

**COMPTE-RENDU DU COMITÉ TECHNIQUE N°2  
DE LA SPL « VAL D'ORGE-91 »  
FRANCILIENNE SUD AMÉNAGEMENT**

**Jeudi 11 octobre 2012  
à la Maison de Justice et du Droit**

Etude d'un positionnement stratégique lié à la reconversion de la base aérienne 217  
Action 3 du CRSD

Etude de déplacements entre les RER C et D  
en vue d'une meilleure desserte des zones d'activités de l'ex-base aérienne 217  
Action 7 du CRSD

Affaire suivie par Alain GAYRARD  
Directeur de projets de la SPL « Val d'Orge-91 »  
Francilienne Sud Aménagement  
Tél. : 01 69 72 18 18  
e-mail : a.gayrard@agglo-valdorge.fr

**Participants des agences d'urbanistes et Bureau d'études**

**Action 3 du CRSD**

MULLER Sybille	AREP VILLE
DALNOKY Christine	Atelier de paysages - Equipe AREP
BOUNINNEAU Grégory	Attitudes urbaines
VALADIE Chloé	L'AUC
BATTESTI Aude	L'AUC
GRANGER Véronique	Pro Développement - Equipe L'AUC
DE SAINT-VINCENT Nina	Pro Développement - Equipe L'AUC
DELANNOY David	Quelleville - Equipe L'AUC
BALDE Delphine	FRANCOIS LECLERCQ
BAILLY Pierre	FRANCOIS LECLERCQ
SARLES Lucie	FRANCOIS LECLERCQ
POMMIER Emilie	Base - Equipe LECLERC

**Action 7 du CRSD**

LICHERE Vincent	SAFEGE
DIAS Claudia	SAFEGE
KOUVIELOU Maria	SAFEGE

### **Autres participants**

ABONDANCE Bernard	Agence pour l'économie en Essonne - Pôle Analyse et Territoires
BEAUCIRE Marianne	Agence d'Urbanisme et de Développement Essonne Seine Orge
BEAUDET Sébastien	Conseil général
BELLEC Isabelle	Sorgem
BOZONNET Marie-Claire	Direction départementale des territoires
CABOS Julie	Communauté d'agglomération du Val d'Orge
CAILHAU Martine	Communauté de communes du Val d'Essonne
CERF Olivier	Elu CCIE
CHAUVOT Claude	Conseil général
DE BIASI Laure	IAU Ile de France
DEVEZE Fabienne	Chambre interdépartementale d'agriculture Ile-de-France
DOUGNIAUX Patrick	OL 217 / Service technique
DUCROHET Olivier	Assistance à maîtrise d'ouvrage
FOULON Monique	Hôtel de ville – Plessis-Pâté
GAYRARD Alain	SPL «Val d'Orge-91»
GREGOIRE Jean-Pierre	Direction départementale des territoires
GUILLARD Charly	Hôtel de Ville – Brétigny-sur-Orge
GUY Yves	Direction départementale des territoires
JUNOD Eric	Sorgem
KAUFFMANN Valérie	CAUE 91
KHOUTOUL Mohammed	SIVU
KRUMMENACKER Camille	Conseil général
LALE Marie-Laure	Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Essonne
LE NOAN Camille	Conseil général
LE ROUX Julie	Agence d'Urbanisme et de Développement Essonne Seine Orge
LIMARE Charlotte	Communauté d'agglomération du Val d'Orge
MAILLET Christophe	Safer
MESSAOUI Sandy	Communauté d'agglomération Evry Centre Essonne
MORIN Denis	Communauté d'agglomération du Val d'Orge
PADOT Marina	Conseil général
PALISSE Jean-Pierre	IAU Ile de France
PERRET Véronique	Conseil général
PHILIBERT Bruno	Conseil général
QUINTIN Sylvie	SPL «Val d'Orge-91»
QUITTARD Olivier	Communauté d'agglomération du Val d'Orge
ROECK Christian	Agence d'Urbanisme et de Développement Essonne Seine Orge
TRECOUR Arnaud	Communauté d'agglomération du Val d'Orge
VALOIS Michel	SIVOA

### **Excusés**

BAZIN Patricia	Conseil général
BEN MERZOUG Amir	Communauté d'agglomération du Val d'Orge
BERNARDIN Marie-Christine	Sorgem
CHAPON Benoit	Communauté d'agglomération du Val d'Orge
CHEMINEL Yannick	OL 217 / Service technique
CHOPIN Denis	Communauté de communes du Val d'Essonne
COHEN DUJARDIN Eléonore	Communauté de communes de l'Arpajonnais
COLSON Michael	SAFEGE
COLACICCO Gino	Communauté d'agglomération du Val d'Orge
DIMON Bernard	Communauté d'agglomération Evry Centre Essonne
DUBE Gwénola	Communauté de communes de l'Arpajonnais
FORTE Gérard	CSBDD de Monthléry
JAKOB Aurélie	Conseil régional d'Ile-de-France
KLOUCHE Djamel	L'AUC
LECLERCQ François	FRANCOIS LECLERCQ
LOPEZ Marie-Angèle	IAU Ile de France
MILBACH Philippe	SPL «Val d'Orge-91»
MONTAGNES Olivier	SAFEGE
MOUTARD Louis	AREP VILLE
PUJOL Gilles	Communauté d'agglomération du Val d'Orge
SALONIA Anne	STIF (Syndicat des Transports d'île-de-France)
SCHWEIGER Jean-Baptiste	Safer
THEPIN Patrick	Agence d'Urbanisme et de Développement Essonne Seine Orge
VENIEN Christophe	Communauté d'agglomération Evry Centre Essonne
VERNARDET Anne-Véronique	Agence d'Urbanisme et de Développement Essonne Seine Orge
VILAIN Jean-Paul	Conseil général

## **INTRODUCTION – Alain GAYRARD, directeur de projets de la SPL « Val d’Orge -91 » - Francilienne Sud Aménagement**

---

Alain GAYRARD remercie tous les participants et annonce les trois thèmes de ce comité technique : le paysage, l’eau et la valorisation du site puis l’agriculture et ensuite les transports et déplacements.

Des spécialistes référents sur chaque thème vont intervenir et exposer leur expertise.

Le paysage, l’eau et la valorisation du site seront exposés par Valérie KAUFFMANN, directrice adjointe du CAUE, qui présentera le guide des paysages réalisé par le CAUE, sous maîtrise d’ouvrage du Conseil Général 91.

Ensuite, Michel VALOIS, DGA au SIVOA interviendra sur la question de l’eau et du paysage.

Enfin, le Capitaine DOUGNIAUX de l’Armée de l’air exposera le thème « valorisation du site » et particulièrement les questions de pollution, d’infrastructures de la piste, les réseaux et servitudes.

Alain GAYRARD rappelle aussi que Olivier DUCROHET et Anne Véronique Vernardet représentant l’Audeso sont assistants à maîtrise d’ouvrage pour ces études.

### **I. PRÉSENTATION DU PREMIER THÈME : LE PAYSAGE, L’EAU ET LA VALORISATION DU SITE**

**Le paysage** (cf. document de la présentation en annexe)

#### *Sur le SDRIF et le SCOT*

Alain GAYRARD expose succinctement les documents de planification SDRIF et SCOT. Le SDRIF met en avant d’une part la préservation et la valorisation des paysages et, d’autre part, sur les enjeux environnementaux du paysage, on retrouve la question de la qualité du cadre de vie en lien avec la question du paysage dans le SDRIF. Le SDRIF est construit au regard de la convention européenne du paysage et intègre la charte des parcs naturels régionaux.

On note que la carte des entités paysagères d’Île-de-France identifie le plateau de Vert le Grand. De même, les questions de l’eau, des continuités écologiques (trame verte, trame bleue, biodiversité) ainsi que celles de l’assurance dans l’approvisionnement, du recyclage des matériaux, de l’exploitation des ressources régionales et locales sont posées dans le SDRIF.

Un sujet qui nous concerne puisque la piste est une infrastructure lourde qui peut ou ne pas être démolie mais qui, potentiellement, représente un avantage en terme de matériaux à recycler.

Alain GAYRARD présente une carte sur les zones humides et les petits cours d’eau au SDRIF et le document de planification baptisé « ceinture verte », projet issu du plan vert régional d’Île-de-France (1995) qui vise à pérenniser les espaces naturels situés en limite de l’Agglomération avec trois objectifs : limiter l’extension tâche d’huile, ouvrir des espaces verts aux habitants (loisirs...) et maintenir l’agriculture aux portes des villes.

Ces sujets sont abordés dans les documents de planification (SCOT) que l’on retrouve sur les territoires qui sont « prescriptifs » et définissent les grandes orientations.

Sur le SCOT qui existe au Val d’Orge depuis 2008, la question du paysage est traitée à travers trois entités morphologiques : urbaines, naturelles, ouvertes.

Sur la question de l’eau, il convient de retenir la structuration et la gestion des cours d’eau (SIVOA) et des schémas de planification, d’aménagement (SDAGE, SAGE). Concernant l’eau potable, une DSP existe, avec la Lyonnaise des eaux, jusqu’à 2017.

Sur l’assainissement, l’Agglomération du Val d’Orge a mis en œuvre un schéma directeur d’assainissement ; le SIVOA et le SIAAP sont des acteurs du territoire sur cette question.

L’infiltration de l’eau à la parcelle fait partie des obligations.

Véronique KAUFFMANN présente le « guide des paysages », un outil dynamique (diagnostic et orientations) au service des acteurs du territoire.

Ce document est propriété du Conseil général et n'est pas encore validé, à ce jour, par ses instances.

Il est composé d'un diagnostic sur les fondements des paysages essonniers - pointant leur caractéristiques et leur fragilité - et d'un document d'orientations qui permet de s'appuyer sur le territoire pour réfléchir à son aménagement et comprendre de quoi il est fait afin d'intervenir différemment. Il avait pour objet de valoriser les fondements et la diversité des paysages pour donner sens aux projets d'aménagement pour un développement plus durable, socialement, économiquement et spatialement.

Partant du postulat que les paysages de l'Essonne sont traversés par énormément d'infrastructures du sud vers l'ouest, c'est un paysage que l'on regarde peu, que l'on connaît peu et qui est peu reconnu et facilement « consommé ».

Le guide des paysages a été porté par l'agence Folléa-Gautier et je vous présente des extraits de ce guide avec des planches du diagnostic puis le document d'orientation mais je vous informe qu'il n'est pas encore validé par le Département, maître d'ouvrage.

Il est important de repositionner l'Essonne dans une dynamique francilienne. Ce n'est pas une île ; il faut la remettre dans des dynamiques territoriales. De fait, la richesse de ce paysage vient du fait qu'il se situe au carrefour de quatre grands pays issus des fondements géologiques. L'Essonne est versée par la vallée de la Seine, même si la Seine traverse peu le département, c'est là que se déversent tous les affluents ; ce qui donne un nombre de vallées impressionnantes pour ce territoire avec des paysages extrêmement variés. Les fondements de sa géographie sont dus essentiellement à la superposition de plateaux : le plateau de la Beauce, le plateau d'Ile-de-France et celui de la Brie. Ces plateaux découpés par les vallées des affluents de la Seine ont permis de définir sept grands ensembles de paysages essonniers.

Quand on a compris ces grandes dynamiques, on se rend compte que le plateau de Beauce forme l'horizon quand on est sur le plateau du Centre Essonne. Cette grande étendue, finalement, permet de voir les contreforts du plateau de Beauce qui borde le plateau sur trois côtés positionnant la vallée de l'Orge dissymétrique avec les coteaux de Brie et de Beauce. Jonction avec deux paysages qui se rencontrent. Le plateau de Brie est argileux calcaire et recouvert d'eau ; ce qui donne un sol propice à la culture céréalière.

L'importance des buttes témoins, repères dans le paysage (reliquat de la période géologique où les sables de Fontainebleau recouvraient la partie nord du département) Monthéry, Saint-Pierre à Brétigny et les trois buttes de Vert le Grand là où il y a l'écosite.

