

---

---

# SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	4
LA BASE : MISE EN RÉCIT ET PROSPECTIVE DU PROJET	5
DÉMARCHE DE TRAVAIL	6
BASOSCOPIE : UN SITE SINGULIER À LA CROISÉE DE DYNAMIQUES TERRITORIALES	8
UN TERRITOIRE AUX FRANGES DE LA MÉTROPOLE	8
UN SITE SINGULIER À L'INTERFACE ENTRE FRONT URBAIN ET ZONE RURALE	16
LA BASE : DÉCOLLAGE EN COURS	22
GENÈSE D'UN PROJET ENGAGÉ POUR	22
UN SITE EXCEPTIONNEL	22
UN PROJET D'AMBITION MÉTROPOLITAINE AU SERVICE DU TERRITOIRE	24
LA BASE : ATTENTION AUX TURBULENCES	28
DES TENDANCES SOCIÉTALES CONTRASTÉES NUANÇANT LA VISÉE DU PROJET	28
UN SITE CONTRAINTE DANS LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS	30
QUALIFICATION DE LA STRATÉGIE PROGRAMMATIQUE ET LIMITES POTENTIELLES	34
LA BASE : ENVOLONS-NOUS VERS L'AVENIR	38
SCÉNARIO 1 : UN TERRITOIRE SUPPORT INTÉGRÉ À LA ZONE DENSE	40
SCÉNARIO 2 : UN ÎLOT MÉTROPOLITAIN EN DEUXIÈME COURONNE	42
SCÉNARIO 3 : UN SITE INTÉGRÉ À SON TERRITOIRE	44
LEVIERS D'ACTION	46
VERS UNE VIE LOCALE DE LA BASE	47
VERS UN NOUVEAU RAPPORT À LA SPHÈRE PUBLIQUE	48
ANNEXES	50
TABLES DES FIGURES	66

# REMERCIEMENTS

Nous tenons avant tout à remercier Monsieur Julien Aldhuy, notre responsable d'atelier, pour son encadrement, sa confiance et ses conseils avertis, qui nous ont permis de mener à bien notre étude.

Nous remercions également la Société Publique Locale (SPL) Air 217 et plus particulièrement Monsieur Arnaud Trecour qui a suivi notre étude et qui nous a permis d'effectuer une visite de l'ancienne Base Aérienne 217, afin que nous découvrions le territoire, ses infrastructures et son potentiel. Par ailleurs, nous remercions chaleureusement Monsieur Sylvain Tanguy, maire du Plessis-Pâté et Président de la SPL, pour sa disponibilité et son écoute.

Nous exprimons aussi notre gratitude auprès des acteurs qui ont su prendre le temps d'échanger et de nous recevoir. Plus particulièrement, Lieutenant-Colonel Vincent Benoît délégué militaire adjoint de l'Essonne, Monsieur Alain Gayrard directeur de projets pour la SPL Air 217, Monsieur Georges Romec, vice-président de l'association ADEMUB<sup>1</sup>,

Madame Marie-Solenne Bergandi animatrice pour l'association APPACE<sup>2</sup>, Monsieur Romain Michel directeur du service urbanisme du Plessis-Pâté, Monsieur Jean-Philippe Bonhomme directeur du Cluster Drone Paris Région<sup>3</sup> et Monsieur Charles Hanon fondateur de Mémé Georgette<sup>4</sup>. Lors de ces entretiens, ils nous ont fait part de précieuses informations et de leurs ambitions pour le devenir de ce site exceptionnel. De même, nous remercions grandement les habitants et les commerçants des communes de Brétigny-sur-Orge, Le Plessis-Pâté, Leudeville et Vert-le-Grand, pour l'accueil et le temps qu'ils nous ont consacrés en répondant à nos questionnaires.

Enfin, nos remerciements vont à Aurélien Delpirou, maître de conférences à l'École d'Urbanisme de Paris, pour son éclairage sur les dynamiques territoriales du sud francilien, et ses conseils pour l'élaboration de nos scénarios prospectifs.

<sup>1</sup>Association pour le Défense de l'Environnement et la Maîtrise de l'Urbanisation à Brétigny-sur-Orge, disponible sur : <http://www.ademub.asso.fr/>.

<sup>2</sup>Association Pour le Plateau Agricole du Centre Essonne, disponible sur : <http://www.appace.fr/>.

<sup>3</sup>Association Drone Paris Région, disponible sur : <http://www.clusterdronesparisregion.com/>.

<sup>4</sup>Mémé Georgette, disponible sur : <https://memegeorgette.com/>.

<sup>5</sup>Au cours de ce propos, la dénomination "Base aérienne 217" est utilisée en référence au site, tandis ce que l'expression "La Base" fait référence au projet.

<sup>6</sup>Au cours de ce propos, la dénomination "métropole" est utilisée en référence à la métropole fonctionnelle, tandis ce que le terme "Métropole" renvoie à l'institution métropolitaine (Métropole du Grand Paris).

# LA BASE : MISE EN RÉCIT ET PROSPECTIVE DU PROJET

Dans le cadre de la Réforme Générale des Politiques Publiques (RGPP), initiée en 2007 et remplacée en 2012 par la Modernisation de l’Action Publique (MAP), une importante restructuration de l’implantation territoriale de l’Armée Française a été engagée. Cette restructuration a notamment conduit à la fermeture de la Base aérienne 217<sup>5</sup> de Brétigny-sur-Orge, en juin 2012. Suite à l’arrêt d’une partie des activités de Défense, l’emprise de la Base aérienne 217 conserve certains services des armées, et 300 hectares ont été restitués au domaine civil. Cédés par l’Armée à Cœur d’Essonne Agglomération, les 300 hectares de l’ex Base aérienne 217 de Brétigny-sur-Orge ont fait l’objet d’une action à la fois volontariste et pragmatique de reconversion et de développement, conduite par la SPL Air 217, créée à cet effet. Ce projet d’aménagement exceptionnel par son emprise foncière, a vu se multiplier et se concrétiser de nombreuses implantations, et ce, dans un contexte territorial aux franges de la métropole<sup>6</sup>.

À ce stade du projet, l’ambition des acteurs territoriaux, et particulièrement de la SPL Air 217, est de combiner ce pragmatisme à une mise en perspective plus stratégique, afin de garantir, *in fine*, la montée en puissance de ce projet, sa réussite dans le temps et son inscription territoriale, à toutes les échelles, du local au métropolitain. C’est dans ce contexte que la SPL Air 217 a fait appel à un atelier d’étudiants du parcours « Développement

et territoires»<sup>7</sup>, du Master 2 Urbanisme et Aménagement de l’École d’Urbanisme de Paris. Cet atelier, d'une durée de six mois - d'octobre 2018 à mars 2019 - s'inscrit dans un programme de recherche plus large : « Les projets XXL : Faisabilité, mise en récit et acceptabilité », porté par la Chaire Aménager le Grand Paris et dont l’objectif est de définir les conditions favorables à la construction d’un écosystème de projet XXL aux franges de la zone dense francilienne - portage politique, maîtrise d’ouvrage, processus opérationnel, mobilisation des acteurs territoriaux, etc.

L’objectif de cet atelier est de concevoir la forme et le contenu de ce que pourrait être le récit du projet, autrement dit, le support de son explication et ce, à destination des différents usagers du territoire et aux différentes échelles. Il a été confié à cinq futurs urbanistes venant de formations différentes (Géographie sociale, Géosciences, Droit, Médiation et gestion de projet culturel, Design d'espace) permettant une complémentarité de compétences au sein de l’équipe. Par cette mise en récit, l’enjeu est de combiner trois figures phares du monde de l’aménagement et du développement territorial : celle de la prospective - les scénarios -, celle de la vision fondatrice d’un projet de territoire - le futur souhaitable - et enfin, celle du marketing territorial - l’analyse de la communication et de ses publics.

<sup>7</sup> Ce parcours propose une formation générale, transdisciplinaire et appliquée aux métiers du développement des territoires et des villes dans toute leur diversité. Son objectif est de fournir un cadre conceptuel de référence et des savoir-faire opérationnels pour la mise en œuvre coordonnée des actions publiques et/ou privées dans et avec les territoires. Il articule l’analyse stratégique et les questions du développement des territoires au projet, à la planification et à la programmation. (Source : École d’Urbanisme de Paris, disponible sur : <http://www.eup.fr/formation/formation-initiale/m2-developpement-et-territoires-ressources-politiques-et-strategies/> ).

# DÉMARCHE DE TRAVAIL

Pour répondre à la commande émise par la SPL Air 217, nous avons fait le choix d'une réponse en quatre temps, distincts et coordonnés.

Nous avons tout d'abord mené une analyse rétrospective des stratégies du projet présentes dans différents documents institutionnels et communicationnels. Plus particulièrement, nous avons porté une attention spécifique aux plans guide 1 et 2. Ces documents, sans portée juridique, témoignent de la vision stratégique de la SPL Air 217 pour le devenir du site. Nous avons ensuite complété cette analyse par une lecture approfondie des documents de planification (SDRIF, SCoT, PLU) relatifs à la Base aérienne 217. L'objectif de cette analyse croisée entre documents stratégiques et de planification fut d'étudier la faisabilité du futur souhaitable développé par la SPL, au regard des contraintes qui s'appliquent au site. Cette étude des documents stratégiques et institutionnels (plan guide 1, plan guide 2 et Contrat de Redynamisation Site Défense)<sup>8</sup> a enfin été complétée par une analyse des supports de communication (livrables "La Base : 300 hectares d'avenir" et "La Base : Suivez le guide"). Cet examen a été l'occasion de mieux appréhender le projet, mais également de faire ressortir certaines incohérences, notamment relatives à la dénomination et à la cartographie des sectorisations programmatiques.

Nous avons dans un second temps réalisé un diagnostic territorial, résultant d'une approche quantitative et qualitative, du site de l'ancienne Base

aérienne 217 dans son contexte territorial. L'objectif est de présenter un diagnostic technique, basé sur un travail de recueil de données objectives et de leur analyse en faveur d'une meilleure connaissance et compréhension du territoire. Pour le choix du périmètre d'étude, il nous a semblé pertinent de traiter d'une part, l'ensemble des communes ayant une emprise sur la Base aérienne 217 (Brétigny-sur-Orge, Le Plessis-Pâté, Leudeville et Vert-le-Grand) et d'autre part, d'élargir cette analyse à l'échelon intercommunal (Cœur d'Essonne Agglomération et la Communauté de Commune du Val d'Essonne) afin de saisir plus finement les interactions, interdépendances et complémentarités entre La Base et son environnement. Pour ce faire, nous avons réalisé plusieurs visites de terrain, afin d'effectuer des relevés d'observation *in situ*, ainsi que neuf entretiens semi-directifs avec des acteurs locaux (cf. Annexe 1), et 166 questionnaires auprès des habitants des communes de Brétigny-sur-Orge, Le Plessis-Pâté, Vert-le-Grand et Leudeville (Cf. Annexes 2 et 3). Ce diagnostic a permis de faire ressortir les principales caractéristiques intrinsèques au site de la Base aérienne 217 et à son contexte territorial.

- Des caractéristiques institutionnelles recensant les différents acteurs mobilisés sur ce territoire, les évolutions législatives relatives à la gestion et à l'aménagement du site, et les évolutions politiques qui ont influencé les périmètres institutionnels et le portage politique du projet.

- Des caractéristiques économiques portant, d'une part, sur la reconversion d'une vaste emprise foncière en Île-de-France et, d'autre part, sur un ancien espace aéronautique. Pour ce faire, nous avons réalisé plusieurs *benchmark*, qui nous ont permis de mettre en évidence le positionnement du projet La Base, porté par la SPL Air 217, vis-à-vis de projets potentiellement concurrentiels, aux niveaux régional et national.
- Des caractéristiques morphologiques et territoriales permettant de faire un état des lieux des infrastructures de l'aérodrome *in situ* (piste, taxiway, bâtiments militaires), mais également des infrastructures de transports à l'échelle du territoire d'étude.
- Des caractéristiques sociodémographiques favorisant une meilleure compréhension du tissu social dans lequel est implantée La Base, et une meilleure lisibilité des attentes et des besoins de la population locale.

Le diagnostic territorial, conjugué à l'analyse rétrospective des documents communicationnels, nous a permis d'acquérir une connaissance fine, tant du projet que du territoire dans son ensemble, nécessaire à notre troisième phase : la mise en récit du projet. L'objectif de ce troisième temps fut de mettre en histoire le projet, de sa genèse à nos jours, afin d'apporter de la cohérence aux différentes

stratégies de développement menées par la SPL Air 217.

Enfin, dans une quatrième phase, nous avons choisi de traiter la commande dans une démarche prospective, permettant de penser dès aujourd'hui le développement futur de La Base. L'objectif de cette dernière étape de notre travail est de synthétiser les risques et d'offrir plusieurs visions échelonnées dans le temps. En effet, la prospective constitue une aide à la décision stratégique et se distingue de l'analyse visionnaire, puisqu'elle se fonde sur des dynamiques déjà à l'œuvre sur le territoire. De cette démarche stratégique émanent des scénarios, entendus comme le processus par lequel on fabrique des futurs possibles de manière contrastée. Ces scénarios se projettent à l'horizon 2050, ce qui permet de jouer sur la temporalité des actions envisagées pour chacun des scénarios.

Pour élaborer ces scénarios prospectifs, nous avons défini quatre enjeux structurants à partir de notre méthodologie prospective<sup>9</sup> : Accessibilité, Développement, Gouvernance et Formes urbaines, chacun ayant deux orientations possibles en fonction des échelles territoriales (nationale, régionale, locale). En mobilisant, pour chacun des enjeux et des échelles, l'une des deux orientations et selon un degré d'intensité variable, nous avons pu établir trois scénarios pour le devenir de La Base à plus 30 ans<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> Le contrat de redynamisation de site de défense (CRSD) intervient dans le cas des sites concernés par une perte importante d'emplois et qui connaissent une grande fragilité économique et démographique. Un CRSD est un outil d'appui structuré d'une durée de 4 ans, reconductible une fois. (Source : Ministère des armées, disponible sur : <https://www.defense.gouv.fr/dar/contrats-et-plans> ).

<sup>9</sup> Se référer à la partie prospective page 38

<sup>10</sup> Ibid

---

---

# **BASOSCOPIE :**

## **UN SITE SINGULIER À LA CROISÉE DE**

## **DYNAMIQUES TERRITORIALES**

# UN TERRITOIRE AUX FRANGES DE LA MÉTROPOLE

## UN SYSTÈME INSTITUTIONNEL FRAGMENTÉ

Au sein de la région Île-de-france, dans le nord du département de l’Essonne (cf. Figure 1), le site de l’ancienne Base aérienne 217 se positionne à la croisée de deux intercommunalités (cf. Figure 2) : Coeur d’Essonne Agglomération (CEA) et la Communauté de Commune du Val d’Essonne (CCVE).

La Communauté de Commune du Val d’Essonne (CCVE), d’une superficie de 193,1 km<sup>2</sup>, regroupe actuellement 21 communes et 59 405 habitants<sup>11</sup>. Crée en décembre 2002, la CCVE s’est progressivement élargie avec l’ajout des communes de Baulne et La Ferté-Alais en 2003 puis, en 2010, les communes de D’Huisson-Longueville, Guigneville-sur-Essonne, Orveau et Vayres-sur-Essonne l’ont rejoint. Situé au Sud-Est de La Base aérienne 217, le territoire de la CCVE, moins urbanisé, conserve une vocation agricole forte. Coeur d’Essonne

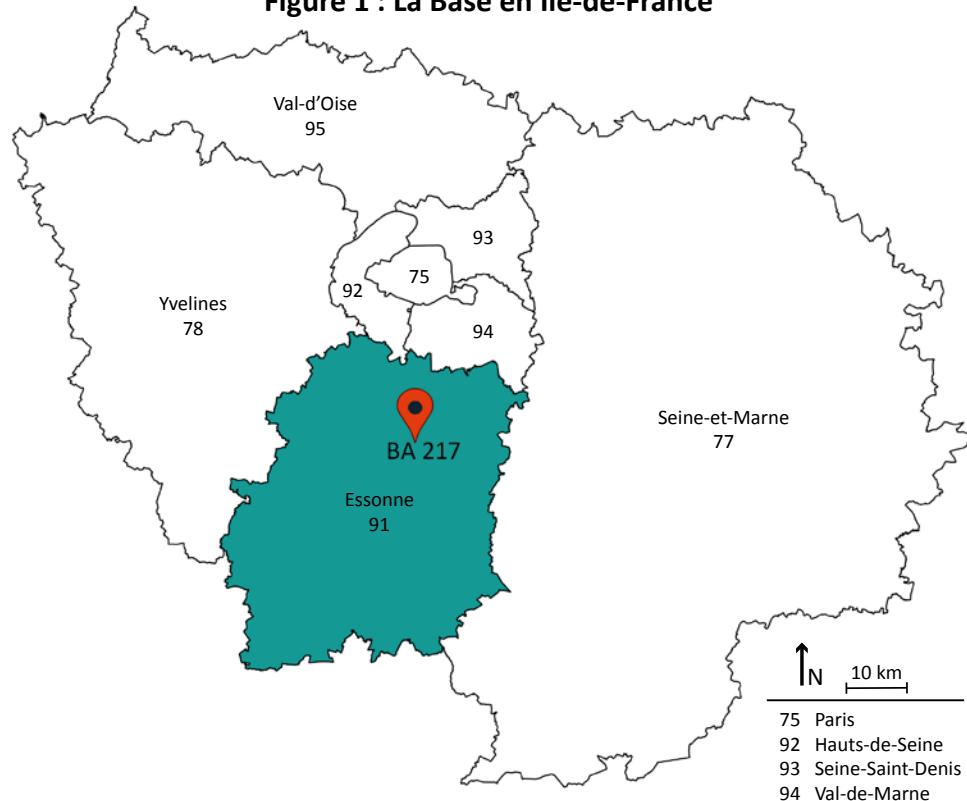
Agglomération, située au Nord Ouest de La Base, s’étend quant à elle sur un territoire davantage urbanisé, aux franges du tissu urbain continu de la zone dense de la métropole. Résultat de la fusion des intercommunalités de l’Arpajonnais et du Val d’Orge, Coeur d’Essonne Agglomération rassemble depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, 21 communes et près de 200 000 habitants<sup>12</sup>.

