUX** souligne la création d'une multitude d'associations locales voulant conserver la mémoire du site. Il qualifie cet engouement « d'agitation politicienne locale ».

---

Faute de temps, la thématique « agricole » n'a pu être abordée. Elle sera développée lors du prochain comité technique.