Ces grandes lignes qui existent, quand on s'intéresse au socle, ont en fait été souvent brouillées par l'urbanisation et les infrastructures qui sont venues en compliquer la lecture et l'usage. On n'arrive jamais à se reconnaître dans une entité géographique quand on est sur le territoire.

Le guide des paysages a choisi de fournir des clés de lecture et de projet simple afin que chacun puisse reconnaître le contexte dans lequel il se situe et celui vers lequel il tend comme la notion de parc agricole, de ville fluviale ou de lisière urbaine (au niveau du plateau Centre Essonne).

Ce territoire est vraiment un territoire de la limite, un paysage de la limite, la limite naturelle à la jonction de deux plateaux, la limite urbaine laissant place à l'agriculture, aux forêts, aux espaces naturels au sud et la limite par les infrastructures : à l'est, de la vallée de l'Orge par la voie ferrée, au nord par la Francilienne, véritable ligne de basculement entre le nord et le sud ; au sud, la base aérienne mettant à distance le plateau agricole.

Nous avons également travaillé avec l'Agglomération du Val d'Orge au moment de sa création et nous avons fait un gros travail de reconnaissance du patrimoine végétal et bâti pour se dire où était le lien, où était le socle dans cette Communauté d'agglomération. Nous tenons ces documents à votre disposition.

Alain GAYRARD insiste sur le fait que ce guide est exploitable sous couvert du Conseil général et il conviendra de se retourner vers le Conseil général pour voir comment il est possible de l'utiliser. Il représente une expertise complète et détaillé sur le paysage.

## **L'eau**

Michel VALOIS présente le SIVOA (Syndicat mixte de la vallée de l'Orge aval).

L'Orge est gérée depuis 150 ans ; rééquilibrée pour alimenter les moulins, remaniée au fil des années. Le SIVOA s'est occupé de l'organisation des meuniers dans les années 45. Aujourd'hui, 90 personnes s'occupent des 20 km de rivière sur les questions de paysage, d'urbanisme, de gestion des crues et des réseaux d'assainissement, d'eaux usées et pluviales.

Il y a 20 ans, l'Orge avant de déborder mettait plusieurs jours, voire une semaine ; maintenant, la rivière monte en une heure de 2 m<sup>3</sup> à 20 m<sup>3</sup> ; cela montre les enjeux de ce territoire au niveau du ruissèlement des eaux pluviales. Cela signifie, qu'en matière d'urbanisation, de constructions, il faut prendre en compte l'eau pluviale qui se déverse dans cette rivière. Cette rivière reçoit de l'eau des plateaux environnants. Le SIVOA s'intéresse à ce qui se passe autour cette vallée.

L'urbanisme réglementaire permet de maîtriser ces aspects et d'établir un véritable corridor écologique, un cœur de biodiversité sur la vallée de l'Orge. Ce qui est important, c'est d'arriver à tisser et maîtriser le lien jusqu'au plateau qui s'est totalement transformé (voir carte des chasses du Roi) sur le plan du paysage et de l'environnement. On est passé d'un paysage fermé avec des petites parcelles à un paysage ouvert. Dans ce contexte l'eau devient un enjeu important.

Le SIVOA transporte les eaux usées à la station d'épuration de Valenton et, cet été 2012, il y avait plus d'eau dans les collecteurs usés que dans la rivière.

Des éléments essentiels et structurants doivent être pris en compte : La liaison avec les fronts de rivière, les enjeux de la vallée de l'Orge et la biodiversité avec des continuités écologiques à préserver pour ramener la faune que l'on ne voit pas forcément entre les différentes masses boisées (forêts de Rambouillet et de Fontainebleau). A une échelle moins importante, des discontinuités au niveau de la faune actuelle : la piste existante est une vraie rupture écologique dans un secteur à enjeux, entre deux vallées, qu'il faudrait peut-être relier avec des continuités vertes car il y a une faune existante dans les deux vallées (plus riche à certains endroits).

Il y a une vraie différence de niveau entre les deux plateaux. Depuis le Centre d'essais en vol (CEV), on a une vue, un front, avec une différence de près de 70 mètres. Ce front fait obstacle à la vue et fait la richesse de ce paysage tout en le fermant.

Préserver le fond de vallée et relier les plateaux à ce fond de vallée.

On peut illustrer de façon schématique les trames vertes et bleues, les affluents de l'Orge qui permettent de relier la rivière Orge au plateau. A Brétigny-sur-Orge, il y a un petit cours d'eau, « le Blutin » qui disparaît dans le centre ville et qui prend sa source au niveau du CEV. Quand on descend sur le coteau de Brétigny-sur-Orge, il y a un bassin en plein centre ville qui retient les eaux pluviales qui viennent du CEV. Les affluents de l'Orge sont des enjeux importants. On essaie de réouvrir les cours d'eau pour rétablir les continuités écologiques.

### **La valorisation du site**

Le Capitaine DOUGNIAUX intervient sur les questions de revalorisation du site. Revenons sur l'historique du site et sur la plateforme du CEV. On distingue sur la photo, prise en 1946, les installations de pistes réalisées par les allemands. Précédemment, le champ d'aviation de Brétigny-sur-Orge était une piste où les avions décollaient toujours face au vent, donc uniquement une plateforme engazonnée. On a en mémoire le travail délicat qui a consisté à drainer ce terrain qui était auparavant un marécage resté non construit car impossible à drainer. On remarque des traces de bombes et on n'échappera pas à une dépollution de la piste quoi qu'on en fasse.

La deuxième diapositive présente le CEV avec ses chaussées imperméabilisées (environ 100 ha) et le Blutin.

La troisième diapositive présente les réseaux techniques qui existent aujourd'hui sur l'emprise et qui sont utiles encore à son fonctionnement. Les eaux pluviales, les eaux « vannes » (450 m<sup>3</sup> d'eau rejetées dans le collecteur tous les jours ; ce qui n'est pas négligeable). On voit que ce qui est collecté des deux zones de la piste converge vers le collecteur principal.

Il y a des réseaux plus petits également utiles au fonctionnement de la base qui utilisent des traversées de piste et qui continueront à fonctionner après la fermeture de la base.

Ensuite, il y a des réseaux électriques haute tension avec plusieurs postes de livraison pour la zone ouest qui sont installés et une boucle de 15 kg/volts qui existent toujours et qui sont encore aujourd'hui utiles au fonctionnement de la base. Il y a des précautions à prendre quand on fera des travaux afin de ménager les installations existantes anciennes mais encore utiles.

Il y a d'autres éléments qui n'intéressent pas forcément la base mais qui ont le mérite d'exister : une énorme conduite de gaz nord-sud avec un statut d'AOT (arrêté d'occupation temporaire).

De même, sur la partie nord, le long de la clôture, on a une canalisation d'eau qui alimente la commune de Plessis-Pâté, qui sert toute la zone de la Tremblaie, qu'il faudra prendre en compte.

Concernant le Blutin, je peux fournir quelques explications. Lors de l'imperméabilisation des chaussées aéronautiques, il y a eu tout un travail de drainage qui a été réalisé à l'occasion de la création des pistes. On aperçoit la piste, le tuyau enterré et on se trouve dans le bassin d'orages qui est un déversoir maintenant urbanisé. C'est un ovoïde de 2 mètres qui collecte toutes les eaux de pluie.

On retrouve sur la diapositive suivante le Blutin dans son bassin d'orages, le demi-cercle complètement intégré et l'ovoïde de 2 mètres qui débouche. Il y a un AOT, une servitude par rapport à la construction puisqu'on ne peut pas aller « attaquer » cet ovoïde de 2 mètres qui se trouve à peine à 1,80 mètre de profondeur.

Le dispensaire est un point de repère dans Brétigny-sur-Orge. Le RD 19 passe à proximité.

Le Blutin, dans son état actuel, est une zone de grand intérêt mais canalisé pour la suite de la traversée de Brétigny-sur-Orge après ce premier bassin d'orages.

Pour parler de la piste et de son éventuelle déconstruction, il faut imaginer la structure de cette piste, les coupes que l'on voit sur la diapositive en donnant l'épaisseur (suite d'une rénovation de 1988). Au départ, elle était tout en structure béton (premières chaussées avec un ballaste de 1 m à 1,50 m) et une partie réhabilitée en 1988 en enrobé, dans des épaisseurs variables selon s'il s'agit du seuil de piste, la piste la plus sensible ou son prolongement.

Quand il sera temps de s'attaquer à la déconstruction, cela peut être stratifié. On peut récupérer l'enrobé dans un premier temps, le béton dans un deuxième temps.

Alain GAYRARD ajoute que, lors du travail réalisé dans le cadre des ateliers avec la DDT sur la construction du CRSD, le bureau d'études SCET avait travaillé et évalué par ratios les coûts de dépollution.

Le Capitaine DOUGNIAUX ajoute, qu'au niveau de la pollution, à propos des ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement) sur le CEV, il y avait 97 ICPE et il en reste aujourd'hui seulement quatre. Chaque ICPE déconstruit a été dépollué. Il reste encore 4 unités réactives sur la base : deux stations de carburant à démanteler et deux chaufferies qui fonctionnent toujours. Elles ne seront dépolluées qu'à l'issue de leur fin de service.

Enfin, le Capitaine DOUGNIAUX précise que la Défense doit remettre un schéma conceptuel, c'est-à-dire une étude complète des sols par l'intermédiaire d'un certain nombre de sondage identifiant les pollutions qui ne nous sont pas connues aujourd'hui. Logiquement, il ne devrait pas y avoir de mauvaises surprises, à part la dépollution pyrotechnique dont on a déjà parlé, il n'y a pas eu de choses catastrophiques sur le CEV.

Alain GAYRARD précise que l'étude historique de pollution pyrotechnique, réalisée par l'établissement d'infrastructure de la Défense, a été remis aux maîtres d'œuvre.

Eric JUNOD pointe le fait qu'au niveau du paysage, nous n'avons pas beaucoup évoqué des éléments bâtis remarquables qui peuvent exister sur la base, à valoriser. Par exemple, les casernes sur le Val d'Essonne.

Une autre question concerne la boucle électrique qui reste en activité mais est-ce qu'à terme l'alimentation devrait être revue ou est-ce qu'on aura à vie une servitude en sous-sol ?

Le Capitaine DOUGNIAUX répond qu'à terme cela évoluera sûrement mais on n'a pas d'échéance. Aujourd'hui, la Défense a décidé de garder la zone ouest parce qu'elle y développe d'autres activités. Elle conserve l'usage de cette plateforme encore quelques années, donc il y a forcément un lien entre les deux et ce lien passe aussi par la boucle électrique de 15 000 volts.

Concernant le patrimoine bâti et les hangars, la Défense conserve les hangars puisqu'ils font toujours partie de la zone dite de « défense ».

Sur la question du patrimoine bâti, Alain GAYRARD complète et fait référence au travail, réalisé par le CAUE pour le compte de l'Agglomération du Val d'Orge en 2003-2004, qui a donné lieu à des parcours patrimoniaux (environ 12) élaborés à l'échelle du Val d'Orge sur les questions de paysage et de patrimoine architectural.

Delphine BALDE aimerait savoir, au niveau du diagnostic sur les questions paysagères, de l'eau notamment dans votre document d'orientation, s'il y a des points de friction, entre l'agricole, l'étalement urbain, les corridors verts ? Quels sont les enjeux de ces corridors écologiques ? Quel rôle pourrait avoir la base aérienne dans ce document stratégique ? Est-il possible de nous donner quelques indications ?

Valérie KAUFFMANN précise que l'enjeu de la base aérienne était un « grand blanc » pour l'étude des parcours patrimoniaux car cette zone était neutralisée. Nous sommes donc dans un territoire d'une extrême complexité fait de pièces complètement différentes. Ce qui est passionnant, c'est

que l'on ne peut pas réfléchir avec des outils conceptuels habituels (on n'est pas dans la ville mais dans quelque chose d'extrêmement particulier).