Au sein de ces deux intercommunalités, quatre communes se partagent les 700 hectares de la Base: Brétigny-sur-Orge, Le Plessis-Pâté, Leudeville et Vert-le-Grand (cf. Figure 3). Communément appelée “Base de Brétigny”, l’emprise du site est en réalité, pour moitié, située sur la commune du Plessis-Pâté (cf. Figure 4).

<sup>11</sup> INSEE, Comparateur de territoires : Intercommunalité-Métropole de CC du Val d’Essonne, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=EPCI-249100546>.

<sup>12</sup> INSEE, Intercommunalité- Métropole de CA Coeur d’Essonne Agglomération, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/cog/epci/EPCI200057859-ca-c-ur-d-essonnes-agglomeration>.

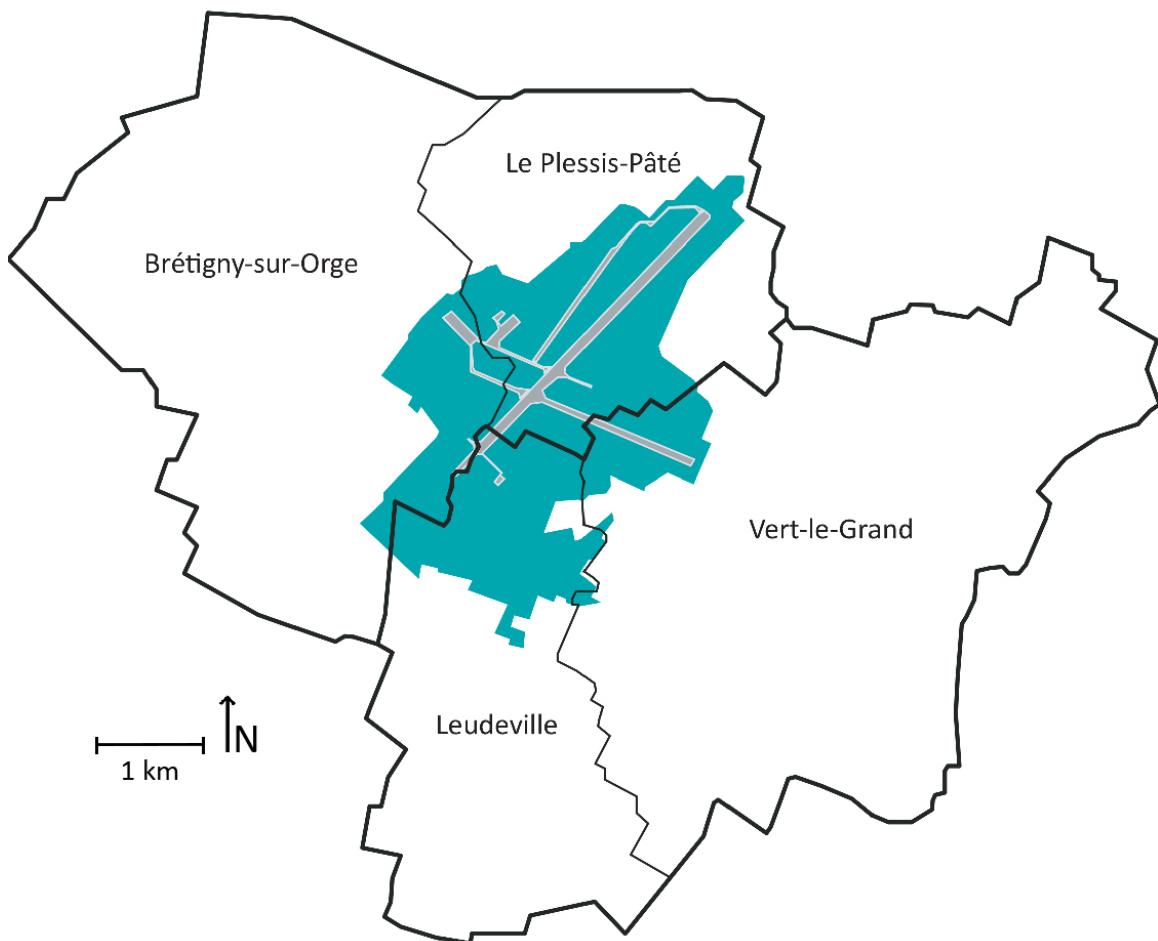
**Figure 1 : La Base en Ile-de-France**



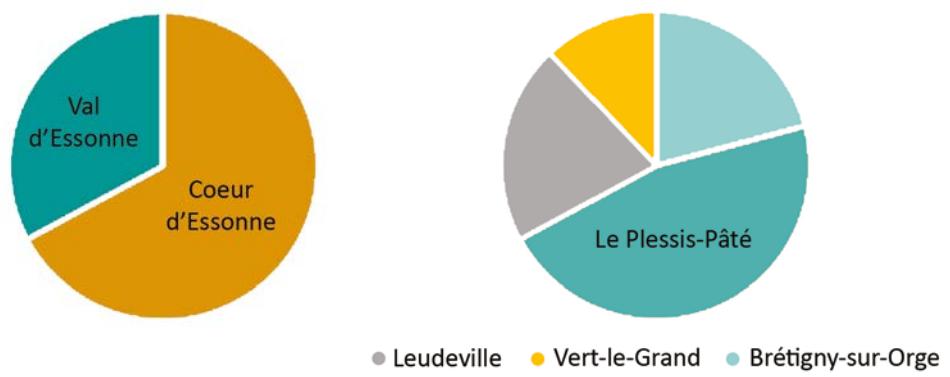
**Figure 2 : La Base, un site à l'interface de deux intercommunalités**



**Figure 3 : La Base, un périmètre divisé entre quatre communes**



**Figure 4 : Emprise de La Base**



## UN TERRITOIRE MARQUÉ PAR LA LOGISTIQUE ET L'AGRICULTURE

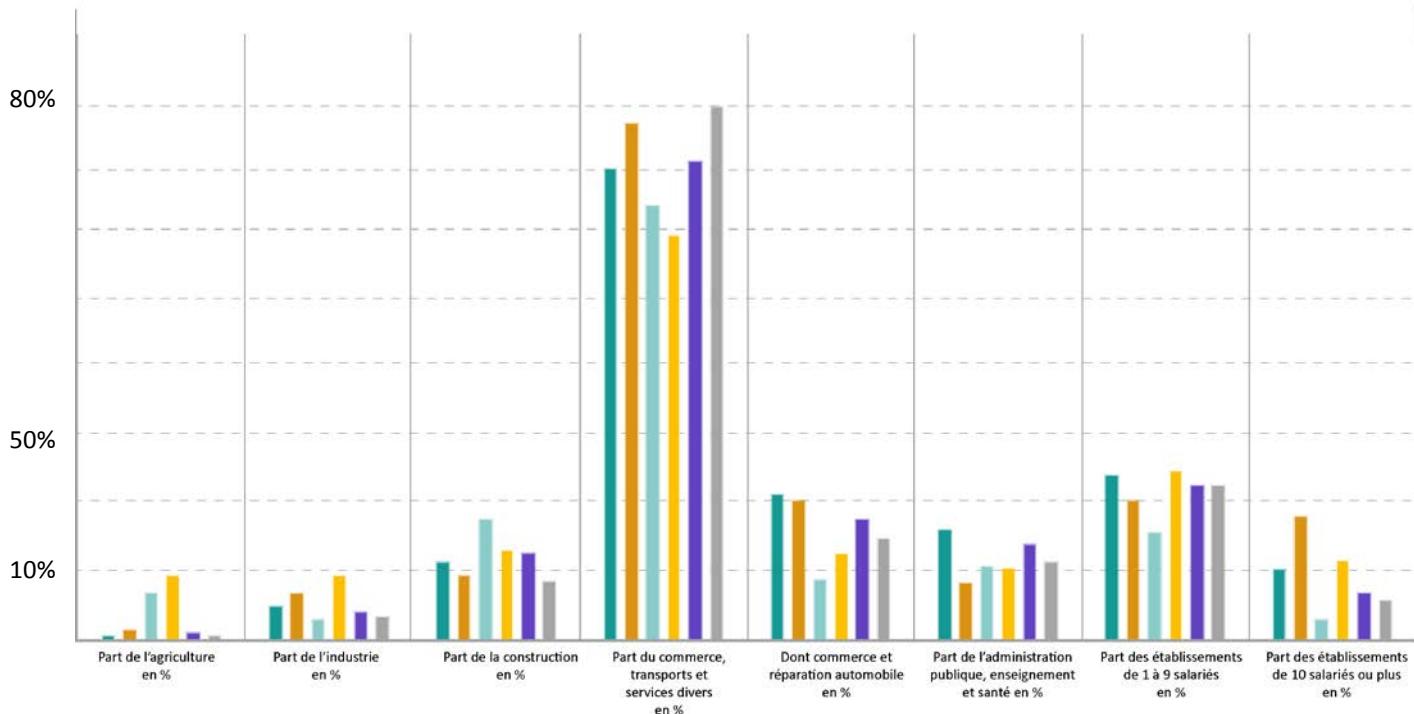
Cœur d'Essonne Agglomération, avec ses 56 975 emplois<sup>13</sup>, contribue à environ 13% du total des emplois essonniens. La croissance de l'emploi, depuis 2014, est d'ailleurs de 6,6%, supérieure aux moyennes départementales et régionales, qui sont respectivement de 4% et 2,8%<sup>14</sup>.

La Base aérienne 217 est insérée au sein d'un tissu économique étendu et diversifié (cf. Figure 5). Les secteurs situés au Nord et au Sud-Ouest de La Base se caractérisent par la prédominance de l'activité commerciale (Centre commercial de la Croix

Blanche), tandis que l'Est est principalement occupé par les activités du secteur de la logistique (Zone de la Tremblaie) alors que le Sud-Est conserve une vocation agricole.

Cette distribution économique se retrouve dans les statistiques locales. On observe une différence de secteurs d'emploi entre les communes de Cœur d'Essonne et celles du Val d'Essonne. En effet, les établissements du secteur des services, et plus particulièrement les établissements commerciaux, sont beaucoup plus représentés à Brétigny-sur-Orge<sup>15</sup> et au Plessis-Pâté<sup>16</sup>, tandis que l'agriculture est encore présente à Leudeville<sup>17</sup> et Vert-le-Grand<sup>18</sup>.

Figure 5 : Répartition des établissements par type d'activités



<sup>13</sup> INSEE, Intercommunalité- Métropole de CA Cœur d'Essonne Agglomération, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/cog/epci/EPCI200057859-ca-c-ur-d-essonnes-agglomeration>.

<sup>14</sup> Cœur d'Essonne Agglomération, Projet de Territoire - Synthèse du Diagnostic, disponible sur : [https://www.coeuressonne.fr/fileadmin/user\\_upload/Publications/Projet\\_de\\_territoire/Projet\\_de\\_territoire\\_2018\\_pour\\_web.pdf](https://www.coeuressonne.fr/fileadmin/user_upload/Publications/Projet_de_territoire/Projet_de_territoire_2018_pour_web.pdf).

<sup>15</sup> INSEE, dossier complet commune de Brétigny-sur-Orge, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-91103#chiffre-cle-1>.

<sup>16</sup> INSEE, dossier complet commune du Plessis-Pâté, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-91494#chiffre-cle-1>.

<sup>17</sup> INSEE, dossier complet commune de Leudeville, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-91332#chiffre-cle-1>.

<sup>18</sup> INSEE, dossier complet commune de Vert-le-Grand, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-91648>.

## UN PROFIL SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE PROPRE À LA SECONDE COURONNE

Parmi les quatre communes directement concernées par l'ancienne Base aérienne 217, il existe d'importantes disparités (cf. Figure 6), notamment en termes de démographie. Brétigny-sur-Orge est la plus peuplée comptabilisant une population de 26 215 habitants<sup>19</sup>, tandis que Leudeville en compte 1 446<sup>20</sup> faisant d'elle la moins peuplée. Les communes de Vert-le-Grand et du Plessis-Pâté comptent respectivement 2 426 habitants<sup>21</sup> et 3 987 habitants<sup>22</sup>.

Ces territoires ont une population jeune, constituée à 50% de moins 44 ans. Cette proportion élevée des moins de 44 ans s'explique en partie par les aménités du territoire, offrant un cadre de vie agréable qui attire les familles avec enfants<sup>23</sup> et par un taux de fécondité élevé<sup>24</sup>. Le manque d'offre en termes d'enseignement supérieur peut toutefois expliquer un déficit chez les 20-25 ans. La tendance est cependant au vieillissement de la population, de par

une forte augmentation des jeunes retraités issus de familles installées depuis 1970 sur le territoire, qui y vivent encore aujourd'hui<sup>25</sup>.

On constate également que plus de 65% des ménages sont des familles, soit un taux plus élevé que l'Île-de-France (60,5%). La taille de ces ménages a tendance à diminuer car Brétigny-sur-Orge, Le Plessis-Pâté, Leudeville et Vert-le-Grand connaissent le même phénomène de décohabitation et de hausse de familles monoparentales qu'en Île-de-France et en Essonne. Les ménages sont issus de la classe moyenne, avec une sous représentation des plus pauvres et des plus aisés, caractéristique des territoires de la grande couronne. Il existe donc une relative homogénéité des ressources qui se reflète dans le niveau de vie médian par unité de consommation, de l'ordre de 23 143 euros, légèrement supérieur, pour ne pas dire conforme, à celui de la région (22 379 euros)<sup>26</sup>.

<sup>19</sup> données INSEE, dossier complet commune de Brétigny-sur-Orge :<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-91103#chiffre-cle-1>.

<sup>20</sup> données INSEE, dossier complet commune de Leudeville : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-91332#chiffre-cle-1>.

<sup>21</sup> données INSEE, dossier complet commune de Vert-le-Grand : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-91648>.

<sup>22</sup> données INSEE, dossier complet commune du Plessis-Pâté : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-91494#chiffre-cle-1>.

<sup>23</sup> L'Observatoire des Territoires du CGET.

<sup>24</sup> Observatoire des inégalités, disponible sur : <https://www.inegalites.fr/Ages-et-generations>.

<sup>25</sup> Observatoire des inégalités, disponible sur : <https://www.inegalites.fr/Ages-et-generations>.

<sup>26</sup> Observatoire des Inégalités, disponible sur : <https://www.inegalites.fr/Revenus-niveau-de-vie-patrimoine>

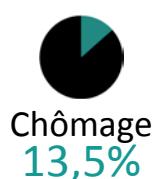
Figure 6 : Profil socio-démographique

## Brétigny-sur-Orge

2010 → 2015  
+12,3%  
**26 215 hab.**

**67,1%**  
a moins de 44 ans

 des ménages  
**66,9%** sont des familles



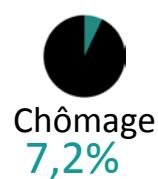
**78,3%**  
travaillent hors  
de leur ville

## Le Plessis-Pâté

2010 → 2015  
-1,2%  
**3 987 hab.**

**59,4%**  
a moins de 44 ans

 des ménages  
**77,4%** sont des familles



**89,8%**  
travaillent hors  
de leur ville

## Leudeville

2010 → 2015  
+5,2%  
**1 446 hab.**

**58,5%**  
a moins de 44 ans

 Pas de données



**86%**  
travaillent hors  
de leur ville

## Vert-le-Grand

2010 → 2015  
+0,6%  
**2 426 hab.**

**63,4%**  
a moins de 44 ans

 des ménages  
**71,3%** sont des familles



**87,7%**  
travaillent hors  
de leur ville

## Essonne

2010 → 2015  
+5,1%  
**1 276 233 hab.**

**60,8%**  
a moins de 44 ans

 des ménages  
**68,4%** sont des familles



## Île-de-France

2010 → 2015  
+9,1%  
**12 082 144 hab.**

**61,4%**  
a moins de 44 ans

 des ménages  
**60,5%** sont des familles



## UN RÉSEAU DE TRANSPORTS GÉOGRAPHIQUEMENT DÉSÉQUILIBRÉ

La Base aérienne 217 est desservie par un réseau routier dense, mais qui reste déséquilibré géographiquement. En effet, les principales infrastructures routières (D19, Francilienne et Autoroute A6), permettant de rejoindre Paris, se trouvent au Nord et à l'Ouest du territoire (cf. Figure 7). Également située au Nord Ouest, la Nationale 104 relie le site aux communes d'Évry et de Sénart. Pour le reste, l'offre est essentiellement constituée de routes communales et départementales de moindre importance.

Si la desserte routière de la Base aérienne est relativement bonne, le site connaît toutefois un déficit important concernant les transports en communs et plus particulièrement, les transports en communs lourds. Le RER C présent à Brétigny-sur-

Orge est à trois kilomètres, tandis que le RER D situé à Évry est à une douzaine de kilomètres. De même, bien que l'intermodalité entre La Base et les RER C et D est assurée par un réseau de bus, la fréquence de celui-ci reste trop faible pour garantir une bonne accessibilité depuis le centre de la zone dense. Concernant l'arrêt "Eurocontrol" à l'Est du site, il n'existe que deux passages par jour afin de rejoindre la gare RER d'Évry. Pour l'arrêt "Base 217" à l'Ouest du site, l'intermodalité est plus importante, avec en moyenne sept passages par heure<sup>27</sup>. Toutefois, dans les deux cas, il n'existe aucune desserte de bus les week-ends et jours fériés. Ainsi le renforcement de l'accessibilité de la Base aérienne, par l'amélioration de l'intermodalité, y compris le week-end, semble être un enjeu essentiel à la réussite dans le temps du projet de reconversion.

<sup>27</sup> Transdev, ligne 1805 Brétigny-sur-Orge, disponible sur : <https://www.transdev-idf.com/horaires-ligne-18-05/charles-de-gaulle-vers-bretigny-gare-place/018-099-50007924-50007964>.

**Figure 7 : Principales infrastructures de transport du territoire**



# UN SITE SINGULIER À L'INTERFACE ENTRE FRONT URBAIN ET ZONE RURALE

## UN PATRIMOINE MATÉRIEL ET IMMATÉRIEL RICHE

L'histoire aérienne de la Base commence en 1938, par l'édification d'un camp d'aviation militaire (cf. Figure 8). C'est ensuite l'occupant allemand qui crée deux pistes, utilisées par la Luftwaffe jusqu'en 1944. À la suite de la libération de la France, le Centre d'Essai en Vol (CEV) de l'Armée de l'Air est créé en 1945 et sera opérationnel jusqu'en 2009. Le CEV qui a fonctionné pendant plus d'un demi-siècle jusqu'à aujourd'hui, a légué au territoire, un patrimoine à la fois matériel et immatériel conséquent qui pourrait faire l'objet d'une valorisation.

Matériel, puisque le CEV étant une structure liée à la recherche aérienne, il a nécessité la construction d'infrastructures spécifiques. Parmi elles, une piste de plus de 3 kilomètres de long pour 100 mètres de large qui fut, lors de son inauguration en 1949, la plus grande d'Europe. Le site abrite également des hangars dotés d'une haute qualité architecturale, des taxiway, des casernes et bâtiments administratifs de l'Armée.

Pour autant, le patrimoine de la Base aérienne ne saurait se limiter à cette empreinte matérielle. De nombreuses avancées techniques ont eu pour point de départ la piste de la Base aérienne 217. Sans être exhaustif, on peut notamment citer le vol du premier avion à réaction français en 1946, la première éjection

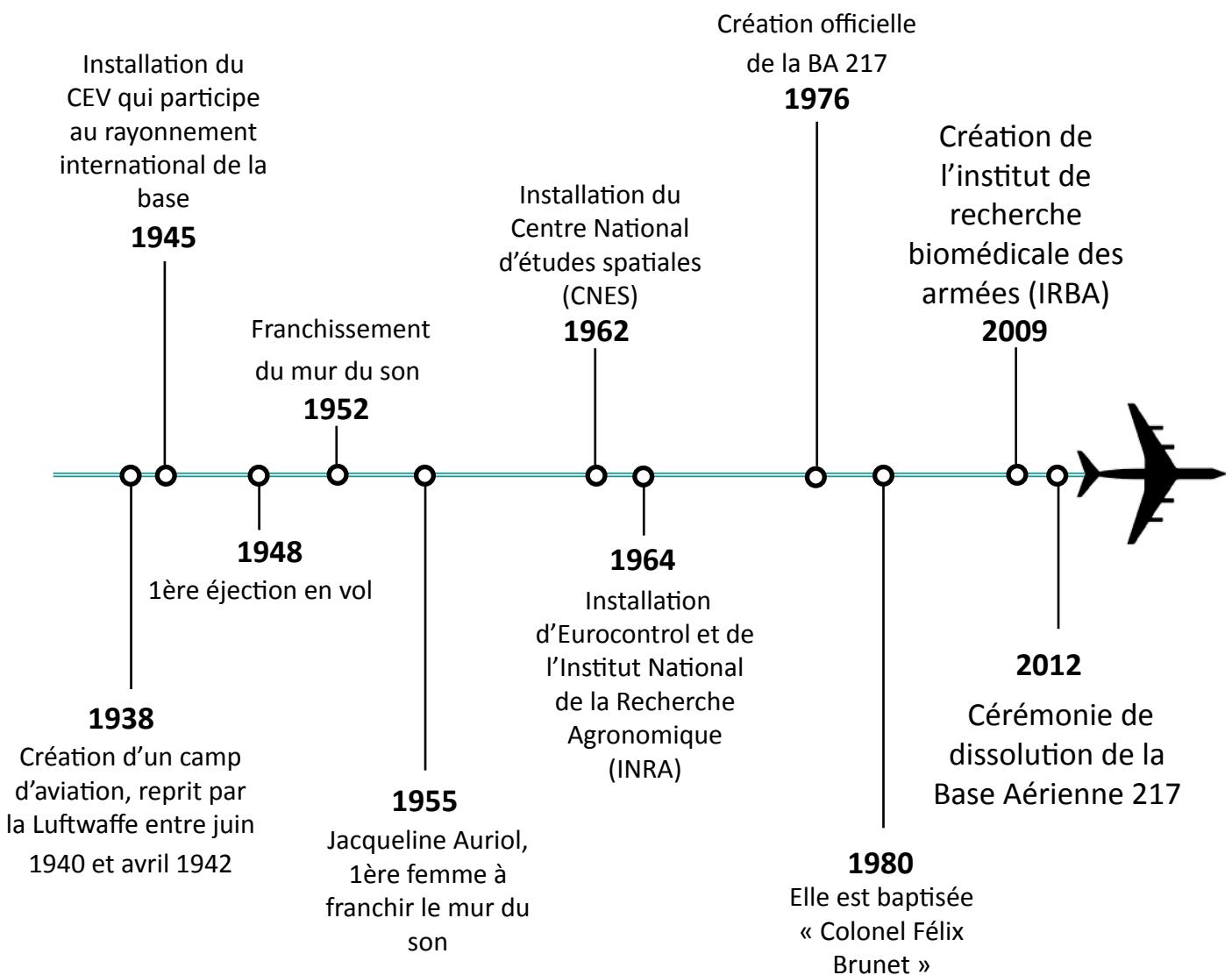
en vol en 1948, l'essai du premier hélicoptère français en 1949, le premier franchissement du mur du son par un avion à réaction français en 1952 ainsi que celui réalisé pour la première fois par une femme, en l'occurrence Jacqueline Auriol en 1955.

Ce patrimoine aérien peut être complété par une dimension spatiale, puisque la Base aérienne 217 a accueilli pendant une quinzaine d'années les installations du Centre National d'Études Spatiales (CNES) et celles du Centre Spatial, afin de gérer le lancement et le suivi des satellites sur orbite à la fin des années soixante.

Lors de son apogée, près de 2000 personnes, militaires ou civils, étaient employées sur la Base aérienne 217. Par conséquent, de nombreux habitants des environs, s'ils n'étaient pas militaires, ont connaissance du site, ou ont été amenés à fréquenter la Base aérienne 217. En effet, celle-ci n'était pas uniquement réservée au personnel militaire, certains habitants s'y rendaient à des fins médicales ou encore pour la réalisation du service militaire et plus récemment, de la Journée Défense et Citoyenneté (JDC)<sup>28</sup>.

<sup>28</sup> EIJCKMANS, N. et FABRE O. (dir.), (2012). « Brétigny, base d'excellence ». Toulouse : Privat. 142 p.

**Figure 8 : Un riche héritage historique**



## UNE PLANIFICATION COHÉRENTE BIEN QUE NON-CONCERTÉE

Située sur quatre communes, la Base 217 est donc couverte par quatre Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)<sup>29</sup>. Si la planification n'est pas uniformisée sur l'ensemble des secteurs de la base, la sectorisation et les différentes réglementations tendent à se rapprocher (cf. Figure 9). En effet, bien que la Base aérienne 217 soit partagée entre plusieurs entités administratives, les réglementations d'urbanisme sont très proches.

La première réglementation est la zone dite "UM" pour "Urbaine Militaire", correspondant à celle de la présence de l'Armée de l'Air. Sur celle-ci, les réglementations sont contraignantes et indiquent que toutes les constructions sont interdites, sauf

celles à usage militaire. La seconde zone est celle dite "A" pour "Agricole". Les parcelles concernées sont inconstructibles à ce jour, tant que leur zonage n'évolue pas. Enfin, la dernière catégorie est la zone "AU" pour "À Urbaniser", signifiant que les terrains, initialement inconstructibles, peuvent l'être sous réserve de la réalisation et de la connexion aux différents réseaux existants.

Si les réglementations propres à chacun des PLU sont relativement homogènes, on observe toutefois une singularité pour le PLU du Plessis-Pâté. En effet, il est le plus détaillé concernant la programmation future de La Base, ayant notamment intégré l'extension de la zone de la Tremblaie.

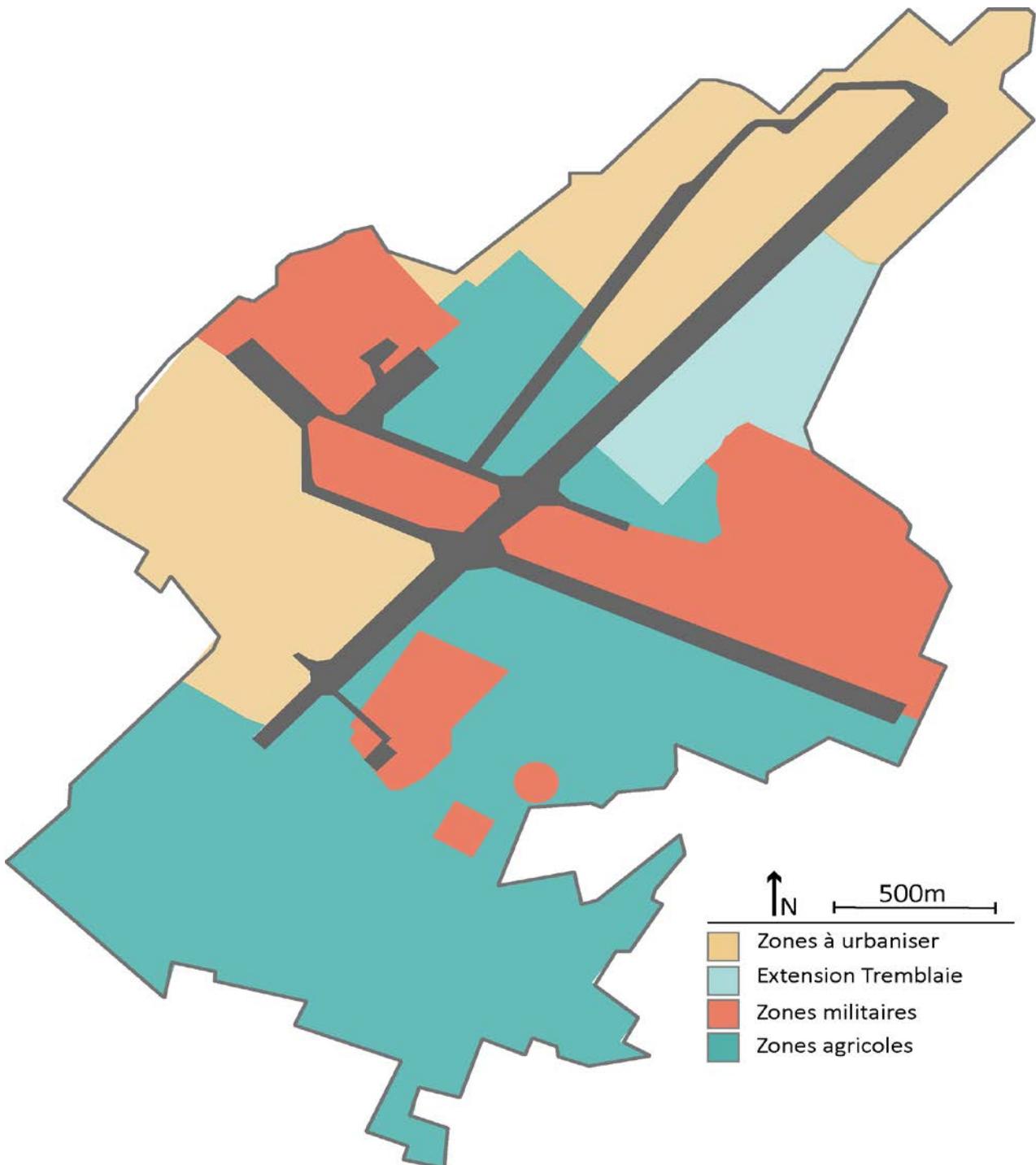
<sup>29</sup> Plan Local d'Urbanisme de la commune de Brétigny-sur-Orge, disponible sur : <http://www.bretigny91.fr/Modules/Actualites/Le-PLU-consultable-en-mairie>.

Plan Local d'Urbanisme de la commune du Plessis-Pâté, disponible sur : <http://www.leplessispate.fr/fr/information/67008/le-plu>.

Plan Local d'Urbanisme de la commune de Leudeville, disponible sur : <http://leudeville.fr/urbanisme.html>.

Plan Local d'Urbanisme de la commune de Vert-le-Grand, disponible sur : <http://www.vertlegrand.com/actualites/plan-local-d-urbanisme-plu-60.html>.

**Figure 9 : Le zonage du site par les PLU**



## UN SITE COMPLEXE SUJET À DES SERVITUDES MILITAIRES

L'Armée Française est un acteur majeur de la Base aérienne 217, propriétaire des lieux jusqu'à sa restitution partielle aux collectivités locales en 2015. Des activités militaires subsistent toutefois sur le site, avec à l'Est la zone où est implanté Eurocontrol<sup>30</sup> et à l'Ouest celle où se situe l'Institut de Recherche Biomédical des Armées (IRBA)<sup>31</sup>. Une liaison entre ces deux espaces militaires a été maintenue par l'édification d'un périmètre militaire sur la piste. Ce couloir central correspond par ailleurs à la Zone de Rassemblement et d'Attente (ZRA) prévue par le Plan Neptune, en cas de crue majeure de la Seine, ou, dans le cadre du Plan Vigipirate en cas d'attentat massif en zone dense. Celui-ci constitue une coupure géographique et fonctionnelle pour le développement du projet. Enfin, au Sud du territoire, les antennes militaires ANS impliquent également un périmètre militaire contraignant (cf. Figure 10). Ces diverses occupations du site entraînent des

servitudes particulières, telles que des interdictions de photographier et de survoler dans un rayon de 250 mètres et sur une hauteur de 1500 mètres. Il existe d'autres contraintes relatives à la protection des installations comme la zone miroir de 10 mètres autour de celles-ci pour laquelle toute construction est interdite. Par ailleurs, des mesures particulières mais non-communiquées publiquement (accès restreint et contrôlé, sas de sécurité et de confinement, plateforme antismique, etc.), sont liées à la présence du laboratoire de recherche biomédicales (laboratoire P4<sup>32</sup>), relevant du plus haut niveau de sécurité existant pour ce type d'équipement.

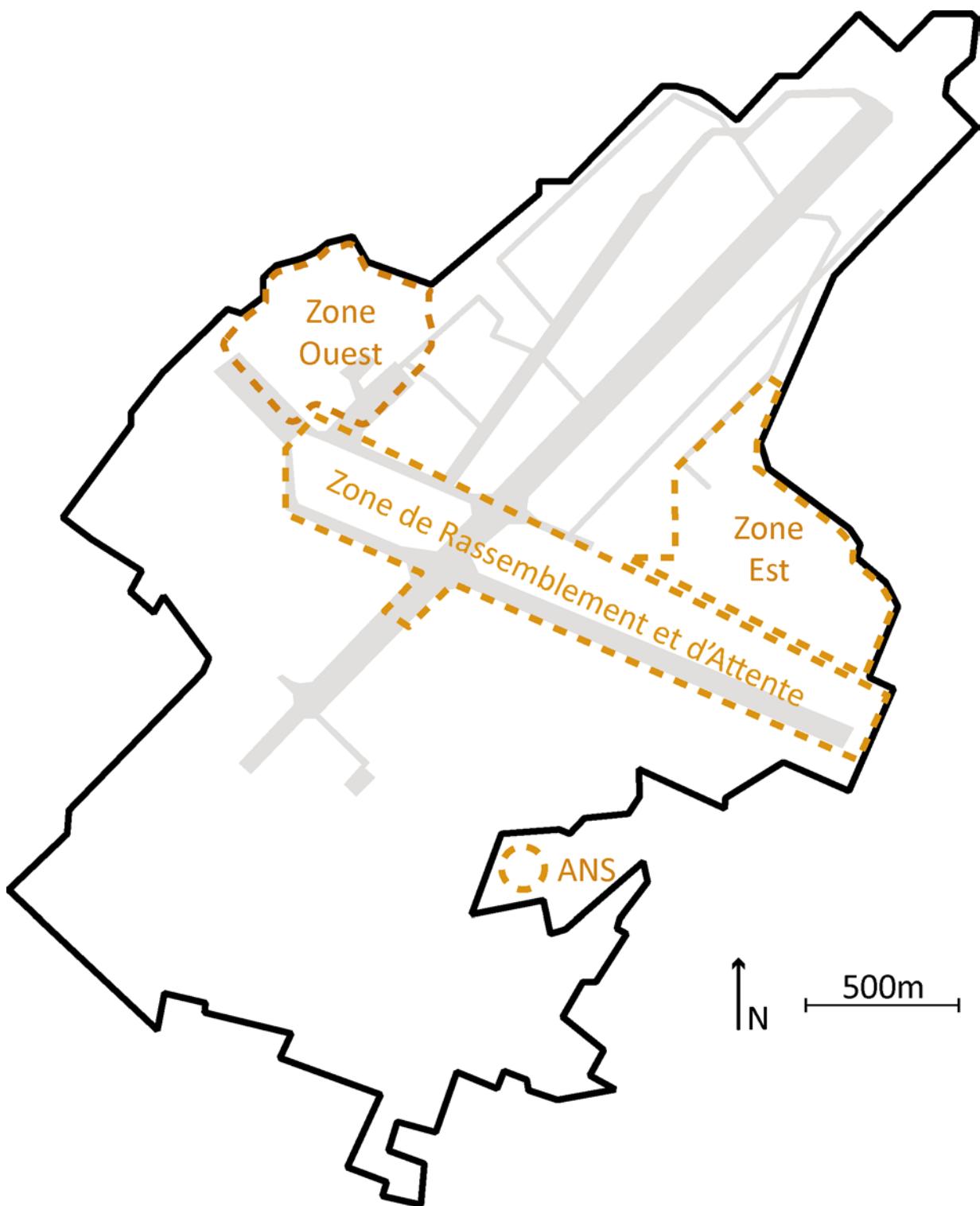
La présence de l'Armée entraîne des contraintes, dont la prise en compte est indispensable pour la réussite du projet et ce, tant pour l'aménagement du site, que pour son ouverture au public.

<sup>30</sup> Eurocontrol ou Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne est une organisation intergouvernementale européenne. Sa mission est d'harmoniser et d'unifier la gestion de la navigation aérienne en Europe, en promouvant un système uniforme pour les usagers civils et militaires, dans des conditions de sécurité maximale tout en minimisant les coûts et les impacts environnementaux. (Source : Eurocontrol, disponible sur : <https://www.eurocontrol.int/> ).

<sup>31</sup> L'Institut de recherche biomédicale des armées (Irba) est un organisme public français spécialisé dans la recherche biomédicale, il est une des composantes du Service de santé des armées (SSA) placé sous l'autorité du ministère de la Défense. (Source : Ministère des Armées, disponible sur : <https://www.defense.gouv.fr/sante/notre-expertise/recherche-biomedicale/recherche-biomedicale> ).