Nous avons aussi travaillé avec Plessis Pâté, par rapport à la zone d'activités qui est aussi constituée de commerces de proximité. Je suis plutôt en demande de ce que vous vous allez apporter sur la question du paysage entre le plateau et la zone plus urbanisée.

En ce qui concerne le SDRIF, Jean-Pierre PALISSE rappelle qu'il est consultable, dès maintenant, en nouvelle version. Ces présentations sur le paysage, sur l'eau, montrent à quel point on est dans un site avec des pièces différenciées totalement imbriquées, dépendantes des unes des autres avec des impacts mutuels considérables ; il y a là un vrai problème de travail à échelle large et à temporalité longue dans la mutation de ce secteur, dans la transformation de ce paysage, des fronts paysagers et urbains et du système de trame verte et bleue qui va recombinaison tout cela.

Sybille MÜLLER aborde un sujet concernant l'histoire aéronautique de la base aérienne. Toute une histoire qui n'apparaît plus aujourd'hui, qui n'est plus lisible. Avez-vous des éléments ?

Le Capitaine DOUGNIAUX précise qu'il y a de nombreux ouvrages réalisés dans le cadre de la vie du centre d'essais en vol. Il y a en a un sur l'emprise qui vient de sortir à l'occasion de la fermeture de la base. Le souvenir est toujours vivant. L'histoire du site est lourde et considérable.

Christine DANOLKY demande si, dans l'Essonne, il y a aussi une stratégie de développement de grands parcs publics, comme il y a eu dans les années 70 au nord de Paris.

Sébastien BEAUDET précise qu'il n'y a pas de politique départementale de parc de loisirs. C'est au niveau régional que les parcs se décident ; il y a des aides aux projets des collectivités notamment sur les trames vertes et bleues.

Christine DANOLKY se demande, lorsque l'on habite sur ce territoire, ce que l'on y fait, où va-t'on se promener et faire des choses autres que d'aller dans les centres commerciaux ? C'est la question des usages du paysage, savoir s'il y a des réflexions sur le sujet.

Camille LE NOAN indique qu'il n'y a pas de projet de récréation de grands parcs d'espaces verts à l'échelle du département. Un espace vert c'est plus de la « main de l'homme » alors que l'espace naturel est déjà en place depuis un certain temps (même s'il a été façonné par l'homme). On a beaucoup d'espaces naturels autour de la base. On est à 6 km des marais de la basse vallée de l'Essonne et de la Juine qui est une propriété départementale. Il y a le parc de Tréville, à côté le bois de Beaulieu. Les personnes qui habitent Plessis-Pâté, Brétigny-sur-Orge, ou plus au niveau de Vert-le-Grand, ont accès à des espaces naturels. La vallée de l'Orge, la vallée de l'Essonne complètent ces trames qui sont ensuite accessibles au public et qui méritent, peut-être, d'être mises davantage en valeur. Ce sont surtout ces espaces déjà existants qu'il faudra continuer de valoriser.

Michel VALOIS précise que la question n'est pas tellement au niveau des parcs. Dans le département, il y a une vraie politique de préservation des espaces naturels avec les ENS. La vallée de l'Orge en est un vrai exemple. Sur la vallée de l'Orge, il y a une promenade continue d'Athis-Mons à Arpajon. Depuis les plateaux, il faudrait créer des chemins pour rejoindre la vallée de l'Orge.

Valérie KAUFFMANN précise qu'il y a la vallée de l'Orge mais aussi le plateau agricole de Vert-le-Grand qui constitue un endroit pour le week-end où évoluent des cyclistes, des joggers,... C'est un espace de production mais également un espace d'usage avec des gens qui vont vers la vallée de l'Essonne. C'est un territoire extrêmement pratiqué au niveau de tous ces espaces naturels, agricoles. On est moins dans le « parc urbain » ; A Saint-Michel-sur-Orge et Sainte-Geneviève-des-Bois, il y a le « paysage intérieur », c'est-à-dire qu'à l'intérieur même du tissu urbain, il y a beaucoup d'espaces de respiration. On a l'échelle de l'espace de respiration et puis l'échelle de grand territoire. Finalement, ces choses sont déjà assez complètes, pas toujours tissées mais déjà présentes.

Christine DANOLKY précise que, dans la paysage, on est toujours dans l'appréciation, la conservation mais il est bien, dans un projet de cette ampleur, que l'on fabrique du patrimoine. La question du patrimoine paysager, contrairement au patrimoine architectural, c'est qu'il doit être pratiquement exclusivement pris en charge par la collectivité.

Olivier DUCROHET précise qu'il y a des pratiques anciennes de constituer des espaces verts de proximité donc ce n'est pas du tout hors de la culture locale. Ce qui est essentiel c'est l'articulation entre tout cela. L'urbanisme, depuis bien longtemps, est un urbanisme de « zoning » donc il existe des espaces verts, des espaces résidentiels ; la difficulté consiste à « recoudre » les usages, les

pratiques malgré un passé qui ne va pas dans ce sens ou une culture qui n'est pas d'imbriquer l'un dans l'autre.

Laure DE BIASI constate que ce qui est vraiment intéressant dans ces réflexions et, pour abonder dans le sens des paroles d'Olivier DUCROHET, c'est qu'il faut prendre en compte l'ensemble des espaces verts (agricoles, boisés, naturels, ouverts urbains en cœur de ville) et vraiment réfléchir tous ces espaces ensemble pour l'ensemble des fonctions qu'ils portent. On parlait de multifonctionnalité : ils ont des fonctions économiques, sociales, environnementales au sens large ; il convient de les réfléchir dans leur globalité et pas seulement dans un but de patrimoine ou de mise sous « cloche » mais bien dans un but de projet pour voir ce qu'ils apportent ensemble au territoire, en complémentarité.

## II. PRESENTATION DU DEUXIEME THEME : L'AGRICULTURE

---

Alain GAYRARD annonce le prochain sujet sur l'agriculture avec deux intervenants spécialistes, dont Christophe MAILLET de la Safer et Olivier QUITTARD, DGA chargé du développement à l'Agglomération du Val d'Orge qui s'occupe particulièrement du projet d'agriculture biologique.

Christophe MAILLET rappelle quelques éléments du contexte. En 2009, la Safer avait réalisé une étude pour le compte de la DDT qui visait à mesurer les consommations de terres agricoles sur l'ensemble du secteur du plateau de Vert-Le-Grand. Ils ont constaté qu'un grand nombre de terres avait disparu au cours de la dernière décennie et souhaitaient en inverser la tendance. Ce constat est arrivé à un moment où la société civile et les élus locaux ont pris conscience de l'intérêt de préserver les espaces ouverts et notamment agricoles. En 2009, l'Etat et la Région ont mis en place le « plan Bio Etat-Région », sur la période 2009-2013, qui vise à développer les surfaces en agriculture biologique, en Ile-de-France. Il se trouve que dans l'Essonne notamment et en Ile-de-France, il y a un déficit de production en agriculture biologique par rapport à la forte consommation de produits biologiques. On a également des projets portés par la Région, notamment le programme d'agriculture périurbaine qui vise à développer des systèmes de production plutôt orientés sur les circuits courts et des modes en agriculture spécialisée type maraîchages.

On a aussi, sur le territoire, le projet Val Vert, au nord de la base aérienne, qui intègre l'installation d'une exploitation agricole périurbaine et d'un magasin de producteurs ou une boutique qui pourrait permettre aux consommateurs de la zone d'acheter des produits de proximité.

Sur la diapositive, on voit que la région Ile-de-France est la première consommatrice de produits biologiques (plus de 50 % des légumes bio sont importés et on note que c'est la 19<sup>ème</sup> région en termes de production).

On avait aussi, en 2009-2010, réalisé un travail avec le groupement des agriculteurs biologiques (GAB) pour le compte de la DRIAAF. L'objectif était de voir comment installer des pôles agricoles biologiques, des lotissements maraîchers bio ; des installations isolées sont très compliquées à installer et il n'est pas toujours évident de les installer dans des zones céréalières. Il avait été convenu, avec la Chambre d'agriculture, le GAB et la Région d'essayer de trouver des espaces plus spécifiquement dédiés aux maraîchages biologiques. Concernant le contexte local, en 1982 et 2008, il y a eu 1500 ha de terres perdues, essentiellement pour des projets d'urbanisation, d'aménagement, d'infrastructures linéaire et autres. On voit sur le graphique que la consommation des espaces ouverts porte essentiellement sur les cultures céréalières et on remarque, sur la carte en haut à droite, les principaux espaces autour de la base aérienne qui ont quitté l'agriculture ou, en tous cas, qui ne sont plus aujourd'hui des espaces ouverts à proprement dit.

Il faut ajouter qu'il y a encore 393 ha de projets qui sont consommateurs d'espaces agricoles qui vont se faire dans les prochaines années ; il était donc intéressant de redynamiser toute la filière agricole et montrer aussi que le développement de l'agriculture pouvait contribuer à l'aménagement de cet espace ouvert qui a créé un lien sur toute la zone tampon, une frange entre le plateau agricole céréalière de Vert-le-Grand et notamment le site de l'INRA avec la partie nord plutôt dédiée à des activités économiques et de logements.

Le projet, en tant que tel, appelé « pôle agricole d'envergure régionale » puisque, en Ile-de-France, dans les années 70, il y a eu deux pôles, deux lotissements maraîchers et horticoles qui se sont créés dans le Val de Marne mais il n'y a jamais eu de projet d'aménagement agricole de cette envergure là portant sur une surface de 70 ha ; ceci permettrait d'installer huit exploitations maraîchères diversifiées. L'objectif au niveau des débouchés étant de vendre sur les marchés, en magasin de distribution de produits agricoles locaux. On compte à peu près, par exploitation, une surface utile de 5 ha ce qui représenterait à peu près 24 équivalents temps plein. On propose également dans la mise en place du projet une exploitation maraîchère de pleins champs de culture légumière dont l'objectif serait éventuellement de pouvoir développer davantage l'approvisionnement vers les grossistes (ce qui représenterait en équivalent temps plein quatre personnes). On a une structure de formation des futurs maraîchers type pépinière ou couveuse d'activités agricoles qui est prévue sur la commune de Brétigny-sur-Orge ; l'objectif étant de former de nouveaux maraîchers pour qu'ils puissent ensuite s'installer sur le territoire ou ailleurs en Ile-de-France en agriculture de maraîchage biologique.

On a identifié, en Ile-de-France, dans le département de l'Essonne notamment, une forte demande de la population, de la société civile, de venir cueillir directement les productions ; ceci nécessite un peu plus de surface. Le débouché étant bien évidemment la vente sur site avec quatre équivalents temps plein (un chef de projet et trois salariés).

Enfin, un élevage de type volailles bio (lapins, volailles) sur le site également pour diversifier au maximum les productions qui pourraient être issues du site. 1ha½ de SAU et notamment une vente sur site ou sur un point de vente de produits de proximité.

Les modes de distribution variés sont destinés à toutes les catégories de population. A ce jour, nous n'avons pas encore déterminé avec l'Agglomération du Val d'Orge quels seraient les circuits de distribution les plus développés. En tous cas, je vous ai listé les principaux : ventes sur des points de vente de distribution locaux, vente sur site envisagée sur Val Vert au nord de la base aérienne puisqu'il y aura dans le cadre du projet de zone d'activités un point lié à l'agriculture, vente par le biais de la cueillette, vente en système de paniers ou éventuellement la création d'une SCIC (société coopérative d'intérêt collectif) qui peut mêler des collectivités, des particuliers, des agriculteurs pour développer un projet de commercialisation. On a aussi d'autres modes de production : les magasins bio, les ventes auprès des grossistes, de la restauration collective encore sous le carreau des producteurs de Rungis qui est spécialement dédié aux agriculteurs franciliens.

L'idée est un pôle agricole de proximité biologique donc l'intérêt est de faire profiter à la population locale des produits issus de ce pôle.

La localisation sur le site a été déterminée après plusieurs échanges avec la profession agricole donc elle se trouverait au cœur de l'ancienne base aérienne, à la croisée des deux pistes « est-ouest » et « nord-sud ».

Olivier QUITTARD présente le projet qui fait l'objet de convention avec la Région et le Conseil général. Ce projet est coordonné avec la Chambre interdépartementale d'agriculture, la Communauté du Val d'Essonne et la Safer. Ce que vous a présenté Christophe MAILLET, c'est ce qui a servi de base à l'élaboration de la fiche action du CRSD. Dès la signature des conventions, une étude pré-opérationnelle sera lancée pour élaborer le lotissement ; ce projet est estimé à 2 200 000 euros, financé par la région dans le cadre de son programme agri-urbain, le Conseil général, l'Etat dans le cadre du CRSD, les collectivités et la Chambre interdépartementale (étant un partenaire non seulement financier mais aussi technique à l'élaboration de ce projet).

Une consultation aura lieu pour désigner une équipe chargée de la partie allotissement et du diagnostic ; le site militaire va faire l'objet d'une dépollution pyrotechnique conséquente mais aussi d'un diagnostic sur la qualité des sols, indispensable pour développer le projet d'agriculture biologique. Ensuite, sera défini le règlement du lotissement que nous intégrerons dans les documents d'urbanisme de Brétigny-sur-Orge, du Plessis-Pâté et de Leuville avec un appel à projets et sur la sélection des différents porteurs. Puis, il y a des travaux d'aménagement d'un lotissement agricole avec ses réseaux avec la question de l'eau. Il conviendra de travailler sur l'emploi des bâtiments existants issus de la cession, de manière à valoriser les hangars (ne pas forcément construire des bâtiments alors qu'il y en a déjà sur place), d'établir une stratégie de communication auprès des partenaires et du public. Il sera important de sensibiliser non seulement les consommateurs mais aussi les distributeurs sur cette logique de production locale, de consommation locale.

Concernant les emprises, les bâtiments et les zones potentielles de bâtiments à créer sur les emprises de la piste, l'idée n'est pas forcément de démonter, en tous cas sur une partie mais d'utiliser cette partie qui n'est pas de la surface agricole utile pour mettre les équipements techniques et laisser les emprises pour le projet de lotissement. Effectivement, ce projet agricole vient s'insérer dans la gestion complète, la préservation des espaces ouverts, trames vertes et bleues, y compris dans le cadre de Val Vert.

Christophe MAILLET précise qu'il est intéressant de souligner que c'est le site de l'INRA, situé au sud, qui a développé plusieurs unités dont une unité céréales classique, une unité d'élevage bovins et une nouvelle unité sur les ovins caprins et la combinaison de tous ces systèmes de production pourrait permettre de travailler sur la notion de parc agricole de dimension régionale. Cela pourrait être intéressant de valoriser l'activité agricole dans ce cadre là.

Alain GAYRARD sollicite les équipes pour des questions sur ce sujet très structurant.

Christine DANOLKY demande si les propriétés vont être ouvertes ou fermées ?

Olivier QUITTARD annonce que, du point de vue du règlement, il va être mis en place une ZAP pour sanctuariser définitivement les espaces et les dédier au lotissement agricole ; donc déjà un acte fort au niveau du règlement.

Christophe MAILLET ajoute que les lots agricoles sont vraiment exploités en vertu de baux ruraux et l'objectif premier est la production de produits agricoles ; donc il faut éviter une sur-fréquentation de cet espace. Dans l'aménagement global, il y a matière à trouver des solutions pour créer des liaisons, des cheminements sur des espaces plutôt dédiés au consommateur mais il convient de bien spécifier les espaces pour la production. Au niveau du paysage, on peut essayer d'associer les deux. Pour reparler de l'histoire du lieu, il y a des miradors sur le site, il y a une grande étendue et il serait intéressant de mettre en valeur les productions agricoles en faisant en sorte qu'il y ait des liaisons un peu surélevées par rapport à la zone de production ; ce qui éviterait

de limiter la consommation des espaces productifs pour en faire d'autres usages. Pour l'instant, il s'agit de pistes car aujourd'hui, il n'y a pas d'études paysagères d'aménagement global.

Olivier QUITTARD complète par le fait que les travaux des équipes vont forcément nous aider dans le cadre de la rédaction du cahier des charges et ensuite du travail avec les équipes d'œuvre, d'assistance à maîtrise d'ouvrage qui nous accompagnera à l'étude de faisabilité. Il conviendra d'intégrer des prescriptions, des préconisations dans la gestion globale de l'espace.

Olivier QUITTARD indique que, dans le cadre de la ZAC Val Vert, le projet initial prévoyait de l'agriculture de proximité. L'idée était d'avoir un pôle maraîcher de proximité dans le cadre de Val Vert. Au cours des différents échanges et notamment des discussions au sein de la CDCEA (Commission départementale de consommation des espaces agricoles), il s'est avéré que les sept hectares sur Val vert vont être intégrés et centralisés sur le projet d'agriculture bio de la BA 217. Cependant, la logique de distribution au sein de la ZAC Val Vert reste une priorité.

Olivier DUCROHET ajoute qu'il reste à régler les degrés de proximité entre l'urbanisme ordinaire et cette agriculture dont on ne sait pas très bien ce qu'elle est. Historiquement, toute la vallée de l'Orge était constituée de maraîchage. On voit bien que ces rapports sont souvent conflictuels et on perçoit peu d'exemples en France où cette proximité est bien réglée et bien pensée. Si c'est pour faire une agriculture biologique du type industriel, il est évident que l'on aura le même rapport entre l'habitat et les zones d'activités qu'entre cette zone agricole et l'habitat. Je ne pense pas que ce soit ce que l'on cherche.

Je pense qu'avant de s'empresse à construire des règlements compliqués, il faut inventer une nouvelle proximité qui soit acceptable pour les deux. Il faut que ces deux activités puissent vivre à proximité en liaison sans cela, on va continuer de faire du « zoning ».

On attend de vous des propositions fortes sur ces questions. C'est un des enjeux de la réflexion que l'on conduit ensemble.

Arnaud TRECOUR ajoute au sujet des outils réglementaires à notre disposition aujourd'hui, que pour bien ancrer la perspective du développement de l'agriculture sur le territoire, il s'agit de la préserver et de la redévelopper. A terme, on pourra s'apercevoir que la Communauté d'agglomération du Val d'Orge et la Communauté de communes du Val d'Essonne auront à cœur de « regrignoter » une partie des secteurs auparavant dédiés à des vocations autres, notamment de développement à une sanctuarisation voire un autre type d'agriculture sur ce territoire.

Nous avons plusieurs outils réglementaires mais nous souhaitons aller plus loin dans le cadre de la révision du SCOT du Val d'Orge. Non seulement la base fait partie intégrante de la réflexion sur le redéveloppement de l'agriculture de notre secteur mais au-delà, on veut entamer toute une réflexion plus globale sur quel rôle, quelle fonction pour l'agriculture aujourd'hui et demain.

Sur la base des analyses fonctionnelles développées par l'IAU, on a des méthodologies que l'on va approfondir avec Christophe MAILLET de la Safer. En parallèle de cela, on développera, dans le SCOT, ces éléments de planification qui nous permettent de voir, à moyen terme ou à plus long terme, les perspectives de développement de l'agriculture sur notre secteur.

Christine DANOLKY précise qu'en région parisienne, avec le maraîchage, les jeunes générations n'ont pas tout à fait cette relation-là. Dans l'ouest parisien, il y avait les champs d'épandage et ce n'était pas très bien d'habiter à côté du maraîchage. Je pense que nous avons une vieille idée que ces lieux n'étaient pas les beaux quartiers, les bons coins pour habiter. Cela s'efface maintenant mais dans le temps, c'était comme cela.

Grégory BOUNINNEAU s'interroge, dans le projet proposé, sur quelles sont les marges de manœuvre de réorganisation des parcelles proposées. Quels sont les liens fonctionnels qui expliquent cette répartition ?

Arnaud TRECOUR précise qu'il y a des étapes à franchir déterminantes. Tout d'abord, la révision du schéma directeur de la région Ile-de-France, dans un premier temps, qui va fixer le cadre global de l'épuration dans laquelle on va pouvoir travailler à l'achèvement et à la consolidation d'un projet comme celui-ci. C'est un premier élément puis après, il y a quelque chose qui est du ressort de la souplesse même fonctionnelle à avoir, notamment la certitude sur la qualité agronomique des sols. C'est une base de départ.

Les outils réglementaires, la qualité des espaces et enfin la fonctionnalité ; tout cela amènera à moduler les éléments figés sur une carte mais il le fallait dans le cadre du CRSD pour crédibiliser la démarche puisque c'était un grand enjeu.

Marie-Claire BOZONET, représentante de l'Etat, rappelle aux équipes présentes et qui n'ont pas assisté aux débats pendant plus d'un an pour élaborer le contrat de redynamisation du site de défense, trois invariants. Le premier, qui n'a pas du tout été évoqué ce matin mais que nous devons tous avoir présent à l'esprit, c'est qu'au travers d'une ligne grosso-modo « ouest – nord-

ouest ; est – sud-est » va subsister une vaste zone qui va rester fermée et qui s'appelle « Plan Neptune ». Vous entendrez parler du Plan Neptune qui restera une zone Défense réservée notamment aux situations de crise et préparations aux situations de crise, de manœuvres. Cette zone-là, permet notamment d'avoir 40 ha exploités par l'INRA par convention avec le Ministère de la Défense (très positif).

Elle permettra, suivant des modes que nous ne connaissons pas encore aujourd'hui, à ceux qui exploiteront les zones maraichères, du nord ou du sud, de pouvoir traverser (et certainement à l'INRA de traverser comme c'est aujourd'hui le cas).

Deuxième invariant : la répartition entre zones de maraichages, zones qui continueraient à être réservées à l'INRA, sachant qu'aujourd'hui l'INRA exploite l'ensemble de la base donc 450 ha. Il a été promis à l'INRA qu'elle conserverait la possibilité d'exploiter 250 ha de surface agricole utile.

Tout cela c'est une somme finie : il n'y a pas plus que les 750 ha de la base ; donc ce sont des invariants qui sont le résultat de très longue et difficiles négociations.

Côté Etat, nous sommes attentifs à ce que les terres dédiées au maraichage soient propres au maraichage ; ce sera pour nous une priorité. Nous sommes aussi très attentifs à ce que l'INRA conserve le minimum vital sachant que ces 250 ha de SAU sont nécessaires, notamment pour poursuivre des programmes de recherches soutenus par l'Europe, en particulier, qui coûtent des dizaines de millions d'euros et qui sont très utiles à tous, à commencer par les agriculteurs.

Je souhaitais le rappeler. Pour le reste, les jeux sont ouverts.

Olivier QUITTARD annonce qu'une première analyse de sols sera réalisée. En 2013, sera lancée la consultation pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage et le rendu d'étude est prévu fin du premier trimestre 2013.

Delphine BALDE s'interroge par rapport au dimensionnement du projet (90 ha), Est ce une masse critique par rapport au fonctionnement, à la programmation ? Est-ce qu'il s'agit de quelque chose qui pourrait se développer à terme, avoir une masse doublée ?

Christophe MAILLET précise que l'objectif est bien de trouver l'ensemble des porteurs de projets agricoles en même temps et de pouvoir proposer, d'ici fin 2013, aux agriculteurs qui souhaitent s'installer, l'ensemble des lots. Nous avons considéré qu'un lot de 5 ha pour du maraichage est largement suffisant et même trop au début lorsque l'agriculteur va s'installer. Tout dépend ensuite de son système de commercialisation, s'il vend en AMAP (Association pour le maintien de l'agriculture paysanne), s'il veut un salarié ou s'il veut travailler tout seul. Ce sont des variables d'ajustement que l'on pourra travailler au fur et à mesure mais cela s'inscrit dans le temps.