<sup>32</sup> Un laboratoire P4, pour "pathogène de classe 4" est un laboratoire qui peut procéder à des analyses et stocker des micro-organismes de classe 4. Ces agents de classe 4, sont caractérisés par leur haute dangerosité et l'absence de traitement médical efficace. *Le Monde.fr*, disponible sur [https://www.lemonde.fr/economie/article/2018/08/31/les-militaires-preparent-leur-riposte-contre-les-virus-emergents\\_5348463\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2018/08/31/les-militaires-preparent-leur-riposte-contre-les-virus-emergents_5348463_3234.html).

Figure 10 : Actuelle présence militaire sur le périmètre



---

---

# **LA BASE : DÉCOLLAGE EN COURS**

# GENÈSE D'UN PROJET ENGAGÉ POUR UN SITE EXCEPTIONNEL

Depuis l'annonce de la fermeture de la Base aérienne 217 en juillet 2008, le projet de développement se caractérise par les spécificités du lieu ainsi que par un portage de projet singulier. L'immensité du foncier libéré, aux franges urbaines de la métropole, ouvre une opportunité inédite pour le sud francilien. Le passé historique du site ainsi que la persistance de la présence militaire sont autant de spécificités sur lesquelles s'appuyer, afin d'illustrer le caractère inédit du projet. L'intercommunalité s'est saisie de celui-ci sous l'impulsion d'un portage politique fort, qui lui a permis de récupérer un terrain ayant pu susciter les convoitises de certains acteurs publics.

***"Une structure souple et réactive pour assurer cette mission d'envergure"***  
***(Brochure communicationnelle, 2017)***

La constitution de la Société Publique Locale (SPL) Air 217 a donc favorisé un portage en interne et autonome, garantissant à l'intercommunalité d'être en pleine maîtrise des activités et des acteurs implantés. L'implication de l'équipe en charge a permis de s'affranchir des problématiques de cohabitation avec les activités militaires, les deux parties oeuvrant conjointement à la réussite du projet. Le portage de projet aux mains de l'acteur public fut un choix audacieux de la part de l'intercommunalité, au vu de l'ampleur des aménagements à réaliser, des capacités budgétaires conséquentes à mobiliser et des risques

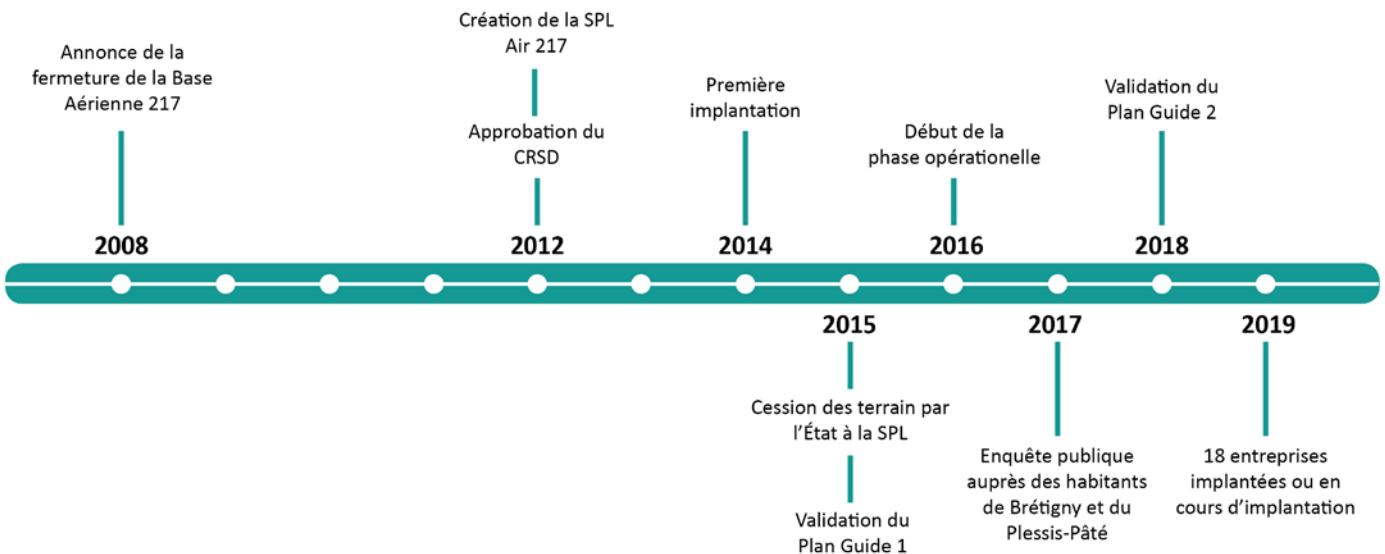
encourus. Pour s'extraire de cette contrainte, la SPL se positionne alors comme intermédiaire facilitant l'implantation des acteurs privés.

Pour ce faire, elle s'affranchit des temporalités, propres aux acteurs publics, qui constituent un frein important à l'attractivité du territoire. De même, en s'adressant directement aux acteurs privés, en élaborant avec ces derniers des partenariats, la SPL parvient à s'émanciper de manière innovante, à la récurrente problématique de réduction des financements publics dans les projets d'aménagement. La réactivité de l'équipe en charge s'illustre par les résultats obtenus moins de dix années après la fermeture du site (cf. Figure 11), qui détient désormais une vingtaine d'entreprises implantées.

***"Faire émerger dans des lieux ordinaires des initiatives extraordinaires"***  
***(Brochure communicationnelle, 2018)***

La réussite du lancement de La Base est ainsi permise grâce à un marketing de projet travaillé à destination des acteurs privés. La promotion d'une image innovante garantit l'efficacité de la communication, en conservant l'identité aérienne du site et ce, en s'affranchissant du poids du passé militaire (cf. Figure 12).

**Figure 11 : La Base, un projet en pleine croissance**



**Figure 12 : L'identité aérienne au cœur de la communication de projet**

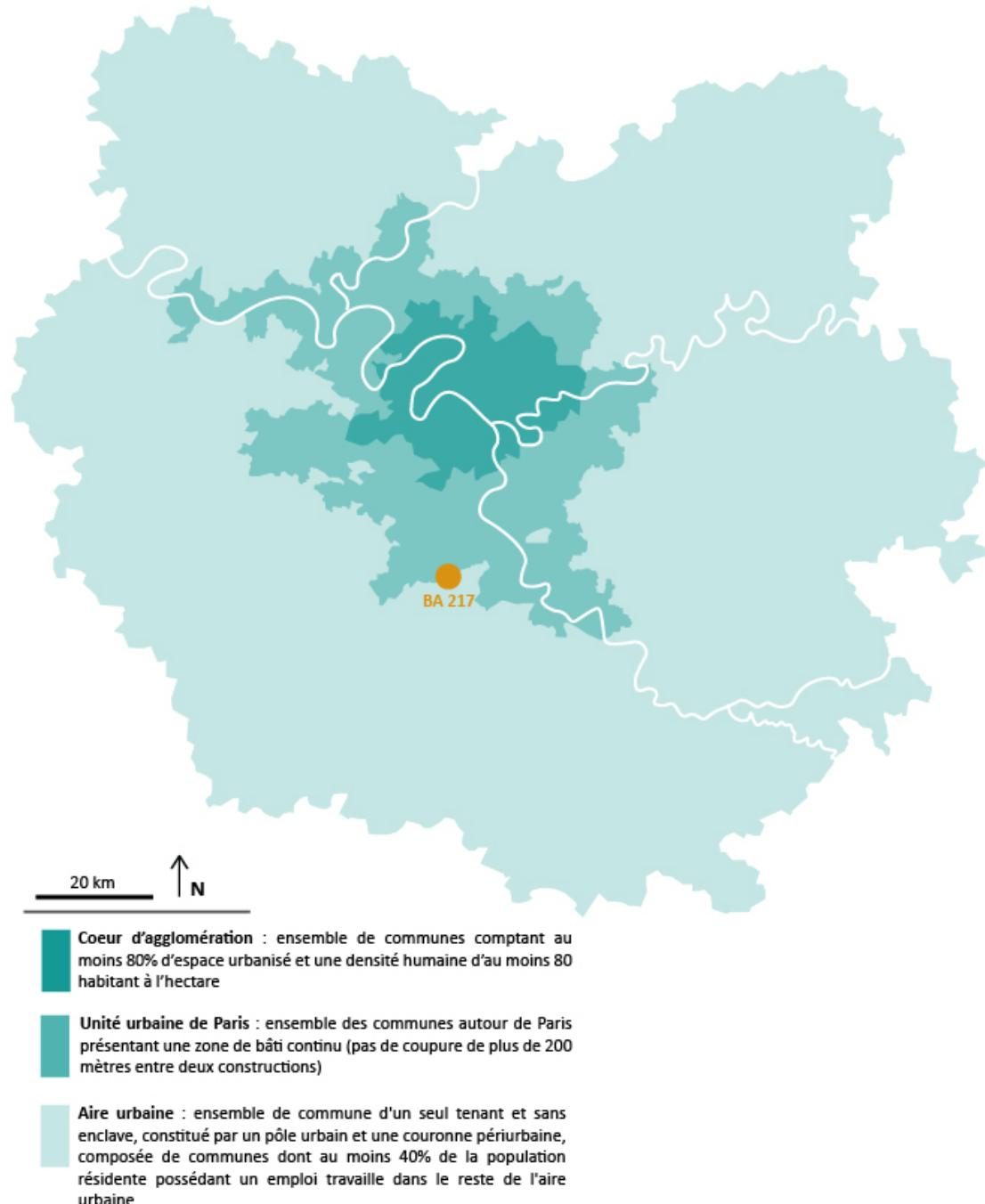


# UN PROJET D'AMBITION MÉTROPOLITAINE AU SERVICE DU TERRITOIRE

Le site se positionne à l'interface entre la zone urbanisée de la métropole et le territoire agricole de l'Essonne (cf. Figure 13). Le pari réalisé par la SPL Air 217 ambitionne de promouvoir un projet favorisant une continuité paysagère, sans participer au report du front urbain par une urbanisation excessive du site. Pour ce faire, l'équipe prévoit de ne développer que de manière mesurée des activités nécessitant l'implantation de locaux d'envergure. L'orientation programmatique s'inscrit en faveur d'une cohérence des circulations et des espaces partagés au sein du périmètre (téléphérique, charte des espaces publics et des qualité architecturale, préférence pour les mobilités douces). Cela illustre la prise en compte de la question paysagère, mais également de celle des futurs usages qui prendront place sur le site. De même, la priorité est portée aux activités avec un faible taux d'urbanisation, notamment sur le secteur sud, ce qui se retrouve par le projet de ferme de maraîchage biologique. La SPL témoigne donc dans sa vision du projet de l'intérêt porté au site comme un écosystème cohérent, en accord avec les problématiques environnementales auxquelles nous faisons face.

Par ailleurs, la stratégie programmatique promue par la SPL Air 217 a été conçue pour et à destination d'acteurs économiques de renom. Celle-ci a, *in fine*, un double objectif, celui de rendre le territoire attractif et l'inscrire à l'échelle métropolitaine, tout en garantissant, par ailleurs, un effet de ruissellement à travers les retombées économiques locales (cf. Figure 14). Cette ambition prend forme sous deux aspects. Tout d'abord, en faveur du local, la création d'activités permettant d'augmenter le nombre d'emplois à destination de la population du territoire (industrie, agriculture) constitue un point fort de l'ambition du projet. Cela permet d'inscrire le site comme moteur du développement économique local. Concernant l'ambition métropolitaine, deux stratégies s'illustrent. D'une part, la SPL déploie des activités valorisables auprès du grand public francilien tels que festivals, maraîchage biologique et village solidaire. D'autre part, et de manière plus globale, elle souhaite positionner La Base comme un démonstrateur d'activités métropolitaines, notamment à travers la constitution d'activités de pointe en matière de recherche et d'innovation (mobilité écologique, objets intelligents, confiance numérique et de l'alimentation). Finalement, la stratégie programmatique tend à répondre en termes de développement d'activités à l'ambition d'inscrire son territoire en zone peu dense à l'écosystème métropolitain, d'un point de vue fonctionnel aussi bien qu'économique.

**Figure 13 : Un site aux franges de l'urbanisation continue**



Par la programmation précédemment détaillée, le projet correspond aux tendances observées dans d'autres projets d'envergure ainsi que dans les projets de reconversion d'anciennes bases aériennes militaires (cf. Annexes 4 et 5). Cela s'illustre notamment par la combinaison entre de grandes entreprises à forte capacité d'innovation et des activités oeuvrant à la Transition écologique et solidaire (cf. Figure 15). L'ambition de La Base est ainsi de s'illustrer comme un projet métropolitain, au même titre que d'autres (Versailles Satory, PSA Aulnay-sous-Bois, Aérolans Tremblay), qui lui sont similaires bien que plus proches et accessibles de la zone dense. Si ce choix stratégique l'inscrit en concurrence avec d'autres projets d'envergure, elle permet de revaloriser l'image du site et, par extension, du territoire. La programmation de La Base ainsi que la communication faite autour du projet permettent d'inscrire, auprès des acteurs à la fois publics et privés, le territoire à l'échelon

métropolitain. Le projet de La Base, de part son caractère métropolitain et un marketing territorial efficient, tendra *in fine* à requalifier l'image du sud francilien.

L'équilibre entre ces objectifs multiples est finalement garanti à travers la capacité d'adaptabilité du projet. Loin des procédés de la planification traditionnelle, ce dernier est porté par une équipe guidant son développement vers un futur souhaitable, dont les plans guide 1 et 2 sont la traduction (cf. Figure 16). Ces documents témoignent de l'évolution du projet à travers une réactualisation entre la première et la seconde version, la présentation de propositions alternatives pour le tracé du téléphérique urbain et enfin, un phasage selon une intensité variable de la contrainte militaire. Les plans guide traduisent donc une prise en compte de certaines des problématiques spécifiques au site. Toutefois, il sera indispensable d'intégrer le caractère imprévisible de tendances structurantes qui pourront impacter le projet sur le temps long.

**Figure 14 : Une attractivité de projet au service du local**



**Figure 15 : Un juste équilibre entre activités conventionnelles et activités oeuvrant  
à la Transition écologique et solidaire**



---

---

# **LA BASE : ATTENTION AUX TURBULENCES**

# DES TENDANCES SOCIÉTALES CONTRASTÉES NUANÇANT LA VISÉE DU PROJET

La Base aérienne 217 se destine à une programmation touchant des secteurs d'activités variés, chacun visant une capacité d'innovation forte, ainsi qu'une haute valeur ajoutée. La pertinence de cette visée programmatique une fois explicitée, il s'agit désormais d'attirer le regard sur des grandes tendances sociétales, dont dépend le projet, souhaitant répondre aux enjeux métropolitains. En montrant quelques une d'entre-elles, de manière volontairement accentuée, l'objectif est d'illustrer certaines des limites potentielles du projet.

## EN FAVEUR D'UN SITE NON-URBANISÉ

L'injonction à la préservation de la biodiversité, à la réduction de la consommation foncière des espaces naturels et agricoles sont des impératifs fixés à tous les échelons opérant sur l'aménagement du territoire. Ceux-ci, fixés en faveur de la transition écologique, se retrouvent dans de nombreuses lois étatiques, et marquent particulièrement les politiques territoriales.

La métropole francilienne se caractérise, quant à elle, par le nombre réduit de ses espaces verts. Afin de rester attractive pour l'accueil de nouvelles populations, et en faveur du bien-être de ses résidents, elle devra préserver les rares espaces ouverts qui la constituent. La croissance démographique, ainsi que les politiques de densification de la zone urbanisée continue, pourront être à l'origine d'externalités environnementales négatives (pollutions et

nuisances). Ces tendances s'inscrivent toutes en faveur d'une préservation des libérations foncières d'une urbanisation excessive, afin de conserver des lieux de respiration. Ces libérations foncières pourraient alors être envisagées par les acteurs des différents échelons comme une occasion de constituer des espaces privilégiés, tant pour le maintien de la biodiversité, que pour la constitution d'espaces verts à destination de la population.

La Base aérienne 217 répond aux attentes qui émergent, de par l'étendue foncière et la biodiversité qui la caractérisent. Dans le cas où ces tendances viendraient à se renforcer, et au regard de l'urgence écologique, les institutions pourraient être amenées à fixer des objectifs toujours plus accrus en la matière. Pour y répondre, le projet pourrait alors voir le développement de son urbanisation fortement contraint.

## EN FAVEUR D'UNE FORTE VALORISATION FONCIÈRE DU TERRAIN

À l'inverse, la mutation des activités économiques, sous l'influence croissante du e-commerce, nécessite des besoins accrus en infrastructures de logistique lourdes. D'un même élan, l'élévation constante du prix du foncier en zone dense pousse désormais les acteurs de l'aménagement et investisseurs privés à considérer les libérations foncières en seconde couronne comme de réelles opportunités. Plus éloignés du centre de la zone dense mais dotés d'infrastructures routières assez développées, ces

---

## EN FAVEUR D'UNE HYPERSPÉCIALISATION PROGRAMMATIQUE DU PROJET

espaces jouissent d'atouts certains - foncier moins onéreux et position géographique stratégique aux portes de la métropole - qui augmentent leur attractivité.

Cette recherche de rentabilité économique et d'espace disponible se traduit également dans le secteur du logement, où l'équation entre offre et demande est fortement déséquilibrée en Île-de-France. En effet, relativement à l'accroissement de la population francilienne, l'offre de logement reste insuffisante et une réponse à cette problématique doit être envisagée au niveau régional. De plus, les migrations historiques d'habitants du centre de la métropole vers les départements limitrophes constituent une demande qui tendra à croître et sera renforcée par les externalités négatives telles que nuisances et pollutions, de la zone dense.

Dans ce contexte, la Base aérienne 217, de par son étendue foncière ainsi que sa situation géographique en Grande Couronne, répond aux impératifs précités qui s'imposeront à la métropole francilienne. Sans être exhaustifs, ces impératifs apparaissent comme des éléments structurants pouvant fortement impacter le futur souhaité par la SPL. Si ceux-ci se confirment, l'absence de logements ou encore la présence réduite de bâtiments logistiques sur le site - comme mentionné dans les plans guide - apparaîtront comme un frein à son intégration métropolitaine. En conséquence, la teneur multifonctionnelle, innovante et métropolitaine, au cœur de la programmation, se trouvera alors en concurrence directe avec des projets similaires mais profitant d'une meilleure accessibilité à l'échelle

D'un autre côté, les problématiques environnementales incitent les acteurs de l'aménagement à inscrire leurs territoires sur une trajectoire résiliente. Cela se traduit par le développement d'activités venant compléter les manques de chacun des territoires, notamment en termes de production de ressources. Ainsi, les projets tendent à s'inscrire en complémentarité avec ceux préexistants. À une autre échelle, la Métropole peut être amenée à renforcer sa politique de clusters. Ceux-ci ayant pour objectif de créer les territoires d'excellence par l'hyper-spécialisation de leurs activités, ils sont alors valorisé par la région capitale afin de maintenir son positionnement internationale dans sa capacité d'innovation notamment.