Par conséquent, autant leur laisser des possibilités de développement dès le départ plutôt que de les contraindre et faire qu'ensuite ils ne puissent pas se développer.

Sur les 70 ha, la notion de pôle ne peut se faire que s'il y a des mutualisations, un système collectif qui peut se mettre en place. Au niveau de la commercialisation des produits, de l'irrigation, des bâtis et même de la main d'œuvre, on sait qu'à partir d'une dizaine de lots, cela commence à être intéressant. On s'est basé sur l'expérience que l'on avait eu dans les années 70 quand il y a eu la création d'un lotissement maraicher à Périgny-sur-Yerres, dans un cadre similaire.

Delphine BALDE convient que c'est la première pierre d'un système que l'on va expérimenter ailleurs ou est-ce en lien avec d'autres projets réalisés que l'on peut aller voir, avec des interactions. Ce qui l'intéresse, c'est surtout la question de la lisière : comment peut-on traverser ces espaces, que peut-on construire sur ces limites ? Comment intégrer votre projet dans un système plus global et a-t-on des références de ces projets, une carte ?

Olivier QUITTARD souligne qu'en termes de références, on va avoir la plus grande surface en Ile-de-France d'un seul tenant, dédiée au maraichage ; cela contribue à la spécificité globale de l'ensemble de la réflexion de la reconversion de la base aérienne. Comme l'a rappelé Marie-Claire BOZONET, on est dans un découpage issu du CRSD.

Il y a d'autres espaces sur le plateau de Vert-le-Grand, sur Marcoussis, qui se pose dans une logique de réseau.

Christophe MAILLET complète en précisant, qu'en 2010, lors des premières réflexions d'un pôle agricole bio, nous avons fait appel à un atelier de paysagistes architectes pour réfléchir à la forme architecturale que pourrait prendre un pôle de proximité. Suite à ce travail de terrain spécifique sur ce dossier, on essayé d'extrapoler pour faire des recommandations plus générales qui s'adresse à toutes les collectivités d'Ile-de-France. Nous avons une plaquette que l'on peut vous communiquer.

Valérie KAUFFMANN précise qu'il est important, en « dézoomant » que ce projet s'intègre dans un réseau agricole déjà en construction, puisqu'à proximité, il y a une agriculture très vivante, un maraicher bio sur le plateau de Vert-le-Grand (famille de trois générations – tradition de maraichages) et il est vrai que sur le département de l'Essonne, il y a énormément de projets, chacun avec ses spécificités, en recherche de rapport entre la ville et l'agriculture, avec à la fois

l'aspect social et l'aspect de production. Il y a Télécité sur le plateau de Saclay et l'installation des jardins de cocagne, l'association du triangle vert « Saulx-les-Chartreux- Marcoussis ».

Jean-Pierre PALISSE évoque un sujet assez important qui ne soit pas celui des grands sites invariants mais celui de la partie « nord » dont on envisage une urbanisation qui se fera sur un temps relativement long inévitablement, compte tenu de la taille de l'espace, de sa situation, des ses interrogations, de ses modes de desserte. Un développement qui va se faire sur 10, 15, 20 ans. Cette interrogation en matière agricole : l'agriculture présente sur ces sites va - t'elle pouvoir rester ? Comment la transition va - t'elle se faire ? Comment le passage va - t'il se faire pour que l'on ne parvienne pas à un processus d'abandon trop tôt qui pourrait poser d'énormes problèmes de gestion de l'espace et de coordination avec le reste. Il y a un vrai travail, une réflexion d'anticipation et de gestion dans le temps à poser.

Christophe MAILLET indique qu'ils ont travaillé avec les services de l'Etat, le Ministère de la Défense et l'INRA qui occupe encore l'espace en vertu d'une convention particulière. Il est prévu que la Safer puisse organiser la gestion locative de tous les terrains situés au nord et sur la commune de Brétigny-sur-Orge de manière à ce que l'urbanisation, qui sera progressive, puisse s'installer sans forcément contraindre les exploitants qui seront sur place. Pour l'INRA, il est prévu que cette exploitation reste encore quelques années. Aussi, nous avons des outils spécifiques pour organiser cette gestion locative temporaire.

Laure DE BIASI demande quel était le périmètre de l'analyse fonctionnelle que vous comptiez mener. Est-ce que cela vise plus large pour connaître les interactions avec les territoires environnants ? Par ailleurs, pour prendre en compte les différentes problématiques (espaces naturels, paysages) associez-vous un autre bureau d'étude ou bien est-ce que plus - une analyse agricole sur ce territoire ?

Alain GAYARD souligne que la question de ce territoire doit être analysée sur plusieurs échelles (voir cahier des charges) pour évaluer et déterminer quel est le sens, le poids de ce territoire, à une échelle beaucoup plus large, y compris en lien avec le Grand Paris, et une échelle locale sur le territoire du Val d'Orge,

Laure DE BIASI demande s'il faut prendre en compte, sur l'analyse fonctionnelle que vous évoquiez, uniquement la dimension agricole ou prendre en compte tous les espaces ouverts dont l'espace agricole qui nous préoccupe particulièrement.

Alain GAYARD précise que ce que l'on étudie là est issu d'une fiche action du CRSD « Etude de positionnement stratégique » ; ce n'est surtout pas un projet d'aménagement mais une réflexion de grandes orientations d'aménagement. Tous les thèmes posés sont évidemment des grands sujets de réflexion sur l'aménagement. L'agriculture en est un.

Laure DE BIASI demande si cela fait appel au dispositif subventionné par la Région.

Olivier DUCROHET ajoute que toutes les zones comprises entre le CEV et la Francilienne sont des espaces agricoles, des cultures fragilisées pour plusieurs raisons (forte probabilité d'activités des zones d'activités, des espaces résiduels agricoles de plus en plus enclavées et impropres à la grande culture céréalière). Il est évident qu'il faut prendre en compte dans nos réflexions l'évolution complète de ces grands secteurs. On sait bien que l'Orme fourmi repérée depuis longtemps est complètement enclavée. On sait bien qu'il faut imaginer, dans les quinze prochaines années, la mutation de cette agriculture vers une autre agriculture beaucoup plus en proximité avec l'urbanisation. C'est une évidence ; ce qui reste à Plessis Pâté va évoluer.

Les agriculteurs, les propriétaires sont âgés très souvent. Nous avons eu des échanges importants avec les agriculteurs quand on a acquis une trentaine d'hectares dans ce secteur là il y a quelques années pour construire Val Vert. O

n sait bien qu'il ne faut pas faire bouger tout n'importe comment sous peine de « mitage » sinon, on continuera de « manger » progressivement les terres agricoles en fonction des propriétaires qui voudront vendre comme cela s'est fait par le passé. Il faut proposer une réelle alternative à cela ; c'est vraiment un enjeu fort.

Michel VALOIS estime qu'il faut parler des continuités écologiques. A-t'on une connaissance de la faune et de la flore de ce territoire qui était fermé ? Peut-être est-ce une réserve d'animaux préservés ? On sait qu'une parcelle cultivée peut créer une discontinuité écologique pour la transhumance des animaux. Les haies par exemple sont des richesses faunistiques qui peuvent être intégrées et pensées dans le projet.

Le Capitaine DOUGNIAUX répond qu'en termes de flore, il y a déjà eu une étude conduite par l'École de Versailles. Une personne a retrouvé des plantes qui n'avaient pas été vues dans

l'Essonne depuis des centaines d'années. Il y a une potentialité incroyable et concernant les animaux aussi, on a la chance d'avoir des passages de gros animaux (des chevreuils en quantité incroyable) Les comptages sont assez précis puisqu'il y a une société de chasse.

Marina BADOT revient sur le point en lien avec les diagnostics de pollution, aux délais, une étude début 2013 et la Safer qui évoquait de trouver des porteurs de projets d'ici fin 2013. S'il fallait envisager une dépollution, avez-vous des retours d'expérience, le temps que cela prendrait ?

Christophe MAILLET indique qu'il y a deux choses : la pollution liée aux hydrocarbures qui va être traitée très rapidement et ensuite la pollution pyrotechnique. Sur ce deuxième point, on est bien d'accord qu'il n'est pas nécessaire de dépolluer tout l'ensemble des parcelles dédiées à l'agriculture bio ; simplement il ne faut pas construire sur des parcelles qui avaient été dépolluées au niveau pyrotechnique. Il est plus intéressant de sélectionner les porteurs de projets de travailler avec eux sur le mode de production, l'aménagement de leurs locaux et n'engager les travaux qu'après cette sélection de porteurs de projets car ils auront peut-être des demandes particulières qu'il faudra intégrer dans le projet global. Aujourd'hui, ce sont l'Agglomération du Val d'Orge et la Chambre d'agriculture qui portent le projet, qui assurent la maîtrise d'ouvrage mais, selon moi, la maîtrise d'ouvrage sera forcément ensuite déléguée aux agriculteurs. Ce n'est pas l'Agglomération du Val d'Orge qui va exploiter les terrains. Il faut composer avec les futurs maraichers.

Marina BADOT s'interroge également sur la question suivante. Vous avez évoqué la Chambre d'agriculture comme partenaire financier et technique. Je voudrais savoir dans quelle mesure vous avez prévu ou non d'associer d'autres partenaires puisque vous évoquiez des activités d'élevages. Nous avons l'établissement régional de l'élevage et puis tout ce qui tourne autour de l'agriculture biologique avec le groupement des agriculteurs biologiques, le pôle La Biosol ; il serait peut être intéressant de les associer.

Christophe MAILLET, sans vouloir parler au nom de l'Agglomération du Val d'Orge, indique qu'il y a un comité de pilotage et un comité technique élargi à toutes les structures qui interviennent de près ou de loin sur l'agriculture, sur la production ou la commercialisation (AMAP) qui devraient participer à l'élaboration de cette étude. Je crois que cela fait partie des obligations dans le cadre des conventions de financement qui avaient été demandées par la Région et par le Département.

Alain GAYRARD clôt le thème de l'agriculture en soulignant que cette question est majeure et fera l'objet prochainement d'un travail en atelier et l'ensemble des acteurs.

### III. PRÉSENTATION DU TROISIÈME THÈME : LES TRANSPORTS ET LES DÉPLACEMENTS

---

Alain GAYRARD excuse Anne SALONIA du Stif qui n'a pas pu venir

Il débute ce sujet en présentant le PDU qui est le document de planification et de programmation des déplacements franciliens pour les 10 à 15 prochaines années, pour les personnes et les marchandises y compris les questions de circulation et de stationnement.

Le calendrier du PDU est le suivant :

9 février 2011 : projet validé par Conseil d'administration du Stif pour proposition au Conseil régional

15 février 2012 : Le projet d'élus a été arrêté par le Conseil régional ; la Région est dans un processus d'approbation du PDU avec plusieurs phases : recueil des avis des personnes publiques associées, les collectivités donnent leur avis sur ce document. Une enquête publique prévue début 2012 et une mise en œuvre avec une approbation définitive du Conseil régional fin 2013.

La particularité de cette révision porte sur l'intégration du projet Grand Paris.

Arnaud TRECOUR précise que c'est un document très important pour toutes les communautés de communes et les communautés d'agglomération puisqu'il s'agit de brosser à gros traits les perspectives de développement du réseau dans sa totalité, c'est-à-dire à la fois dans son réseau structurant comme dans sa desserte de proximité.

D'ores et déjà, depuis un certain nombre d'années, la Communauté d'agglomération du Val d'Orge insiste sur le fait qu'en termes de desserte et d'accessibilité du territoire en matière de transport en commun, il y a un constat de carence qui est insuffisamment par le PDU ; le PDU est un document très général, générique qui vient d'une certaine manière faire écho à d'autres documents, que ce soit le schéma directeur de la région Ile-de-France, les schémas de planification et de programmation sur lesquels on ne voit pas véritablement la ligne de force structurante qui nous permettrait d'avoir des perspectives plutôt réjouissantes en matière de développement de notre territoire, eu égard aux raccordements, aux grands projets structurants. Ce n'est pas forcément l'opposition entre grande et petite couronne, le cœur dense de l'agglomération mais, en matière d'investissements, force est de constater que depuis un certain nombre d'années, les écarts se creusent et se creusent pas forcément en faveur des territoires qui seront support de développement.

Aujourd'hui, il y a une base aérienne avec 300 ha de potentiel de développement, d'optimisation d'espaces, et il va falloir créer les conditions nécessaires pour l'accessibilité. (même problème pour nos collègues d'Evry avec le projet de Grand stade). Nous sommes vraiment aujourd'hui sur une problématique de déséquilibre qui se creuse entre le cœur de l'agglomération et la grande couronne.

C'est la raison pour laquelle l'avis de la Communauté d'agglomération du Val d'Orge, sur le projet de PDUIF est négatif. Négatif en pointant quelques éléments factuels et formels :

- en termes de priorité, de déséquilibre entre le cœur dense de l'agglomération et les territoires dits périphériques, les écarts sont en train de se creuser notamment en matière d'investissements ;
- les priorités ne sont pas suffisamment bien affichées et bien intégrées dans le document notamment la priorité liée au RER ; notamment, il n'y a pas de structuration véritablement, de priorisation, de hiérarchisation des projets au regard de la nécessité d'équiper et de développer nos territoires. Nous aurions souhaité un vrai positionnement sur les transporteurs, sur les droits patrimoniaux parce qu'aujourd'hui, c'est une vraie problématique. Les collectivités, notamment celles qui ont le transfert de compétences en matière de transport se trouvent confrontées avec des droits patrimoniaux qui aujourd'hui deviennent ingérables dans le temps et nos concitoyens ne les comprennent pas du tout. Les droits patrimoniaux, ce sont, en gros, le monopole sur chacune des lignes qui a été fixé par le monopole des transporteurs. C'est un décret de 1949 qui n'a pas bougé. Aujourd'hui, pour faire simple et peut-être un peu abusif, les transporteurs ont le monopole sur leurs lignes et sont propriétaires de leurs lignes. Ce n'est pas ouvert à la concurrence. Le PDUIF n'offre pas véritablement de solution et élude une partie de la question qui, pour nous, pose une problématique quotidienne et une vraie gestion difficile.

Aujourd'hui, véritablement, les élus de la Communauté d'agglomération du Val d'Orge – qui ne sont pas les seuls en Essonne probablement – ont souhaité « marquer le coup » en insistant sur le fait que cela ne peut plus continuer ainsi et c'est la raison pour laquelle l'avis sur le PDUIF est défavorable.

Alain GAYRARD précise que les droits patrimoniaux conservent une situation de monopole aux transporteurs, et que le STIF est le seul décideur pour les évolutions ou modification de ligne. La CA du Val d'Orge comme toute autre intercommunalité en grande couronne, qui ont compétence en matière de transports ne peut passer outre ces dispositions. Il en résulte une situation complexe de relation avec l'utilisateur et de services à l'utilisateur.

Arnaud TRECOUR poursuit sur le SCOT. Les éléments de diagnostic sont bien connus au niveau de la Communauté d'agglomération du Val d'Orge. Même si nous sommes bien accessibles par des grands réseaux d'infrastructures (A6, RN20, RD445), avec un certain nombre d'effets structurants, on peut être considéré comme un territoire relativement accessible « sur le papier », il est à noter qu'aujourd'hui cette desserte est incomplète et insuffisante.

Concernant la part modale des déplacements automobiles qui est un phénomène francilien avec 97% des déplacements dédiés à la voiture, parallèlement à cela, il y a un besoin de développement (la base et les emplois sur le site). Aujourd'hui on a un taux d'emplois relativement faible et il faut absolument que le réseau transport arrive à structurer une offre qui permette aux gens de travailler de plus en plus proche de leur lieu d'habitation. C'est un des gros enjeux et déplacements en Ile-de-France et pour le Val d'Orge. Le « leitmotiv » de la Communauté d'agglomération du Val d'Orge, depuis des années, est d'augmenter significativement le taux d'emplois du secteur passe aussi essentiellement par une optimisation de la desserte.

A ce jour, nous avons une réflexion à plusieurs échelles. La priorité, y compris dans le SCOT, est la question des RER. La question du maillage et de la complétude du maillage, à l'intérieur même de notre secteur, passe par une offre de bus qui doit être totalement optimisée eu égard à notre développement – comme celui de la ZAC Val Vert Croix Blanche et de la gare Brétigny-sur-Orge – et sur le grand réseau d'infrastructures lourds (liaison RER C et D significative et très stratégique pour nos territoires, sachant qu'en termes de crédit d'investissement, on bénéficie, d'ores et déjà, de crédits inscrits au titre des différents contrats, notamment du « Contrat de projet Région – Département », au titre d'un transport en commun en site sur la Francilienne...

Il faut structurer de manière beaucoup plus effective et efficace notre territoire ; ce sont les grandes orientations. La base aérienne 217, les développements de Val Vert vont amener à remodeler ces grandes orientations et priorités au bénéfice d'une grande accessibilité. La priorité pour notre Président, Olivier LEONHARDT, c'est de créer les conditions du redéveloppement des emplois sur le secteur.

Alain GAYRARD pointe le stade FFR, sur Ris-Orangis, opération qui pèse énormément sur les visions d'aménagement à l'échelle du Département et de la Région. On voit qu'il y a, dans ce secteur Sud Francilien des enjeux d'aménagement très importants qui nécessitent une réflexion et la réalisation d'infrastructures routières et des transports. La vision « Transports » est stratégique car elle structure et accompagne le développement du territoire sud francilien.

Marianne BEAUCIRE confirme ce qui vient d'être dit sur le SCOT. A l'échelle de l'Audeso, l'objectif premier du projet d'aménagement du CESO vise à améliorer et réaliser des transports en commun, support de développement territorial. Il y a un certain nombre de projets déjà en cours à l'échelle de l'Audeso.

Le T-Zen 1, déjà mis en service depuis 2011, le T-Zen 4 qui est en cours et qui devrait voir le jour en 2017 entre la partie nord et Evry, le tram-train « Massy – Evry » pour 2017. Tous ces transports-là ont des interconnexions entre eux.

Il y a également le T7 « Villejuif - Athis-Mons » qui devrait être mis en service en 2013 avec extensions jusqu'à Juvisy-sur-Orge qui devrait voir le jour en 2018.

Nous avons beaucoup de projets déjà entamés, en travaux ou à l'étude. On a d'autres études, parallèlement, qui ont commencé avec un TSCP sur la RN20 et un syndicat mixte d'études qui a été constitué, un site propre sur la RN7 avec un schéma de références qui a été validé et la création proposée d'un syndicat mixte, datant de mai 2012, et enfin des projets qui restent à étudier, notamment une liaison TCSP sur la RD 445, avec une première étude de faisabilité, réalisée par la Communauté d'agglomération du Val d'Orge.

Enfin, cette liaison sur la Francilienne pour laquelle il y a eu des financements de la Région et du Département mais qui n'a pas encore fait l'objet d'une étude.

Nous avons des réseaux structurants existants mais qu'il faut améliorer : « schéma directeur RER C et D » avec des échéances assez lointaines (2019-2020).

L'ensemble de ces projets est lié à des projets d'envergure régionale et nationale : Grand Paris express et deux pôles importants à l'échelle du Ceso : le pôle de Massy d'une part puisqu'il est relié au Grand Paris express et bénéficie déjà d'une gare TGV et le pôle d'Orly aéroportuaire qui bénéficiera d'une gare TGV, dans le cadre de l'interconnexion sud TGV, et potentiellement d'une gare dans le projet « POCL ».

A l'échelle nationale, nous avons également un projet de ligne à grande vitesse POCL « Paris Orléans, Clermont-Ferrand, Lyon » avec trois gares potentielles sur le secteur du Ceso : Brétigny-sur-Orge, Juvisy-sur-Orge ou Orly et une quatrième gare à Lieussaint qui vont avoir un impact très important pour le Ceso en termes de déplacements pour créer des liens avec le reste de l'Ile-de-

France et le reste de la France, notamment dans la recherche par exemple puisqu'il y a de grands pôles de recherches sur le territoire du Ceso.

Ces projets de transport montrent une chose importante : il manque une liaison « est-ouest » sur ce barreau qui entrerait dans le cadre d'une liaison RER C et D. Il se trouve que parallèlement, nous avons de grands projets d'aménagement sur le secteur du Ceso qui se situent essentiellement sur ce barreau « est-ouest », avec notamment du développement économique.

Nous percevons déjà de grands secteurs de zones d'activités le long de la nationale 104 et dans un corridor entre l'A6 et la RN7 de l'autre. La liaison manquante est un faisceau pour relier l'ensemble des projets. L'objectif de cette liaison correspond à l'étude sur laquelle travaille Safège. Par conséquent, pour le moment, nous n'avons pas d'itinéraire précis puisque, ce n'est qu'une idée, un principe « est-ouest ». Ce principe est lié au développement de l'activité économique assez important notamment avec la reconversion de la base aérienne et les hectares qui vont être dévolus au développement économique mais également il y a le secteur Val Vert Croix Blanche, le stade FFR avec un gros potentiel de développement économique, plus au sud l'écosite sur lequel il y a également de grands projets amenés à se développer et puis un certain nombre d'activités déjà existantes qui sont encore en développement puisqu'il reste des hectares dévolus à l'activité économique ou commerciale (Léonard de Vinci, Maison neuve, Bois de Bailleul...) encore en développement.

Parallèlement, il existe des secteurs urbains aussi en développement dans ce périmètre et dans ce corridor « est-ouest » avec les ZAC : ZAC Clause Bois-Badeau à Brétigny-sur-Orge (éco-quartier), une ZAC à Arpajon un peu éloignée de la base aérienne mais on est tout de même dans une logique de déplacements « est-ouest », la ZAC des Portes de Bondoufle et tout le développement qui peu y avoir autour du centre de l'Agglomération d'Evry avec une ZAC en cours et encore de grands secteurs avec des projets urbains comme le cœur de ville de Grigny ou les Joncs marins un peu plus au nord. Nous sommes vraiment dans une réflexion pour l'instant assez large avec un périmètre assez large pour cette liaison « est-ouest » puisque l'idée consiste à desservir l'ensemble de ces projets, de rapprocher l'emploi de l'habitat et de créer un ensemble cohérent avec des déplacements qui puissent mailler le territoire et se relier aux projets régionaux et nationaux.

Alain GAYRARD précise que la Communauté d'agglomération du Val d'Orge a réalisé un PLD « Plan local de déplacements » approuvé en 2005 qui fixe des objectifs et des actions à partir de différents thèmes : les transports en commun, les modes doux, les déplacements, la réglementation de la voirie et le volet partenarial avec la communication et l'identification des acteurs.

Le schéma de transports interne est en rabattement sur le RER C et D aussi mais il y a une de centralité qui se crée et qui existe le long de la Francilienne (Croix Blanche...). Cela pèse beaucoup sur le mode de vie, sur la lecture de l'activité et du mode de vie de ce territoire. Le schéma de restructuration des transports en commun intègre cette nouvelle centralité.