La Base est caractérisée par une programmation multisectorielle, combinant une ambition d'innovation et d'excellence sur chaque activité développée. Cette ambition métropolitaine pourrait être contrainte si la programmation ne s'adaptait pas aux tendances de l'aménagement. En effet, la faveur allant aux projets spécialisés, notamment à travers la politique des clusters, la multiplicité des secteurs du site pourraient être vue comme une limite à l'intégration du projet dans l'écosystème métropolitain où, chaque territoire propose une offre complémentaire à ceux voisins. L'enjeu, face à ces tendances, serait pour la SPL de cibler, en fonction des manques en termes de ressources et d'activités au sein de la région francilienne, le secteur qu'il serait le plus souhaitable de développer. Ainsi, La Base s'inscrirait en complémentarité d'autres projets d'envergure, et non en concurrence directe.

# UN SITE CONTRAINT DANS LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS

## DES CONTRAINTES *IN SITU*

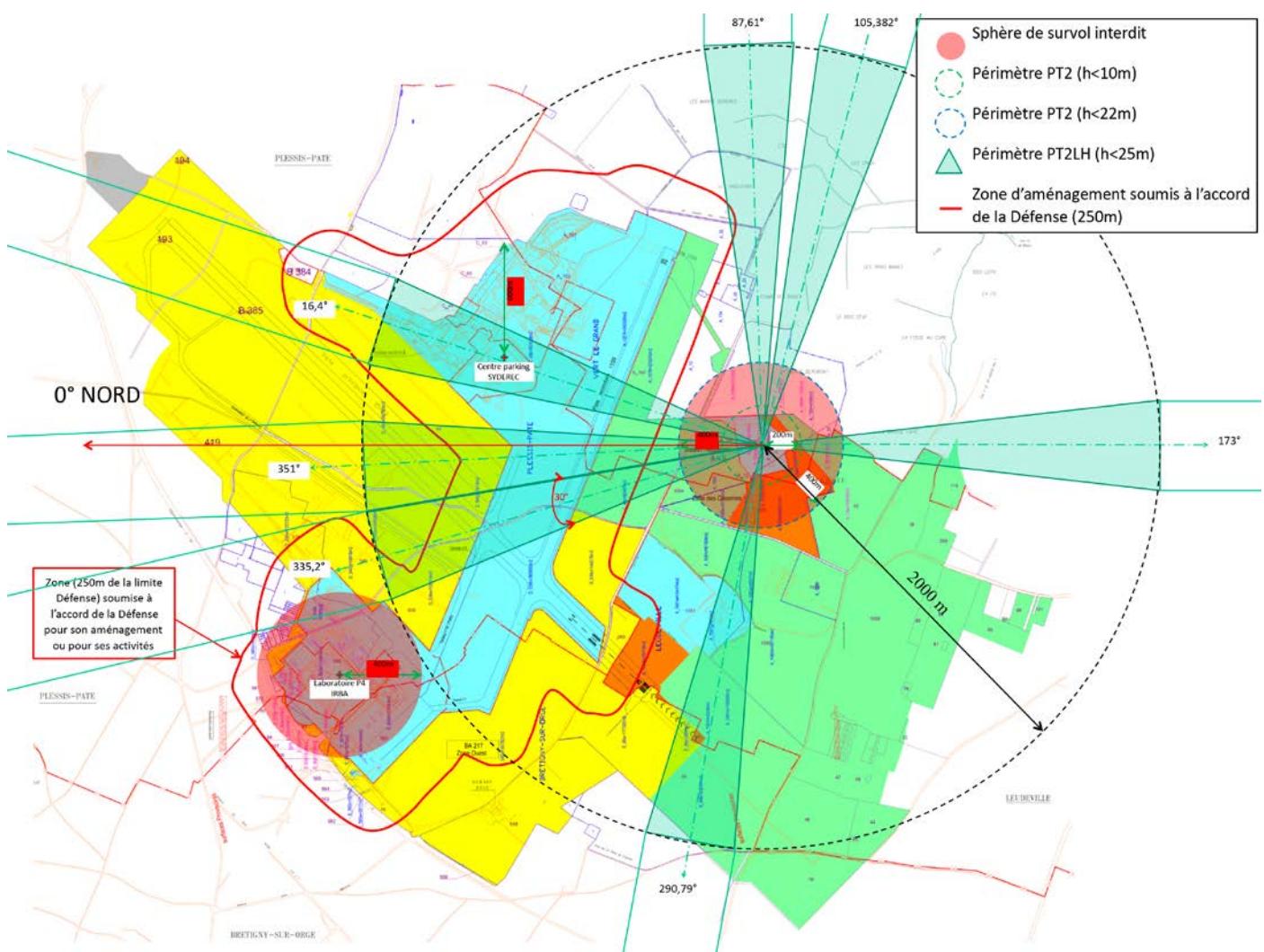
L'ancienne Base aérienne 217, bien que partiellement reléguée au civil, reste pour partie un espace militaire ce qui induit quelques contraintes pour la reconversion du site (cf. Figure 17). Il existe principalement deux types de contraintes potentielles. D'une part, les servitudes relatives à la protection et au fonctionnement des infrastructures militaires : interdiction de survol, de visibilité directe et limitation de la hauteurs de certaines constructions. D'autre part, les contraintes liées aux conflits d'usages qui pourraient advenir entre les activités militaires et le reste des activités envisagées dans la stratégie programmatique. L'installation d'une zone d'entraînement au vol de drone, à proximité immédiate de la zone militaire, a d'ores et déjà été source de conflits en raison de survol de la ZRA et donc de non-respect des interdictions liées aux infrastructures militaires.

Le plan guide dans sa deuxième version prévoit à moyen terme un retrait significatif voire total de l'armée sur le site de La Base aérienne 217. Alternativement à un itinéraire ne traversant pas le cœur de La Base, la SPL prévoit, sur le fondement d'un retrait des activités militaires, un tracé de téléphérique urbain survolant la ZRA. Cela est impossible en vue de la présence militaire sur la zone, du fait de la visibilité directe que l'infrastructure permettrait sur leurs activités. En l'état, ce projet, sans aucune adaptation

à la présence militaire, paraît irréalisable. Hors, un retrait total de l'Armée semble à l'heure actuelle difficilement envisageable et ce pour diverses raisons. Le niveau élevé du risque attentat à l'échelle nationale et le maintien du dispositif Sentinelle, pour lequel La Base 217 aérienne joue un rôle logistique fort, ainsi que la possibilité significative d'une crue centennale de la Seine et en donc de l'utilisation de la zone Neptune, sont autant de tendances lourdes qui semblent aller dans le sens d'un non-retrait de l'armée dans les prochaines décennies. De plus, ce non-retrait semble conforté par la réduction des grandes emprises militaires à proximité de la zone dense. Dans ce contexte, les caractéristiques intrinsèques à La Base (vaste emprise foncière à moins de 30 kilomètres du centre de Paris) apparaissent comme exceptionnelles pour l'Armée et difficilement interchangeables avec d'autres terrains en Île-de-France.

Ainsi, il est important pour la SPL d'envisager une stratégie programmatique alternative en cas de non-retrait, qu'il soit partiel ou total, de l'armée. La présence militaire n'est une contrainte en soi, mais la non prise en compte de celle-ci dans la stratégie programmatique peut quant à elle devenir une réelle entrave à la réussite du projet de reconversion du site.

**Figure 17 : Carte des servitudes militaires hertzziennes, d'aménagement, et de survol**



## UNE ACCESSIBILITÉ PARTIELLE

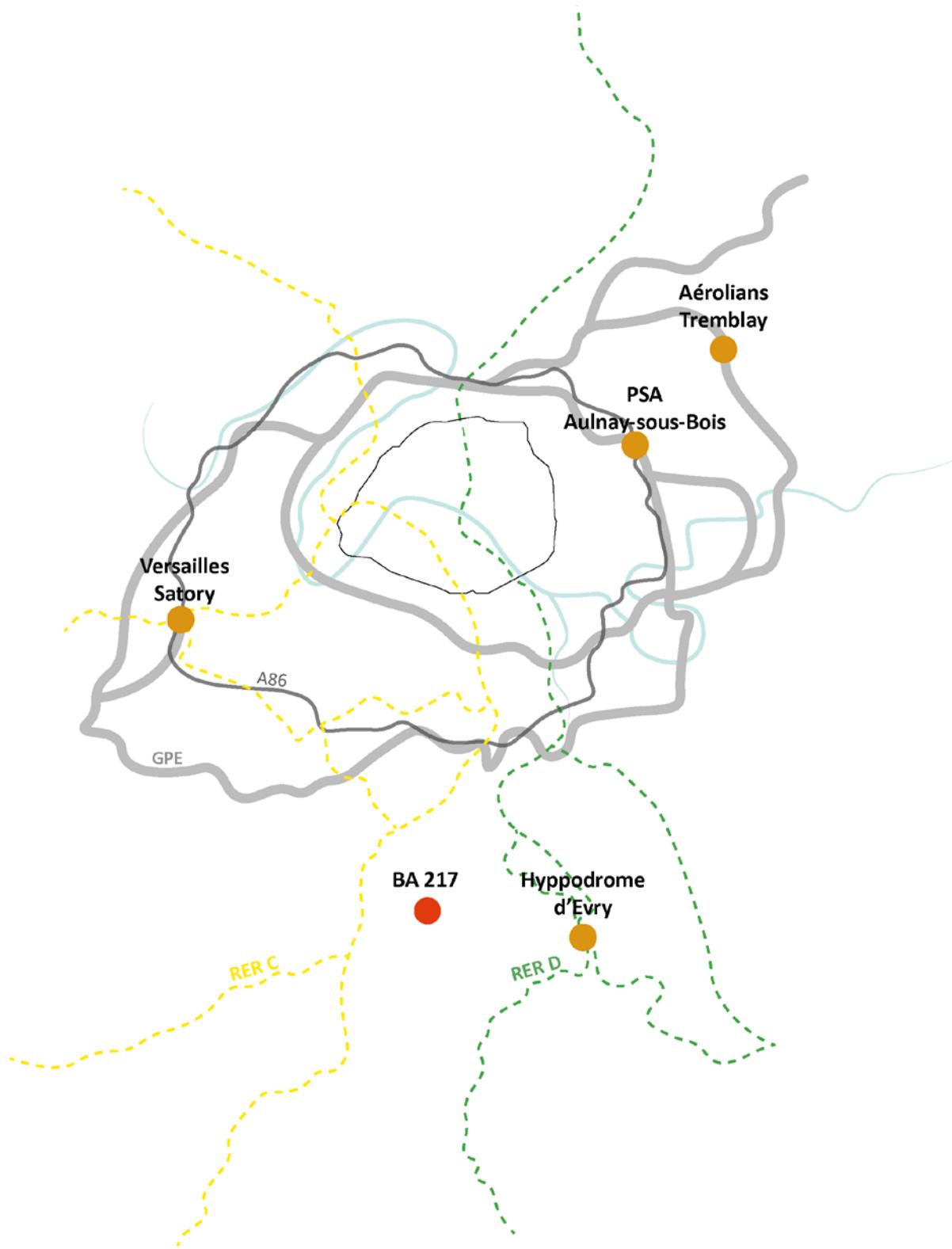
L'un des principaux handicaps, au large potentiel que représente la Base aérienne 217, reste l'accessibilité (cf. Figure 18). Si cette dernière jouit d'infrastructures routières assez conséquentes (D19, Francilienne et A6), permettant notamment la liaison avec Paris, elle est aussi victime de la saturation forte de ce réseau routier. De même, l'accès direct en transport en commun lourds est impossible depuis le centre de la zone dense et bien que l'intermodalité soit assurée par un réseau de bus, celle-ci reste bien trop faible au regard de l'ambition métropolitaine du projet mis en avant par la SPL.

Si la problématique de l'accessibilité est effectivement envisagée par la SPL dans le Plan Guide 2, via l'instauration de passerelle piétonne (entre la partie Sud du site et la porte de Brétigny-sur-Orge), d'un franchissement de la RD 19 (reliant le Carré Nord au projet des Charcoix), d'un téléphérique urbain (entre les gares RER de Brétigny-sur-Orge et Orangis Bois de l'Epine) et, de véhicules autonomes au sein du site, la question de concurrence vis-à-vis des projets XXL

à ambition métropolitaines restera entière. En effet, en cas de réalisation de l'ensemble de ces dispositifs, ce qui reste largement incertain au vu des contraintes évoquées précédemment, La Base et son ambition métropolitaine resteront fortement concurrencées par d'autres projets mieux connectés et plus proches du centre de Paris. Certains de ces projets XXL sont d'ores et déjà relié au centre de Paris par le RER : c'est notamment le cas des terrains de PSA à Aulnay-sous-Bois, desservis par les RER B ou d'Aerolians Tramblay desservi par le RER D. De même, d'autres projets, comme le site de Satory, encore non desservie par des infrastructures lourdes, le seront prochainement avec la réalisation du Grand Paris Express (GPE).

Aussi, pour la réussite de l'ambition métropolitaine et une intégration efficiente à l'écosystème métropolitain, une attention forte doit être portée à l'offre de transport et au raccordement de La Base à son environnement proche d'une part et d'autre part, à la métropole parisienne.

Figure 18 : Un site non desservi par les infrastructures de transports d'envergure métropolitaine



# QUALIFICATION DE LA STRATÉGIE PROGRAMMATIQUE ET LIMITES POTENTIELLES

## UNE DÉPENDANCE AUX ACTEURS PRIVÉS À ENCADRER

La stratégie de développement de la SPL repose sur une gouvernance volontariste qui vise à capter les acteurs privés. Cela se traduit notamment au travers de leurs documents communicationnels, tournés vers le développement économique. Du fait de la forte dépendance aux acteurs privés et de la stratégie "au coup par coup", l'équilibre financier de la SPL reste précaire. Pour exemple, Live Nation, en accord avec la Communauté d'Agglomération, n'a pas souhaité programmer l'édition 2019 du Download Festival afin de réfléchir à une nouvelle formule, plus axée sur le local<sup>33</sup>. S'il s'agit à l'heure actuelle seulement d'un report et non d'un retrait définitif, le départ d'un "poids lourd" économique pourrait engendrer des effets pervers pour le développement de La Base : mauvaise image de la SPL et du territoire auprès de

potentiels acteurs privés ou bien désintéressement de la part des usagers.

De plus, les stratégies d'implantation des acteurs privés restent, de manière générale, très complexes et peu lisibles. La SPL sera-t-elle en capacité de capter et comprendre les stratégies d'ancrage et de déploiement des entreprises afin de s'adapter au mieux à leur fonctionnement ?

Enfin, le choix d'une stratégie programmatique largement axée sur le secteur du tertiaire pose question puisque la région Île-de-France et plus particulièrement le département de l'Essonne connaissent une importante vacance tertiaire (proche des 20%)<sup>34</sup>.

<sup>33</sup> Entretien avec Monsieur Alain Gaynard, Directeur de projet au sein de la SPL Air 217, le 6 mars 2019.

<sup>34</sup> Direction régionale et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement en Île-de-France, Le marché de l'immobilier de bureau en Île-de-France : conjoncture et analyse, Août 2017.

## UNE DIVERSITÉ PROGRAMMATIQUE RISQUÉE

Quid de la diversité programmatique, actuelle et future, pour la reconversion de l'ancienne Base aérienne 217 ? Réel atout pour ce site exceptionnel ou stratégie risquée pouvant nuire au projet ? L'action volontariste et pragmatique conduite jusqu'alors par la SPL a mené à la concrétisation de plusieurs implantations d'entreprises et ce, dans un délai restreint. Toutefois, une grande diversité de secteurs d'activités se trouvent représentés au sein d'un même espace : logistique, industriel, événementiel, agriculture, culturel, etc.

Aussi, comment faire cohabiter l'ensemble de ces secteurs d'activité ? La succession d'implantations, ne risque t-elle pas de conduire au morcellement du site et d'aboutir *in fine*, à un programme d'aménagement standard, de type ZAC et où les synergies entre les différents acteurs restent faibles voir inexistantes. De plus, face à la multiplicité des activités il existe un réel risque de non-cohérence et de concurrence entre les secteurs. La présence de "poids lourds" économiques tel qu'Amazon et d'acteurs de la transition écologique et solidaire, tels que Fermes d'Avenir ou Aurore n'est-elle pas antinomique ? Un risque de dilution et de conflit d'usages entre ces divers acteurs est réel et pourrait avoir des effets pervers pour la réussite du projet. D'autant plus que la diversité des activités est corrélée à celle de

l'accueil du public. Hors, pour chaque activité il existe un public différencié, tant en termes de flux, que de provenance. L'accueil de ce public hétérogène impose nécessairement une réflexion sur l'ouverture et la porosité du site mais également sur les temporalités ; chacune des activités ayant sa propre temporalité (quatre jours pour le Download, tous les jours pour la partie agricole, etc.). L'équilibre entre activités à visée économique et activité à visée transitionnelle reste fragile. Il est donc aisé d'envisager qu'une de ces deux tendances prennent le pas sur l'autre.

Enfin, l'ambition de diversité fonctionnelle peut être négative en termes communicationnelle. Face à la multiplicité de secteurs d'activités et à la grande diversité d'acteurs implantés, un risque d'effet catalogue peut advenir. Dans ce contexte, la diffusion d'une image communicationnelle forte et cohérente, auprès de la sphère privée tout comme du grand public, semble plus complexe. Si la multiplicité des activités peut être une force et un véritable atout en termes d'attractivité pour le projet, il est essentiel de songer d'ores et déjà aux effets pervers de celle-ci, afin de pouvoir les anticiper et les contourner. ■■■

## LE PROJET VU PAR LES HABITANTS

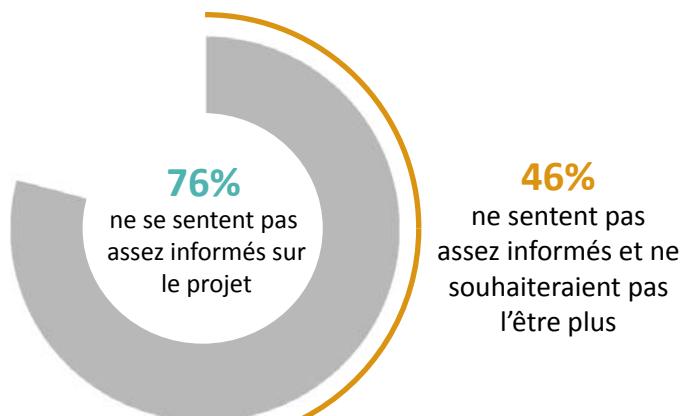
Le projet de La Base est présenté comme un projet s'inscrivant dans la métropole mais ayant également une visée locale. Pourtant, la majorité des brochures de communication s'adresse aux acteurs privés, locaux comme internationaux. Aussi, afin de mieux connaître la réception du projet par les habitants et leur connaissance du site, nous avons réalisé des questionnaires auprès de ces derniers, sur les quatre communes où est implantées La Base (cf. Annexe 3). Parmi les 166 enquêtés, 22,3% ne situent la Base aérienne 217 ou n'ont pas connaissance de son existence. Cette proportion est d'autant plus forte chez les jeunes générations (moins de 30 ans), pour qui l'héritage militaire et aérien de La Base reste méconnu. De plus, parmi les personnes ayant mentionné l'activité militaire historique du site, 36,7% ne connaissent pas le projet en cours et les activités actuellement développées.

La méconnaissance du projet de reconversion et/ou le manque d'informations concernant celui-ci sont les deux principaux éléments ressortis de ce travail de terrain (cf. Figure 19). Effectivement, 76% des interrogés déclarent ne pas être assez informés.

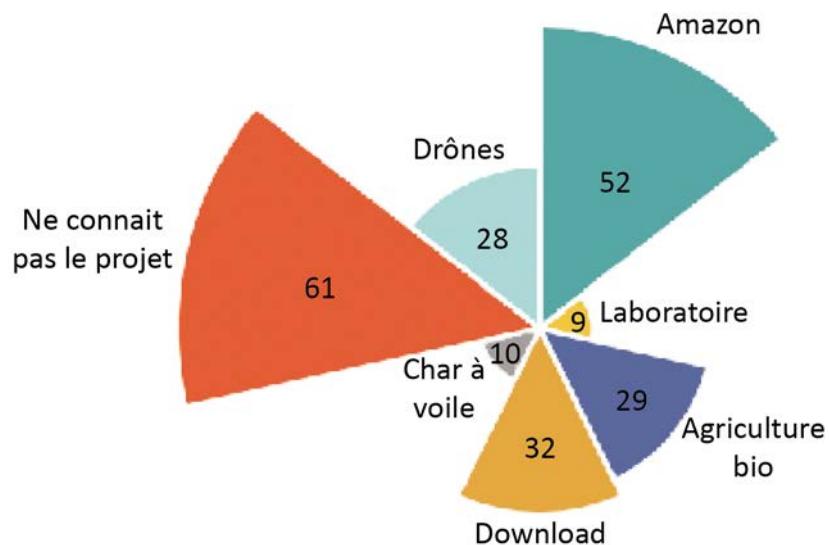
Toutefois, plus de la moitié des interrogés s'estiment ne pas être assez informés, ne désire pas l'être davantage, ce qui témoigne de la mauvaise et de la faible réception de celui-ci auprès des habitants (cf. Figure 20). La réception en demie teinte et la connaissance limitée du projet auprès de la population locale peuvent être la résultante directe de la stratégie volontariste et pragmatique engagée par la SPL. Cette stratégie, essentiellement tournée vers les acteurs privés et nécessitant une forte réactivité, ne permet pas une concertation large avec les habitants et ne favorise pas *in fine* l'appropriation du projet par ces derniers. Cette dernière pose d'autant plus question que les attentes concernant le projet varient fortement. Toutefois une primauté aux loisirs et aux sports, suivis de peu par la création d'espaces verts s'observe (cf. Figure 21).

Il est donc essentiel d'engager dès à présent une réflexion sur l'élaboration de dispositifs participatifs afin d'une part, de favoriser la connaissance et l'appropriation du site par les habitants et d'autre part, de concrétiser l'ambition locale du projet, comme évoquée dans le plan guide 2.

**Figure 19 : Une insuffisance communicationnelle jumelée à un désintérêt pour le projet par les habitants**



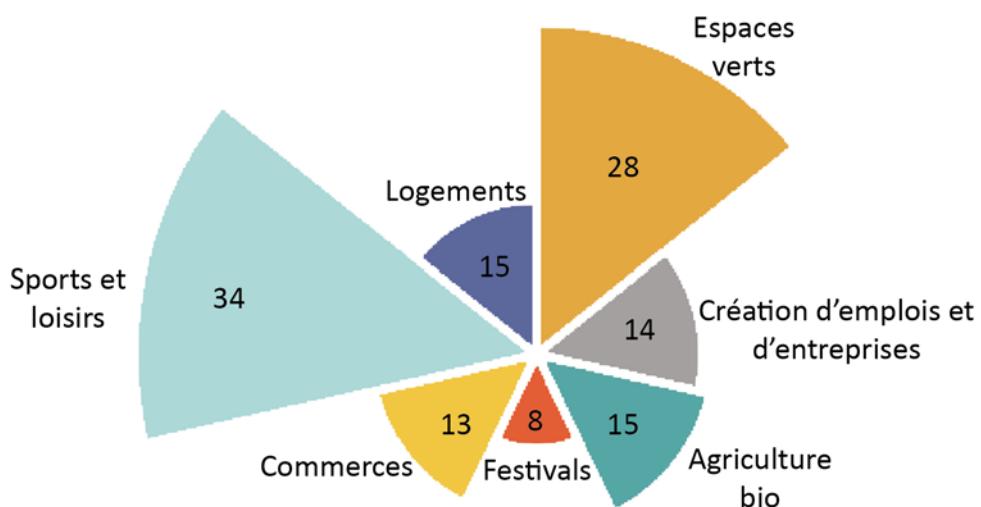
**Figure 20 : Une faible connaissance du projet par les habitants des communes concernées**



*“C'est un peu opaque, on ne nous dit rien”*

*“Je ne sais pas si l'armée va céder ou pas le reste des terrains”*

**Figure 21 : Une disparité d'attentes de la population vis à vis de la programmation**



*“J'aimerais des petits magasins, arrêter les grandes surfaces, redynamiser et créer de l'emploi en local pour les jeunes, car il y a beaucoup de chômage”*

*“L'agriculture c'est fondamental et il faut la préserver. Surtout pas de béton car il y en a déjà assez.”*

---

---

**LA BASE :**  
**ENVOLONS-NOUS VERS L'AVENIR**

Afin d'illustrer l'importance de la prise en compte de l'ensemble des facteurs pouvant impacter le projet, nous avons choisi de construire trois scénarios prospectifs distincts pour l'avenir de La Base. Ceux-ci offrent trois futurs possibles pour le projet à l'horizon 2050. Pour les réaliser, nous avons pris en compte les limites précédemment évoquées, auxquelles nous avons ajouté les potentielles ruptures sociétales qui pourraient impacter le projet. De ce travail sont ressortis quatres enjeux : l'accessibilité, le développement, la gouvernance, et les formes urbaines. Au regard du diagnostic prospectif que nous avons réalisé pour le site et son environnement et, des entretiens semi-directifs que nous avons mené auprès des acteurs privés et institutionnels, ces enjeux sont apparus comme la clé de voûte du projet, pouvant confirmer ou infirmer sa réussite, et *in fine* la vision portée par la SPL dans ses documents stratégiques. Outre leur caractère structurant, ces enjeux recoupent en les synthétisant les limites précédemment mentionnées, ainsi que les tendances et ruptures sociétales que nous avons extraites d'une analyse fine de la littérature prospective nationale et régionale.

Ces enjeux structurants ont été analysés à trois échelles : nationale, régionale et locale. Cet arbitrage a eu pour objectif d'illustrer deux types de limites distinctes. D'une part, des tendances et ruptures exogènes au portage du projet, qui s'imposeront au territoire. D'autre part, des choix stratégiques ou programmatiques réalisés par la SPL qui auront, à terme, des effets variés sur le projet. Par ailleurs, il

nous paraissait fondamental d'analyser lesdits enjeux au niveau régional. En effet, cela nous a permis de traiter des spécificités d'ordres fonctionnel et économique, propres à la Région capitale. L'objectif était également de pouvoir intégrer à nos scénarios des jeux de gouvernance qui peuvent s'instaurer, du fait de la présence d'acteurs métropolitains tels que la Métropole du Grand Paris (MGP). Cet éclairage particulier a été intégré au regard d'une tendance à l'extension de la zone urbaine métropolitaine d'un côté, et du potentiel renforcement de la MGP en tant qu'institution politique de l'autre. Ces deux phénomènes peuvent, seuls ou conjointement, avoir un réel impact sur le projet de La Base, ce pourquoi l'analyse des tendances à cet échelon nous est apparue primordiale.

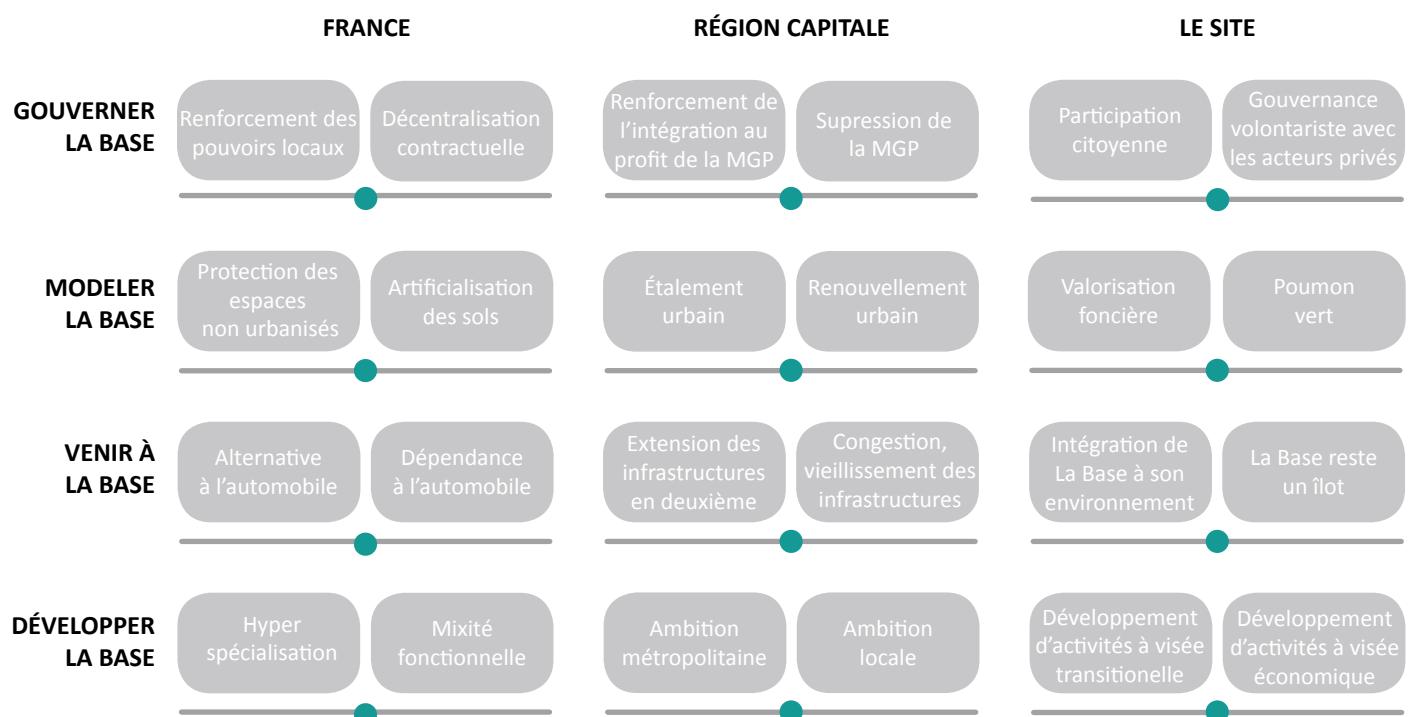
Par la suite, nous avons déterminé une tendance pour chaque enjeu et à chaque échelle. À la suite d'une étude approfondie des différents travaux prospectifs à l'échelle nationale et régionale (France 2040, SDRIF 2030) et de notre connaissance du territoire, nous avons pu dégager des tendances dont leur influence pressentie sur le développement du projet est particulièrement forte. Celles-ci n'ont donc pas valeur d'exhaustivité, elles sont un outil méthodologique nous permettant de faire émerger nos scénarios. Ce travail a pour but d'accompagner l'action publique dans son projet de reconversion de la Base Aérienne 217 .

La constitution des scénarios s'est faite par la sélection de tendances, chacune ajustée selon

deux orientations volontairement contrastées(cf. Annexe 7). Une fois combinées, elles ont permis de faire émerger trois récits possibles pour le futur de La Base. Ceux-ci ont alors été envisagés dans une perspective réaliste, ayant pour but d'éclairer les limites du projet, tel qu'il est pensé à l'heure actuelle, ainsi que les leviers d'action dont dispose la SPL. Ainsi, lorsque la tendance est prise en compte l'orientation prédominante est colorisée, lorsqu'elle n'est pas sollicitée les deux orientations restent grises. Lorsque l'orientation prédominante est mobilisée, un curseur nous a permis d'illustrer l'intensité avec laquelle cette orientation prévalait

sur l'orientation non-activée nous avons fait varier un curseur en fonction de l'importance avec laquelle nous avons activé l'un ou l'autre pour l'élaboration de nos scénarios. À titre d'exemple, nous avons pu solliciter, à l'échelle régionale, une tendance ayant un impact sur l'accessibilité du site. Pour cela, nous avons fait varier cette tendance, soit vers une orientation favorisant la modernisation et l'extension des infrastructures de transport en deuxième couronne, soit, au contraire une orientation illustrant l'absence d'investissements et donc la saturation des infrastructures.

**Figure 22 : Orientations prospectives**



---

## SCÉNARIO 1 : UN TERRITOIRE SUPPORT INTÉGRÉ À LA ZONE DENSE

Dans un contexte de renforcement du pouvoir politico-administratif de la Métropole du Grand Paris (MGP) et de son extension géographique, l'environnement institutionnel de La Base se trouve profondément modifié. Celle-ci, désormais incluse dans le périmètre métropolitain doit donc désormais répondre aux politiques menées par la MGP. Le Scot Métropolitain, impliquant nécessairement la mise en compatibilité des documents de planification locaux, s'impose au territoire de la Base aérienne 217 et ce, dans une vision d'aménagement prônant la complémentarité et la spécificité des territoires.

Le plateau du centre Essonne est ainsi inséré dans l'écosystème métropolitain, selon une double fonctionnalité : réserve nourricière et base logistique. Le territoire de la Base aérienne 217 est alors pensé comme un support technique répondant aux besoins de la zone dense. Ainsi, sur le périmètre cohabitent zone maraîchère et espace logistique innovant. La vocation agricole, largement portée par la SPL Air 217 et les élus locaux, est adossée aux financements étatiques du programme national "Manger mieux,

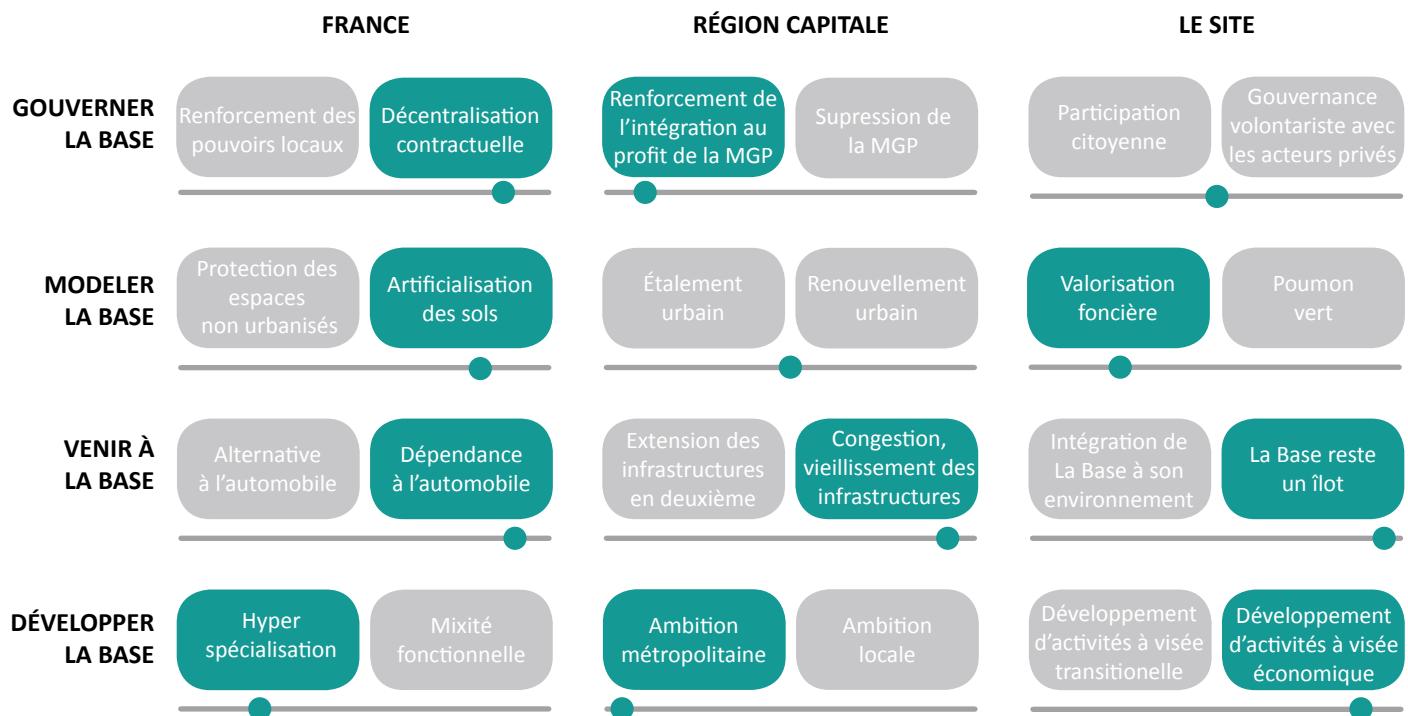
manger près"<sup>35</sup> et ce, dans la lignée de l'appel à projet "Territoire d'innovation-Grande Ambition" (TIGA).