Vincent LICHÈRE précise que Safège a fait un certain nombre d'analyses et l'Audeso, qui travaille en parallèle, en a fait d'autres qui permettent de bien avancer. Une liaison forte en transports en commun signifie de la massification de flux, regrouper des flux, et répondre à un niveau de demandes. Nous avons regardé ce qu'il existait déjà comme lignes d'autobus et comme fréquence. Cet axe existe déjà aujourd'hui avec des fréquences qui sont relativement importantes. Ce corridor « est-ouest » représente en heure de pointe à peu près 20 bus par arrêt et par sens. Nous avons schématisé et regroupé des voies parallèles. On retrouve Brétigny-sur-Orge, Sainte-Geneviève-des-Bois, correspondant au corridor parallèle à la Francilienne. L'axe « Brétigny-sur-Orge – Le Plessis-Pâté » trouve une légitimité avec tous les projets identifiés, en supposant que le projet « base aérienne » ne peut amener que des zones où l'on va faire de la densité ; ce qui exclut les zones agricoles. Il sera important de voir quelle est la partie de ces 300 hectares qui va être dense. (Tout-à l'heure, nous parlions de 90 hectares avec 45 emplois, ceci est une activité importante mais pas dense). Sur les usages, nous avons fait un certain nombre d'analyses en attendant celles qui pourront être faites de façon plus complètes par l'Audeso. Sur le lieu de travail, nous avons pris quelques exemples de quelques communes. Par exemple, les gens qui habitent Brétigny-sur-Orge, où travaillent-ils ? Nous en retrouvons un certain nombre qui travaillent à Paris ou en petite couronne mais nous constatons à partir du tableau de densité il y a tout un bassin de vie à appréhender et à périmétrer. Avec des phénomènes un peu particulier, Bondoufle, Courcouronnes sont beaucoup plus sur un fonctionnement endogène finalement. A l'inverse, sur Evry, l'origine des gens qui travaillent à Evry, on sent un bassin dans lequel ce secteur Val d'Orge et Evry Centre Essonne fonctionne fortement ensemble. Sur les élèves et étudiants, nous avons fait le même type de cartes. Nous allons essayer d'objectiver ces besoins et par rapport à cela, j'avais une question : Si l'on sait assez bien les questions liées au « domicile-travail » « domicile-études » par ce que nous avons des données de l'Insee qui permettent de le traiter, que sait-on des usages d'achats ? Est-on capable de définir les bassins versants des centres commerciaux ?

Olivier DUCROHET précise que, pour les commerces, on voit aisément les zones de chalandises. Le Département doit avoir ce document (Plan départemental...). Quelques commentaires sur ces

besoins de déplacements : il y a des foisonnements de projets dans l'Essonne. Il y a un site propre sur la RN20, le TTME... mais on voit bien qu'il n'y a pas de densité, pas de pôle particulier ; c'est un urbanisme à peu près uniforme qui est le produit d'un urbanisme communal puisque ce sont encore les communes qui font leur PLU (les agglomérations, c'est récent) donc nous avons une vision d'urbanisme autre sur le territoire communal qui génère des besoins de transports. Il est difficile d'inscrire cette logique dans une cohérence générale. Il est évident que les transports vont avec les densités (s'il n'y a pas de pôle, pas de densité, vous n'avez rien d'autre que des bus). Ici, c'est difficile le territoire le long de la Francilienne car jusqu'à maintenant il y avait des champs. Imaginez maintenant un transport en commun autre que des bus, qui soit lourd, c'est une révolution culturelle ; cela voudrait dire que le long de la Francilienne ou sur cet axe-là, on peut, dans les vingt ans à venir, densifier (sans cela ça n'a pas de sens). Tant qu'on n'a pas réussi à faire ce saut culturel, on reste toujours lié aux transports RER lié aux vallées (vallée de Chevreuse, vallée de l'Orge). Ils vont peut être fonctionner bien quand le Stif aura réinvesti, comme c'est prévu, dans les cinq ans à venir. On aura alors une ligne RER C qui fonctionnera bien et ce sera pour encore longtemps le seul axe structurant. Il faut des transports en commun lourds. A l'échelle de votre réflexion, il faut bien se dire que la gare de Brétigny-sur-Orge est à 500 mètres de la base aérienne. Il y a une offre en transport qui existe : le CD 19, c'est une deux fois deux voies, un axe routier très important sur lequel il y a encore des capacités. Nous ne sommes pas dans une zone où il n'y a pas de desserte ; Il faut savoir où l'on veut faire des densités urbaines et où on ne veut pas les faire. C'est une réflexion d'urbaniste qui est préalable à la question des transports.

Jean-Pierre PALISSE ajoute que, sur le site qui nous intéresse, nous sommes encore piégés dans une espèce de cercle vicieux : on n'a pas de transport donc on ne fait pas de densité. Evidemment, la façon de sortir de cela, c'est la façon affichée (le mode Christian Blanc : on va faire un métro automatique en empruntant sur de nombreuses années !). Il est important de faire attention à ce type de solutions. Il y a véritablement à réfléchir mais là c'est une vraie question qui se pose aux transporteurs mais aussi à l'urbaniste et à l'aménageur qui consiste à dire comment on peut passer cette transition. Effectivement, il y a des modes lourds d'un côté, des modes légers de l'autre mais il y a aussi des modes de transition et de passage de l'un à l'autre, un aménagement intelligent et un mode de développement intelligent pouvant permettre de monter et articuler, progressivement ensemble, le développement urbain et la montée en régime de la technique des modes de transport. Passer progressivement d'un mode de bus en bus propre à un mode de bus guidé ou de bus-tramway ou de tramway, c'est jouable si on l'a pensé au moment de la conception de la voirie, au moment de l'action de son rapport à l'urbain, de la location des programmes et autres. C'est dans cet esprit -là qu'il faudrait travailler. C'est un des questionnements qui peut être attendu par les équipes qui vont travailler sur ces sujets.

Dans cette démarche dans le temps et son montage en régime, on peut jouer pour sortir de ce cercle vicieux et non pas afficher « la lune » et ne pas pouvoir l'atteindre où du coup on ne fait rien !

Sybille MÜLLER constate que la carte résume très bien les enjeux liés aux transports entre les projets en court et aussi la mission des territoires qu'on se donne. Ce que l'on voit aujourd'hui, c'est qu'Evry est comme une logique vraiment rattachée au Grand Paris, axe fort et multiplié « nord-sud » et pourtant, ce qu'on a vu dans le diagnostic de Safège, c'est que tout est lié à une logique « endogène » d'usage des territoires. Malgré le fait d'être rattaché, on est vraiment sur le territoire, on y travaille, on y étudie, on y habite. C'est vraiment cela qui doit nous guider pour trouver une mission pour le Val d'Orge, pour le plateau ; ce n'est pas seulement par les transports mais aussi comment on veut que les gens utilisent le territoire. Est-ce vraiment qu'en le rattachant au Grand Paris qu'on va trouver la solution ? je ne le pense pas.

Marianne BEAUCIRE précise que les migrations internes ont été évaluées ; les déplacements « domicile-travail » sont beaucoup sur Paris par les axes structurants RER C et D et, à l'échelle de ce territoire, on voit qu'on a tout de même des liens assez forts entre les pôles de Brétigny-sur-Orge et Evry. Nous avons des trafics assez importants en termes de « domicile-travail ».

Jean-Pierre PALISSE précise que, quel que soit le territoire que l'on évoque (Cergy, Saclay-Massy), on va toujours trouver la même chose : la moitié des résidents vont travailler sur place, à proximité ou dans le territoire (environ 500 000 habitants) et l'autre moitié qui va « filer » ailleurs, dans la métropole. C'est tout de même un mode de fonctionnement très fort et très puissant qui fait aussi que la machine « métropole » fonctionne et c'est vrai aussi pour l'attractivité des emplois eux-mêmes. D'où, je ne pense pas que l'on puisse privilégier l'un par rapport à l'autre. Les deux doivent « marcher » en même temps et c'est ce qui fait que la réflexion doit aller dans ce sens. Il faut comprendre comment on peut gérer cette échelle, à la fois de la circulation et des échanges territoriaux internes et l'échange vers l'extérieur et cette connexion vers les grands éléments, les grands pôles d'attraction d'activité, d'emplois, d'économie mais aussi culturels ; ce qui fait la richesse et le dynamisme des territoires dans la métropole.

Vincent LICHÈRE explique que c'est à la fois la liaison qui consiste à connecter tous ces générateurs un peu en ligne mais aussi encadrés par les RER. En superposant les fonctions, on arrive à faire quelque chose où il y a une vraie demande et un vrai besoin et il faut trouver une synergie entre ses besoins ; à la fois cet accès au réseau lourd et puis le maillage interne.

Aude BATTISTI aimerait savoir, avec la carte des déplacements Ile-de-France des actifs, si l'on a des données concernant les loisirs et la culture entre des communes. Existe-t-il une carte des pratiques commerciales ?

Alain GAYRARD précise qu'il faut tout regarder, les diagnostics du PLD et du SCOT ainsi que le document du département sur les commerces.

Julie CABOS pense que les données sont essentiellement « domicile – travail » et « Insee ». Il n'y a pas de données sur « domicile-loisirs » ; on peut avoir une vision des pratiques de chaque ville de l'Agglomération du Val d'Orge qui savent où vont à peu près les gens. Donc, on connaît les lieux générateurs de trafic et cela va plutôt être un ressenti que des données précises.

Sybille MÜLLER attire l'attention sur ce qui va changer sur le territoire, c'est l'impact du Grand Paris qui va engendrer un réseau transport secondaire et en lien. La ligne 14 va arriver à Orly. Le paysage économique d'Orly va se modifier ; des logements vont se construire. Des activités économiques vont se reporter plus loin et là, du coup, nous sommes concernées. Il convient de prendre en compte la grande échelle comment les territoires se transforment par la mise en place de réseaux de plus en plus compétitifs.

Christine DANOLKY, précise qu'elle s'occupe de paysage en principe mais interpelle ceux qui ont en charge les transports et leur demande quel est leur rêve, leur vrai désir ?

Alain GAYRARD – il y a un principe de réalité. Nous sommes très en amont sur ces choses-là donc nous avons la chance d'avoir une feuille blanche et il faut écrire l'histoire. Nous sommes au démarrage, à la genèse du projet. Le rêve, c'est d'avoir des transports adaptés ni plus ni moins, qui répondent aux besoins des habitants et aux objectifs définis par les élus. Pour l'instant, nous sommes dans le « moins » et il faut monter la barre au niveau de l'ambition du territoire pour produire, écrire sur cette feuille blanche un avenir pour ce grand territoire.

Mohammed KHOUTOUL précise qu'il vient d'arriver au Syndicat mixte et qu'il était, auparavant, au Ministère de la Défense. J'ai rencontré un certain nombre d'acteurs pour négocier le CRSD et le contrat de site. L'objectif même du contrat de site, négocié depuis l'origine, est de créer des emplois et d'étudier la question des transports avec un maillage interne en lien avec ce qui existe déjà (RER C et D). Comment va-t-on créer les zones d'activités futures (le but étant de créer des emplois) et comment va-t-on les desservir en transports pour permettre aux gens d'aller travailler ? C'est l'objet même de la fiche action qui permettra de déterminer un certain nombre d'hypothèses pour que cela coûte le moins cher possible avec le plus de fiabilité pour répondre aux besoins.

Olivier DUCROHET répond plus « poétiquement » à la paysagiste, Christine DANOLKY. Le rêve que l'on peut faire est que les Valdorgiens passent de moins en moins de temps dans les transports en commun, que ces derniers soient de plus en plus confortables. Il est important que les Valdorgiens puissent aller où ils veulent sans utiliser forcément la voiture. Voilà le rêve des habitants du Val d'Orge.

Véronique GRANGER ajoute qu'il leur a été demandé, avec insistance, ce que pensait l'équipe L'AUC. Travaillant régulièrement avec eux, nous avons essayé d'appréhender une partie de la question par une approche d'offres au niveau de la densité. Je suis de plus en plus convaincue que, malgré les apparences, il y a un effet pervers de tout focaliser la méthodologie sur l'approche de besoins. Je crois beaucoup, lorsque l'on parle d'attractivité économique à une approche par l'offre ce qui est très difficile car il y a encore des besoins loin d'être satisfaits dans ce territoire mais je proposerai volontiers d'inverser un peu méthodologiquement cette approche. Ensuite, j'insiste à nouveau pour que l'on ait si possible des données sur une partie importante la mobilité qui, de plus en plus, n'est majoritairement absolument plus, en région Ile-de-France depuis dix ans, le motif « emplois » mais qui est le motif « loisirs, marche, contacts, vie familiale,... ».