Toutefois, face à la pression exercée par la MGP, les obligations juridiques du SCOT métropolitain et la nécessité de présenter un bilan financier annuel équilibré, la SPL Air 217 aménage et gère le Nord de la ZRA comme imposé par la MGP. L'évolution de la stratégie programmatique pour la zone nord est contrainte par la concurrence des projets franciliens XXL, plus proches et plus accessibles grâce à la concrétisation du GPE. La Base, territoire support de la métropole, est fonctionnellement amarrée à l'écosystème métropolitain. Elle constitue le moteur du développement local, grâce aux retombées économiques qu'elle génère. Toutefois, le site reste peu intégré à son territoire. En effet, l'abandon des activités en faveur d'une ouverture du site au grand public, ne permet pas aux habitants de se l'approprier. Elle reste donc peu poreuse localement.

---

<sup>35</sup> Cette dénomination est le fruit d'une fiction, toutefois elle s'inscrit dans une tendance générale en faveur de programmes nationaux.

**Figure 23 : Un territoire support intégré à la zone dense**



## SCÉNARIO 2 : UN ÎLOT MÉTROPOLITAIN EN DEUXIÈME COURONNE

La Métropole du Grand Paris évolue lentement et peine à trouver sa place dans le maillage institutionnel francilien. Le GPE reste la seule réussite métropolitaine. Sa réalisation, favorisant un desserrement et une nouvelle distribution des activités, permet de renforcer l'attractivité des territoires de seconde couronne et l'intérêt porté pour les grandes libérations foncières qui s'y situent. Dans le même temps, les injonctions nationales et la planification régionale en faveur d'une résilience de la Région Capitale, permettent de lutter contre l'étalement urbain et l'artificialisation des sols et ce, au profit du renouvellement urbain de la zone dense. L'accès à La Base est facilité depuis la zone urbanisée par le déploiement de mobilités innovantes : téléphérique urbain, véhicules autonomes et voitures électriques. En parallèle, ses espaces naturels sont sanctuarisés au nom de la préservation de la biodiversité.

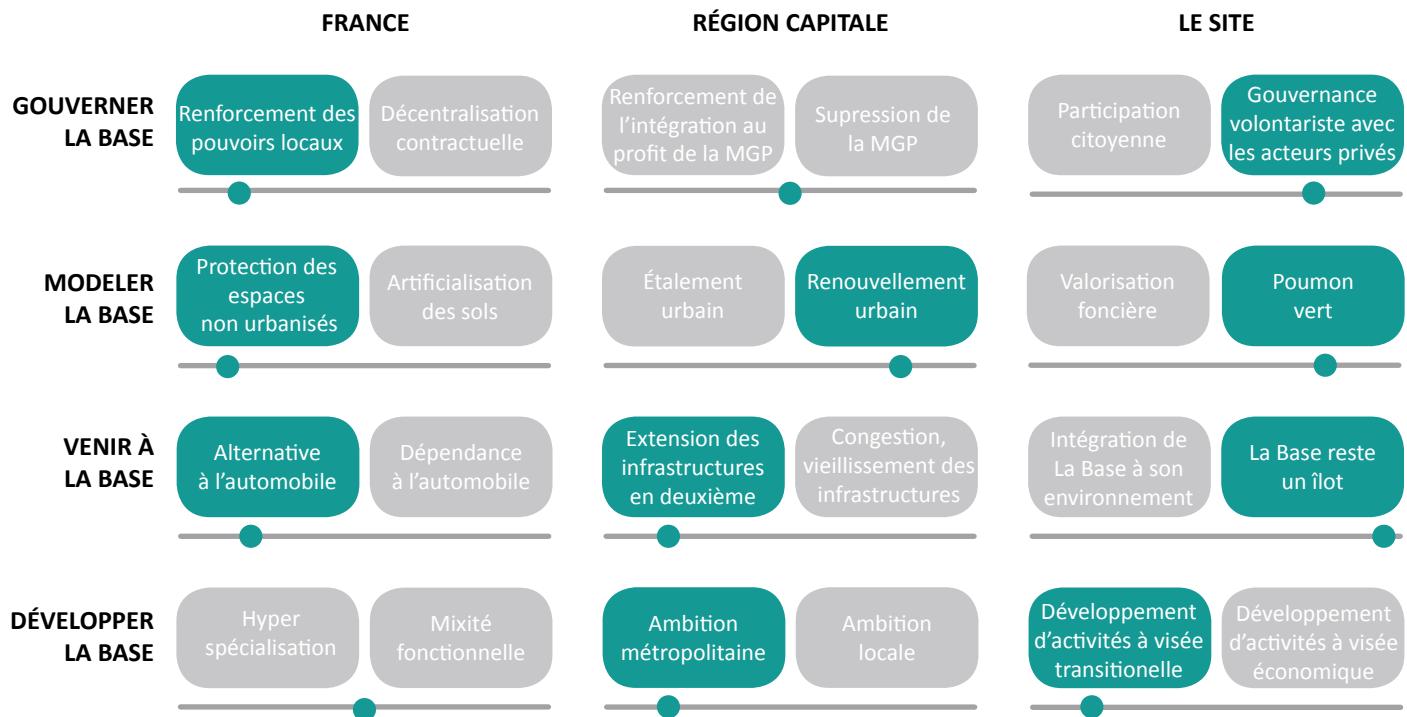
Au plan institutionnel, l'État poursuit sa démarche de décentralisation en transférant de nombreuses compétences aux collectivités territoriales. Sur le site de la Base aérienne 217, cela se traduit par une montée en puissance de Coeur d'Essonne Agglomération et un renforcement de l'autonomie de la SPL. Confortée dans sa mission, elle peut ainsi poursuivre une stratégie volontariste et pragmatique afin d'associer les acteurs privés au développement de la Base aérienne 217. Ce mode de fonctionnement, basé sur la recherche d'opportunités, entraîne une importante mixité fonctionnelle et des usages de plus en plus diversifiés.

Dans ce contexte, la SPL endosse une double fonction : celle d'intermédiaire veillant au développement de synergies entre les différents occupants du site, et celle d'arbitre favorisant les activités à visée transitionnelle et d'envergure métropolitaine. L'objectif de cet arbitrage est d'incarner le dynamisme et l'engagement du territoire en faveur de l'innovation et ce, dans un contexte de concurrence accrue entre les différents projets XXL de la région francilienne.

Soucieuse de l'insertion de La Base à son environnement, la SPL milite pour préserver une part importante d'espaces naturels afin de conserver la valeur paysagère de ce site d'exception.

Toutefois, bien que la Base aérienne 217 regorge d'avantages (espace, valeur paysagère et patrimoniale, etc.), sa gestion singulière au contact des acteurs privés d'envergure métropolitaine, nationale ou même mondiale, ne favorise pas l'appropriation de cet espace par la population locale. Marginalisée et faiblement associée dans les réflexions sur le devenir de La Base, la population locale ne semble pas parvenir à investir les lieux. La problématique est d'autant plus forte chez les jeunes générations, pour lesquelles la méconnaissance de l'histoire aérienne militaire est prégnante. Ce fonctionnement axé sur les acteurs privés, dans un souci d'équilibre financier, entraîne une fracture importante entre La Base et son environnement local. Finalement, elle prend la forme d'un îlot métropolitain en zone peu dense, physiquement plus proche des communes avoisinantes mais fonctionnellement plus proche de la métropole.

**Figure 24 : Un îlot métropolitain en deuxième couronne**



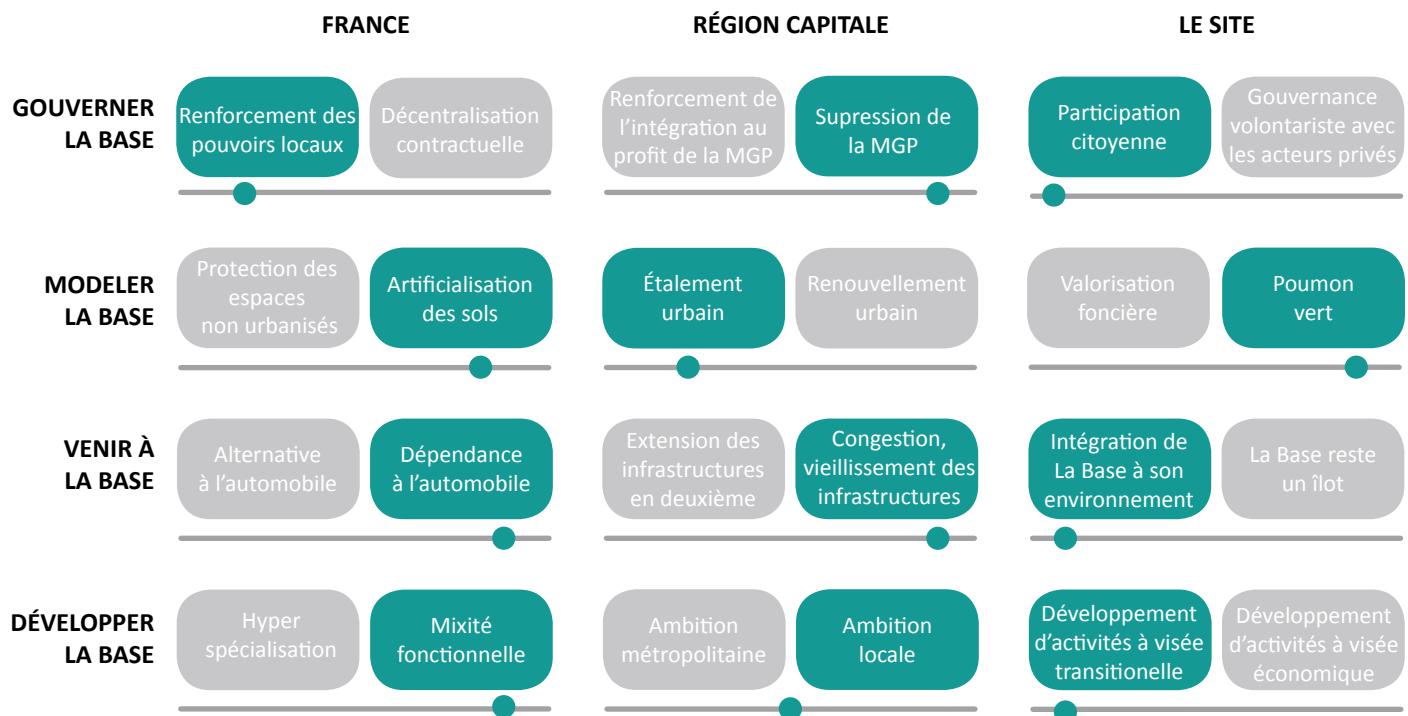
## SCÉNARIO 3 : UN SITE INTÉGRÉ À SON TERRITOIRE

La Métropole du Grand Paris, malgré une pérennisation du retrait de l'État, ne parvient pas à s'imposer en tant qu'institution unificatrice de la zone dense. La montée en puissance des pouvoirs locaux s'inscrit en faveur des territoires de la métropole, qui s'organisent alors en réseau, renforçant le portage politique local autour du projet de La Base. Le retrait des échelons supra-territoriaux ne permet plus de gestion globalisée en faveur du développement durable, en termes d'infrastructures publiques, tout comme de lutte contre l'étalement urbain. La mobilité collective durable ainsi que la lutte contre les problématiques liées à l'usage de la voiture peinent ainsi à perdurer dans le temps, alors qu'une congestion et qu'une pollution accrues s'observent sur les territoires. En l'absence d'infrastructure permettant une meilleure accessibilité de la Base aérienne 217, les principaux porteurs de projets d'envergure métropolitaine se désintéressent du site, préférant intégrer les projets XXL concurrents, mieux connectés à la zone dense.

Dans ce contexte, la lignée programmatique de la SPL confirme son inscription en faveur de la Transition écologique et solidaire, se démarquant par des

activités à haute teneur écologique. La Base aérienne 217 restant difficilement accessible, la stratégie se tourne en faveur des acteurs locaux tels que habitants, associations et acteurs privés implantés sur le territoire. Afin de renforcer l'appropriation du site par les habitants, devenus public majoritaire, des dispositifs participatifs sont mis en place. L'objectif de ces derniers est de concevoir une programmation en accord avec leurs attentes. De ces réunions émerge un travail sur l'ouverture physique de la Base aérienne 217, en faveur d'une porosité du site avec le territoire. Cette ouverture permet ainsi, la continuité des usages et du paysage à l'échelle de l'intercommunalité. La co-construction de l'espace public entraîne un cercle vertueux qui favorise la cohabitation des usages au sein de la Base aérienne 217, qu'ils soient professionnels ou de loisir, ponctuels ou journaliers. La particularité de cet espace ouvert est défendue par les habitants, préservant de ce fait les espaces non-urbanisés du site. Une large part de l'emprise foncière libérée est consacrée au développement de l'agriculture biologique, tandis que l'espace central de la piste, accueille des manifestations temporaires (festivals locaux, ateliers solidaires).

**Figure 25 : Un site intégré à son territoire**



---

---

## **LEVIERS D'ACTION**

La réalisation du travail prospectif précédemment évoqué et les scénarios qui en découlent, ont été pensés comme une aide à la décision stratégique. En conséquence, après avoir évoqués les futurs possibles à long terme pour La Base, il nous semble pertinent d'évoquer certains leviers d'action mobilisables par la SPL Air 217, afin d'influencer le devenir du site et d'atteindre le futur souhaitable défini dans la seconde version du plan guide. Non-exhaustifs, ces leviers d'action se rattachent à deux grandes thématiques : le caractère métropolitain du projet et son appropriation en local.

Aussi, nous développerons tout d'abord nos préconisations en faveur de partenariats avec la sphère publique, l'objectif *in fine* étant de gagner en visibilité et de renforcer l'équilibre financier de la SPL. Puis, nous évoquerons les dispositifs de participation citoyenne qui nous semblent les plus adaptés au vu des singularités du projet et de son portage. Ces préconisations sur la participation citoyenne ont pour objectif de favoriser la connaissance et l'appropriation du projet par les habitants en vue de l'ouverture prochaine du site au public. ■■■■■

## VERS UNE VIE LOCALE DE LA BASE

Comme notre travail de terrain nous l'a démontré, peu des interrogés sont informés des activités présentes sur La Base et des divers projets portés par la SPL Air 217. Ceux qui en avaient connaissance, citaient la présence d'Amazon, ou de manière plus générale la logistique, et moins les activités pouvant les concerner plus directement, comme l'événementiel, pourtant adressé au grand public, ou encore le projet de maraîchage biologique, axé sur le local.

Afin de pallier ce manque, il serait judicieux d'améliorer la communication. En effet, à ce jour, elle nous semble insuffisante pour un projet ayant une visée locale : La Base est vue comme un espace économique et de logistique. La communication de La Base pourrait passer par les institutions locales et pourquoi pas, apporter une nouvelle image de marque qui regrouperait à la fois, les entreprises mais aussi les habitants, à travers un logo ou une nouvelle dénomination du site.

De plus, il serait pertinent de mettre en place des dispositifs de participation. Nous avons relevé que la majorité des personnes interrogées est réceptive quant à leur implication directe c'est-à-dire contribuer pleinement et activement au projet, ou indirecte en étant informé sans pour autant y participer.

Nous proposons donc plusieurs dispositifs de participation (cf. Annexe 8) afin que la population locale puisse soumettre certaines idées à la SPL Air 217. Pourront être mis en place, par exemple, un jury de citoyens qui contribuerait à la prise de décision, une enquête publique dématérialisée qui faciliterait la proposition d'idées sans que cela ne soit contraignant ou encore l'organisation d'ateliers

autour du projet destinés à la population locale. Il pourrait également y avoir un focus group, dont le but est de rassembler une majorité d'habitants sur une thématique commune. L'ensemble de ce qui est dit serait pris en note et restitué après une validation par le groupe. Des forum ouverts circulants, tels que des séminaires et des rencontres avec les différentes entreprises présentes sur La Base permettront de donner une idée plus claire aux citoyens sur leurs diverses activités.

Pour ceux qui disent ne pas avoir le temps de participer pleinement au projet, la SPL pourrait mettre en place une "journée Base 217" de la même manière que les journées patrimoines. Celle-ci pourrait avoir lieu tous les trimestres et permettrait d'impliquer les habitants au projet, favoriser leur appropriation du site. La consultation populaire pourrait également être mise en place, la population votant ainsi entre plusieurs solutions possibles. De plus, cette enquête nous a permis de recenser les quelques activités que les habitants souhaiteraient voir se développer. Parmi celles évoquées, de nombreuses renvoient à une accessibilité du site pour la population. S'ajoutent donc aux dispositifs de participation et à l'amélioration de la communication, des projets permettant à la population locale de s'approprier le site, notamment par le développement d'une offre constituée d'événements ponctuels animant la vie locale.

Finalement, c'est par l'inclusion de la population lors de la constitution du projet, mais également le développement d'une offre adressée aux besoins locaux, La Base pourrait ainsi s'assurer une appropriation du site et confirmer sa visée locale, complémentaire à son ambition métropolitaine.