Nous avons un effet, un zoom assez pervers puisque l'on a des données sur des pratiques essentiellement des pratiques pendulaires de travail, dans lesquelles même au niveau statistiques, nous avons du mal à faire la part entre les motifs emplois et les autres motifs. On sait tous, qu'aujourd'hui, ce n'est plus le motif dominant.

Le motif, par exemple, commercial est fondamental. On le sait, par exemple, pour avoir travaillé sur Sénart. Quand on regarde l'aire de chalandise du nouveau centre commercial de Sénart, on a

une stratégie à l'œuvre de ce territoire qu'on ne soupçonnait pas et l'on a découvert ainsi toute une influence des pratiques de loisirs et de consommation sur le sud du département ; de même qu'on en a eu une l'affirmation à l'issue d'un concours qui a été gagné par une personne qui fréquente beaucoup le centre commercial - et, ce qui a désespéré le territoire - c'est que cette personne n'habite pas du tout Sénart et fait ses courses simplement tout le long de la 104. La 104 est, pour moi, en termes de prospectives sur les modes de consommation et modes de loisirs un enjeu extrêmement important et là je me permettrais de dire - quand vous dites, on ne va pas densifier le long de la 104), cela me semble une question encore très très ouverte. J'insiste, à nouveau, pour que l'on puisse avoir des données sur les pratiques actuelles de consommation et de fréquentations de tous les « boîtes » à chaussures qui sont le long de la 104 et constituent des flux extrêmement important, non seulement à capter mais aussi en termes d'attractivité résidentielle et économique, il y a de véritables gisements importants. Pour résumer, au sein de l'équipe L'AUC et pour l'approche en programmation urbaine par l'offre me paraît paradoxalement plus intéressante que l'approche des besoins.

Delphine BALDE, au travers des discussions qu'ils ont eues au sein de l'équipe, considère que le temps de l'investissement est un peu révolu. Nous sommes plutôt dans un temps de réinvestissement et, sur la question du transport, cela peut être une des manières d'avoir des questions en se disant que la 104 est une infrastructure à réinvestir dans ses franges - pas juste dans son infrastructure telle qu'elle est- et de se dire qu'effectivement, il y a une urgence aujourd'hui sur ce territoire en dehors de tous les projets (métro, Grand Paris,...) il faut jouer avec une carte globale de la métropole au sens « transport » et que fait-on demain si on n'a pas ce transport sans pour autant avoir un schéma. Nous avons entendu qu'il y a 400 ha de projets sur votre territoire. Effectivement, c'est à long terme mais demain comment fait-on pour se déplacer ? Toute la question du covoiturage, des structures souples que l'on peut tester. Il y a des pays comme l'Espagne qui a expérimenté des choses basées sur l'idée d'essayer de rassembler des choses qui préexistent. Nous avons assez peu parlé du maillage viaire, de ces structures. Nous parlons souvent d'emplois mais en vous écoutant on perçoit le rapprochement entre emplois, zones d'activités. S'il y a bien des zones qui n'attirent pas du transport, ce sont les zones d'activités, en tous cas dans les schémas tels qu'ils sont installés. Il y a cette question d'un pôle d'agriculture bio, et toutes ces pièces quand on les met ensemble (logement, ...), on voit bien un manque de cohérence globale qui fait qu'à la limite, SAFEGE a un rôle important, essentiel ; effectivement une liaison « est-ouest », c'est quoi ? on cherche à rattacher... en se disant que sur la création de maillage, est-ce suffisamment large, pour qu'à terme, on puisse développer des modes autre que l'automobile et finalement quand l'équipe AREP demandait « quel était votre rêve au niveau des transports » , il y a peut-être effectivement lieu de penser qu'ici on n'est pas juste à la lisière de la métropole ; il y a peut-être d'autres activités (Orly, Rungis,...) à une autre échelle. Apporter une image où effectivement on sait articuler des trajets entre des zones de loisirs et des zones résidentielles. C'est effectivement une caricature du zoning mais, en même temps, il y a quelque chose d'autre, une image mentale assez belle qui nous accroche au sein de notre équipe (les vallées,...). L'enjeu est de taille mais sur cette question du transport, on aura besoin d'avoir un échange un peu plus précis car vous avez évoqué beaucoup de projets mais sur la temporalité, sur comment cela peut s'articuler on aura besoin de vous mais on peut, peut-être effectivement bousculer les projections et propositions de l'Etat.

Nous sommes prêts à vous accompagner là-dessus et dans les réflexions même que l'on avait sur le Grand Paris, nous sentons bien qu'il y a une vraie problématique à se dire qu'il y a plein d'objectifs assez vertueux disant qu'il faut faire de l'agriculture bio. Par expérience, quand on commence dans un projet, on parle de « biomasse », et quand on avance dans le projet, on finit avec le chauffage électrique ; il y a incohérence.

Là-dessus, si l'on fait la carte de tous les projets, j'aimerais bien lorsque l'on parle du pôle Val Vert qu'on essaie d'interroger au delà du symbole, est-ce qu'à long terme on s'inscrit vraiment dans une cohérence de corridor écologique.

Sur la base aérienne, nous avons bien vu dans les projets, dans les cartes, un découpage qui questionne sur la possibilité de faire de la continuité écologique. Je pense qu'il y a plein de volets et c'est intéressant de les avoir à la suite mais ce qui va être intéressant, ce sera de tout mettre ensemble, autour de la « table ».

Christine DANOLKY demande s'il y a dans les documents d'urbanisme quelque chose qui cartographie et fait foi sur les couloirs à faune, les continuités écologiques et les couloirs de biodiversité ? En Suisse, ceci se trouve dans les documents d'urbanisme. C'est dans les plans ... ou est-ce qu'on bricole au projet par projet en disant, ici il y a une vallée... c'est une continuité ...

Christian ROECK précise qu'au niveau des continuités écologiques, l'Audeso est en train de travailler sur le « schéma régional de cohérence écologique » identifié sur le territoire « Centre Essonne - Seine Orge » et identifier les principales continuités existantes en bon ou mauvais état qui correspondent plus ou moins aux vallées.

Par contre, nous avons aussi des travaux beaucoup plus fins, à l'échelle d'un site, on a identifié les corridors potentiels ou existants qui y affèrent (mais il n'y a pas d'étude « faune-flore » sur ce site). On sait que ce plateau de Vert-le-Grand, dans son contexte global, s'insère dans un corridor écologique connu en Ile-de-France qui s'appelle le « corridor de la Brie aquatique ». C'est-à-dire qu'il y a beaucoup de rus, de fossés, de marais, de mouillères sur cet espace-là et potentiellement il peut y avoir des continuités écologiques.

Il y a de nombreuses questions qui se posent lorsque l'on fait des croisements d'un peu tous les éléments que l'on a vus ce matin.

Au niveau du transport, il y a des endroits où il y a un besoin mais il faut le lier à la densité.

Pour la gestion de l'eau à la parcelle, la question qui se pose est : quel pourrait être le moyen de gérer l'eau à l'échelle de l'opération ? Quand on gère cette eau, on entre dans les questions de continuité écologique car le terrain est d'une très grande richesse écologique (tout le sud de l'Ile-de-France, entre Sénart et la Forêt de la Roche-Turpin).

Marie-Laure BOZONET ajoute qu'effectivement le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) devrait être adopté dans les tous prochains mois. Il a été travaillé conjointement par la Région et l'Etat. Les documents de rang inférieur tels le SCOT du Val d'Orge et les PLU devront être dans un rapport de prise en compte avec ce SRCE. Pour avoir déjà vu un PLU, celui de Plessis-Pâté, tout récent, au cœur de la zone qui nous intéresse, il a été question de trame verte. On ne peut pas dire que ce soit un couloir avifaune mais c'est un sujet qui a été abordé à cette occasion là inmanquablement, le SCOT de la Communauté d'agglomération du Val d'Orge en révision en tiendra compte.

Le projet de SRCE, ce ne sont pas des objets écologiques collés les uns aux autres, au contraire. Il y a vraiment eu la volonté d'avoir une prise en compte très précise des réalités du terrain tant géologique que géographique et urbaine, des réalités pour la faune et la flore, la volonté d'avoir une vision globale et à toutes les échelles avec l'aspect fonctionnement tout à fait essentiel très différencié suivant les différents compartiments de biodiversité.

Emilie POMMIER souhaite savoir s'il y avait des réflexions sur les déplacements cyclistes et piétons, s'il y avait un réseau déjà identifié.

Julie CABOS précise que le plan local de déplacements avait défini un schéma directeur des liaisons cyclables à réaliser. Entre ce plan et les contraintes réelles d'aménagement, nous n'avons pas forcément atteint les objectifs du PLD mais nous avons retravaillé, en fin d'année, avec les villes pour redéfinir de nouveaux itinéraires. Nous devons lancer une étude de faisabilité pour déterminer la faisabilité de ces nouveaux itinéraires qui devraient être plus réalistes. Il y a beaucoup de contraintes à prendre en compte. Il y a eu une vingtaine de kilomètres réalisés et l'objectif premier était de 50. Nous avons rebâti quelque chose pour essayer de rester sur cet objectif de 50.

Claudia Diaz de Safège précise que le transport est créateur et générateur de vie, d'espace. Nous sommes dans un territoire changeant où il y a un grand besoin de culture, avec deux langages très forts – l'un urbain, l'autre agricole – avec un poids historique très fort. Il convient d'être innovant et ce n'est pas forcément par un mode, par une infrastructure ; cela peut être par plusieurs modes ou infrastructures sur un périmètre à identifier avec une cohérence à plusieurs échelles.

Fabienne DEVEZE de la chambre interdépartementale de l'agriculture, précise aujourd'hui, au niveau de la cohérence du territoire, qu'il y a évidemment un certain nombre de projets qui ont un intérêt commun en matière d'espace ouvert : le lotissement maraîcher, Val Vert, le Plateau de Vert-le-Grand, l'INRA ; cela fait vraisemblablement partie du travail des équipes de poser comme condition une cohérence de ces quatre espaces-là, parce qu'effectivement, le périmètre qui est défini aujourd'hui pour le lotissement maraîcher est un peu découpé et le fruit de nombreuses discussions. Le postulat de départ de la profession était effectivement qu'il y ait une cohérence entre les espaces ouverts et agricoles.

Véronique GRANGER demande s'il y a des entreprises qui ont fait ou élabore des plans de déplacements entreprises (PDE) (démarche qui vient non pas du haut vers le bas mais du bas vers le haut avec parfois des trésors d'ingéniosité) ; à partir d'un certain seuil, les entreprises sont censées élaborer des PDE.

Julie CABOS précise que, dans le cas de l'étude Val Vert Croix Blanche, nous souhaitons lancer cette démarche. Nous n'avons pas des entreprises de taille suffisante pour faire, à elles seules, un PDE. Nous avons un partenariat en cours avec la CCI de l'Essonne pour élaborer un plan de déplacements inter-entreprises.

Véronique GRANGER fait une autre remarque par rapport à l'intervention de Marianne BEAUCIRE, il me semble que parmi les gares, qui permettrait l'accès à la grande vitesse que vous avez citées,

certaines seront en concurrence ; elles ne seront pas toutes retenues. Je pense notamment au débat qu'il y a eu entre Lieusaint et Evry, Juvisy ; il faut être clair et dire qu'il n'y en aura pas quatre.

Alain GAYRARD revient sur le fait qu'il y a deux sujets sur les gares TGV : les interconnexions sud (avec une décision prise sur Lieusaint) et l'autre sur le projet POCL où il y a plusieurs hypothèses dont celle de Brétigny-sur-Orge qui présente certains avantages par rapport à d'autres.

Alain GAYRARD clôt ce comité technique et remercie les intervenants, les participants de ce comité technique et précise que le prochain comité technique est prévu le 22 novembre 2012 de 9h00 à 12h00 avec un ordre du jour sur trois thèmes : le SDRIF / le développement économique / les énergies renouvelables.

Le directeur de projets



Alain GAYRARD