## VERS UN NOUVEAU RAPPORT À LA SPHÈRE PUBLIQUE

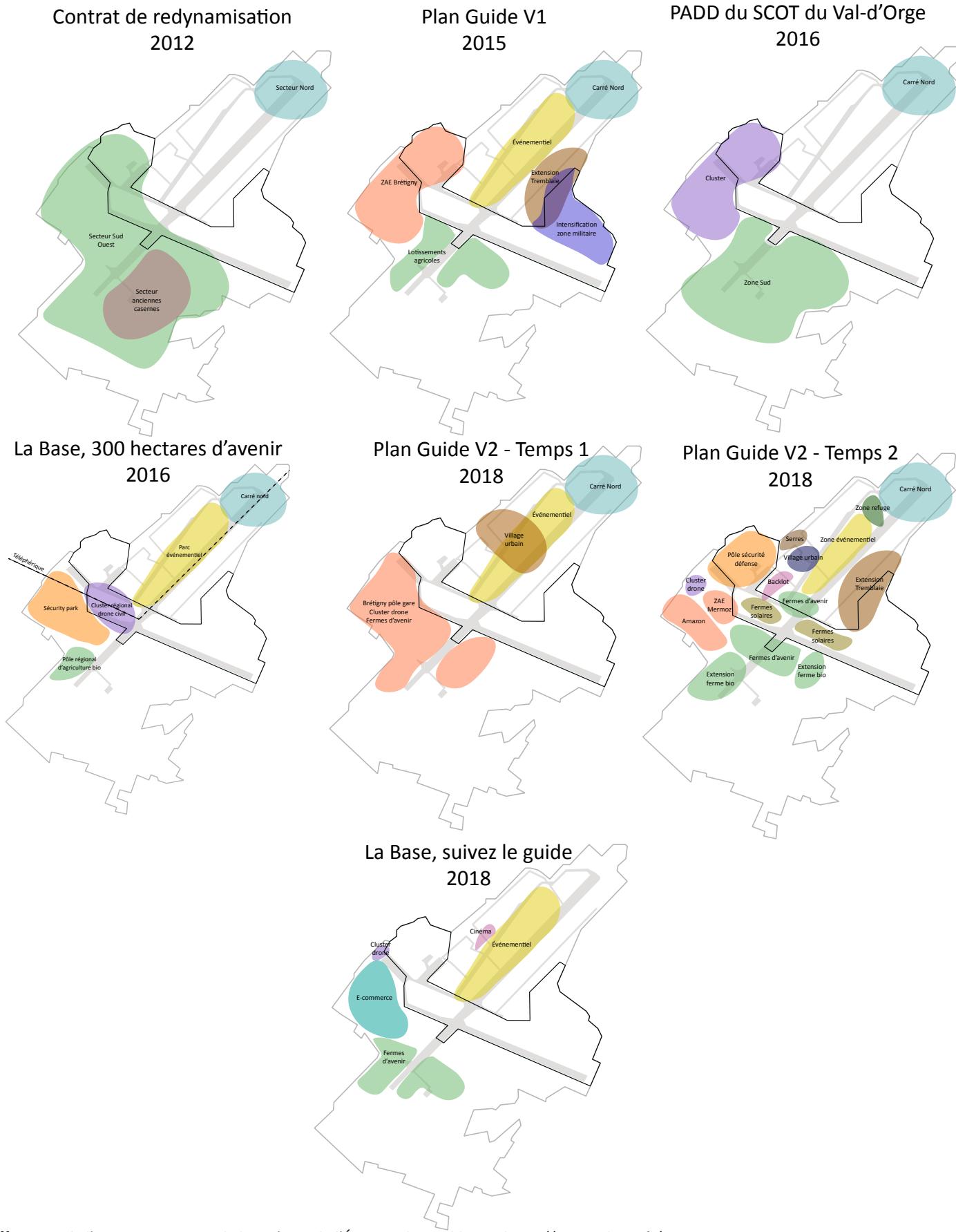
L'analyse des différents documents - institutionnels, communicationnels et stratégiques - précédemment évoquée nous a permis de faire ressortir un certains nombre d'incohérences relatives à la dénominations et à la cartographie des sectorisations programmatiques (Cf. Figure 26). Bien que celles-ci résultent essentiellement du manque de moyens alloués à la SPL et d'un calendrier constraint, elles divulguent des informations contraires générant confusion pour le lecteur et nuisant *in fine* à l'image du projet. Dès lors, il nous semble essentiel de remédier rapidement à cet aspect négatif de la politique communicationnelle et ce, en harmonisant les brochures de communication présentes sur les divers sites internet mentionnant le projet.

Après avoir mené à bien cette première étape selon nous primordiale pour une communication efficiente, il nous paraît nécessaire de renforcer la communication auprès des acteurs publics. En effet, l'analyse des documents de communication à fait ressortir l'efficacité du discours à destination des acteurs privés, toutefois, le discours à l'égard des acteurs publics reste encore lacunaire. Cette inefficacité de la communication envers la sphère publique s'est pleinement illustrée par une absence de consensus visible à l'analyse comparative des sectorisations programmatiques. Les principales discordances observées sont celles entre les documents communicationnels produits par la SPL et ceux institutionnels. Le renforcement de la communication auprès des acteurs publics nous paraît être l'enjeu majeur afin de renforcer la lisibilité du projet aux échelons supra-territoriaux et de créer un discours actualisé, consensuel et partagé par l'ensemble de la sphère publique.

Une lisibilité renforcée du projet, au delà du territoire local serait une manière pour la SPL Air 217 de poursuivre la mobilisation de dispositifs étatiques. En effet, au nom de la Transition écologique et solidaire, l'État a développé de nombreux dispositifs de soutien financier et technique à destination des territoires locaux, qui ne sont pas tous mobilisés à l'heure actuelle.

Aussi, parmis les dispositifs existants, deux d'entre eux nous semblent correspondre aux spécificités programmatiques du projet. Il s'agit tout d'abord de l'Aide à la recherche et développement ou à l'innovation fournie par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME)<sup>36</sup>. Celle-ci apporte un soutien aux porteurs de projets dans le cadre de ses domaines d'intervention. Elle gère notamment un volet spécifique en matière d'économie circulaire<sup>37</sup>, sous la forme d'un appel à projet, qui semble répondre tout particulièrement aux activités développées sur le site. Par ailleurs, le Contrat de transition écologique, octroyé par l'État, paraît être un outil intéressant à solliciter. En effet, celui-ci, effectif depuis 2018, a été conçu pour accompagner les "territoires en transition"<sup>38</sup>. Ils permettent d'apporter un soutien financier, politique et technique, pour les collectivités et entreprises porteurs de projets durables, et participant à la reconversion du tissu économique local. Cet outil ne nécessite qu'une négociation de trois mois autour du projet afin qu'il soit mis en application, pouvant ainsi correspondre aux temporalités propres à la SPL. En sollicitant des acteurs de la sphère publique, celle-ci pourrait ainsi parvenir à réaliser l'ensemble de ces objectifs, tout en assurant l'équilibre financier du projet.

**Figure 26 : sectorisations présentes dans les documents institutionnels, stratégiques et communicationnels**



<sup>36</sup> Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie, disponible sur: <https://www.ademe.fr/>.

<sup>37</sup> Aide à l'innovation et à l'économie circulaire, disponible sur : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/financement-des-projets>.

<sup>38</sup> Contrat de transition écologique, Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, disponible sur : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/contrat-transition-ecologique>.

---

---

## **ANNEXES**

---

## **Annexe 1 :**

### **Liste des entretiens acteurs**

<b>Date</b>	<b>Personnes rencontrées</b>
11 octobre 2018	M. Arnaud Trecour, Directeur de la SPL Air 217.
21 décembre 2018	M. Lieutenant Colonel Benoît Vincent, Délégué militaire adjoint de l'Essonne.
18 janvier 2019	M. Sylvain Tanguy, Maire du Plessis-Pâté et Président de la SPL Air 217.
13 février 2019	M. Charles Hannon, Fondateur de Mémé Georgette et directeur de Citoyen du Monde.
15 février 2019	M. Romain Michel, Directeur du service urbanisme à la mairie du Plessis Pâté.
18 février 2019	M. Jean-Philippe Bonhomme, Directeur du Cluster Drone Paris Région.
22 février 2019	Mme Marie-Solenne Bergandi, Animatrice au sein de l'Association Pour le Plateau Agricole du Centre Essonne (APPACE).
28 février 2019	M. Georges Romec, Vice-président de l'Association pour la Défense de l'Environnement et la Maîtrise de l'Urbanisation à Brétigny-sur-Orge (ADEMUB).
6 mars 2019	M. Alain Gayrard, Directeur de projets au sein de la SPL Air 217

## Annexe 2 :

### Questionnaire habitants

Bonjour, étudiants à l'Ecole d'Urbanisme de Paris, nous travaillons sur le projet de reconversion de l'ancienne base aérienne militaire 217. Dans le cadre de cette étude, nous souhaiterions échanger avec vous.

1. Qu'est-ce que la base pour vous ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

2. Est-ce que vous avez connaissance de ce qui se passe actuellement sur la BA et de ce qui est prévu ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

3. Selon vous, à quoi pourrait servir cet espace ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

4. Si le lieu était ouvert au public, iriez-vous ? Si oui, sous quelles conditions ?

.....  
.....

5. Estimez-vous être assez informé sur le projet ?       Oui     Non .....

Aimeriez-vous être associé au projet ?       Oui     Non .....

De quelle manière ? En participant à des réunions d'informations; des groupes de travail, etc. ?

.....  
.....

#### PARTIE 2 :

1. Localisation du domicile (code postal de la commune) : .....

2. Depuis combien de temps habitez-vous ce territoire : .....

3. Localisation de votre travail (code postal de la commune) : .....

4. Dans quel secteur d'activités travaillez-vous : .....

5. Sexe : homme / femme :       HOMME       FEMME

6. Tranche d'âge :     moins de 18 ans     18-30 ans     30-50 ans     50-65 ans     65 ans et plus

## **Annexe 3 :**

### **Annalyse questionnaires habitants**

166 questionnaires réalisés

#### **L'ÉCHANTILLON**

##### **Domicile :**

Brétigny : 90, soit 54,2%  
Plessis Pâté : 24, soit 14,5%  
Vert-le-Grand : 17, soit 10,2%  
Leudeville : 9, soit 5,4%  
Autres : 26, soit 15,7%

##### **Age :**

- de 18 ans : 21, soit 12,7%  
18 - 30 : 32, soit 19,3%  
30 - 50 : 50, soit 30,1%  
50 - 65 : 31, soit 18,7%  
65 et + : 32, soit 19,3%

##### **Durée de vie sur le territoire :**

En moyenne, les personnes interrogées vivent depuis 20 ans sur le territoire.  
7 vivent sur le territoire depuis moins d'un an, soit 4,2% des interrogés.  
29 vivent sur le territoire depuis 1 à 5 ans, soit 17,5% des interrogés.  
126 vivent sur le territoire depuis 20 à 25 ans, soit 80,7% des interrogés.

#### **LA BASE :**

Ce que la base vous évoque :  
Je connais bien : 4, soit 2,4%  
Je connais un peu : 28, soit 16,9%  
Je ne connais pas : 31, soit 18,7%  
Je ne sais pas où elle se situe : 6, soit 3,6%  
CEV / base aérienne : 28, soit 16,9%  
Militaire : 42, soit 25,3%  
Espace vide / abandon : 14, soit 8,3%  
Patrimoine / mémoire / histoire : 13, soit 7,8%

→ 22,3% des interrogés ne connaissent pas la Base et/ou ne savent pas où elle se situe  
→ 50% des interrogés évoquent le passé militaire et aérien de la Base

#### **Analyse croisée avec le domicile**

→ 50% des interrogés qui ne connaissent pas la Base viennent de Brétigny  
→ 85% des interrogés qui évoquent la mémoire viennent de Brétigny

#### **Analyse croisée avec les âges**

→ 61% des personnes qui évoquent la base pour son histoire ont plus de 50 ans  
→ Les seules personnes qui connaissent bien La Base, ont plus de 50 ans  
→ Les personnes qui ne connaissent pas La Base sont équitablement réparties dans les tranches d'âge

- 
- Toutes les personnes qui ne savent pas où se situe La Base ont moins de 30 ans
  - La moitié des personnes qui évoquent le “militaire” de La Base, ont entre 30 et 50 ans
  - Les personnes qui évoquent “un grand espace vide” sont équitablement réparties dans les tranches d’âge
  - La moitié des personnes qui évoquent l’aspect aérien et le CEV, ont plus de 30 ans

#### **Verbatims :**

*“Centre médical où j'allais pour le dentiste et la radiologie”*

*“Je sais juste qu'il y avait des avions”*

*“Fleuron de la ville, l'emblème de Brétigny-sur-Orge. Aujourd’hui il n'y a plus rien, on ne peut plus s'identifier”*

*“Elle fait partie de l'histoire de la ville, j'y suis allé pendant longtemps, CEV, mais je ne connais pas grand chose car c'est quelque chose d'assez secret”*

*“Berceau de l'aviation, emblème de Brétigny et c'est dommage que ça ferme. J'ai déjà visité et c'est immense”*

*“Bien sur, je la connais depuis 50 ans. Il y avait le CEV, le premier siège éjectable pour les avions de chasse, des gros porteurs, le Concorde et beaucoup d'essais aéronautique”*

*“On l'a connaît un peu au départ pour le bruit”*

*“J'y ai fait mon service militaire en 1964, j'étais infirmier militaire”*

*“Fait partie du paysage”*

*“Grand terrain militaire, une alternative à Orly”*

*“Lieu de concert et de service médical”*

*“Zone d'activités logistiques”*

#### **LE PROJET EN COURS :**

Lorsque l'on demande au habitants leur connaissance sur le projet en cours :

61 ne savent pas → soit 36,7% des interrogés

Amazon a été cité 52 fois

Download festival : 32

Agriculture biologique/ferme : 29

Drône : 28

Char à voile : 10

Laboratoire/INRA/IRBA : 8

La présence de l'armée, et le départ de l'armée ont été cités chacun, 7 fois,

Zone industrielle/entreprise : 4

Décor cinéma : 4

Entraînements pour le 14 juillet : 3

Zone commerciale : 3

Logements/lotissement pavillonnaire : 2

Terrains donnés au communes : 2

Restaurants : 1

Lieu médical : 1

Manifestations : 1

Structure de petite enfance : 1

Gendarmes : 1

#### **Verbatims :**

*“Supprimer les militaires pour faire des lotissements pavillonnaire. Le download festival c'est génial, j'y suis*

*allée à toutes les éditions. Cette année il est à Madrid”*

*“Festival (beaucoup de pub)”*

*“Festival, beaucoup de projets mais beaucoup sont tombés à l'eau”*

*“Ce qu'ils préparent, ce n'est pas beau ! La Base est sur 4 communes et chacun veut faire quelque chose dessus. Il y a Amazon, pôle technologique drone. Leudeville veut récupérer la ferme de Bressonvilliers et les terres qui vont avec, dont une partie est sur La Base. Avant il y avait l'INRA dans cette ferme mais ils sont partis en novembre 2018, maintenant il y a plus rien. Leudeville veut faire de la culture biologique mais le préfet de l'Essonne veut faire une aire d'accueil des gens du voyage...et Val d'Essonne veut aussi récupérer la ferme.”*

*“Cluster Drone, Amazon, agrandissement SVR, entreprise qui fait les pains pour Burger King, cinéma en plein air, entreprise logistique médicament.”*

*“Cest un peu opaque, on ne nous dit rien”*

*“Download c'était bien car gratuit”*

*“Ils vont la fermer à cause de l'extension de la Croix Blanche”*

*“Racheté pour 1 euro symbolique”*

*“projet gagné grâce au maire”*

*“Ne sais pas si l'armée va céder ou pas le reste des terrains”*

*“Tests, mais ne sais pas de quoi”*

## **LES ATTENTES**

Lorsque l'on demande aux habitants leurs attentes sur cet espace :

Loisirs et sports : 34

Espace vert / promenade : 28

Ferme bio / agriculture / jardin partagé : 15

Création d'emplois et d'entreprises : 14

Logements : 14

Commerces / centre commercial / grandes enseignes : 13

Festivals, concerts, fêtes : 8

Activité aérienne : 6

Pas de logistique : 5

École / pédagogie / équipements à destination des enfants : 5

Renforcer l'armée : 5

Musée / expositions culturelles : 4

Accueil gens du voyage : 3

## **Verbatims**

*“L'agriculture c'est fondamental et il faut la préserver. Surtout pas de béton car il y en a déjà assez”*

*“Quelque chose de gratuit pour changer du reste”*

*“Des emplois, mais ça je ne pense pas qu'ils vont le faire”*

*“Il faudrait un vrai projet, pas seulement des logements sociaux. On veut faire une ville à la campagne mais ici c'est une petite ville, on ne peut pas faire n'importe quoi. Faut que ça reste un village à taille humaine avec un contact facile entre les gens. Ici c'est déjà une ville dortoir. on a beaucoup perdu de commerce, le marché vivaute donc peut être déplacer celui-ci. Il y a déjà un plan d'eau mais sans aménagement les gens n'y vont pas donc peut être un nouvel espace vert”*

*“Agriculture, pas de béton”*

*“Dépolluer les sols pour en faire un espace vert naturel mais pas forcément accessible au public, sorte de*

*poumon vert sauvage”*

*“La zone de la Tremblaie est difficile d'accès, il faut faire une voie de bus ou un passage piéton entre les 2 zones civiles”*

*“Avant il y avait la JAPD mais plus maintenant, c'est dommage”*

*“Mal exploité, interrogations sur la reconversion, soit on garde la base et on reste autour de l'aérien soit on rase tout et on recommence sans faire référence à la base”*

*“développer du frêt aérien et il aurait aussi fallu garder la base au cas où il y aurait un problème à Orly”*

*“Feu d'artifice du 14 juillet”*

*“Des petits magasins, arrêter les grandes surfaces, redynamiser et créer de l'emploi en local pour les jeunes, car il y a beaucoup de chômage”*

*“Des choses plus écolos, favoriser l'indépendance économique du territoire, avec des savoirs-faire, arrêter de bâtir”*

*“Pas d'attente particulière, influence sur le local, peut être 2 ou 3 spectacles d'école, de l'écologie”*

## IRIEZ VOUS ?

### Verbatims

*“Pourquoi pas, surtout s'il y a de l'agriculture, mais Amazon condamne une partie de l'espace et pour des emplois limités car tout va être robotisé”*

*“S'il y a une ferme, Oui car ça m'intéresse”*

*“Pour voir la partie militaire”*

*“À condition qu'il y ait un parking”*

*“Pour rejoindre Brétigny sans faire 10 km”*

*“Si il est gratuit .. pourquoi pas et surtout va dans le sens de nos belles campagnes qui deviennent de plus en plus rares”*

*“Aujourd'hui la base est loin du Plessis pâté et il n'y a pas d'accès direct, ils disent que ce n'est pas possible pourtant pour amazon ils ont fait un rond point à 500 000€”*

59,6% des personnes interrogées iraient sur le site s'il était ouvert au public

→ les personnes ayant répondu “Oui”, iront sur la Base à condition que l'accessibilité soit développée (31%), en fonction des activités développées (31%), pour visiter/se promener (30%) et pour la verdure (8%)

16,3% des personnes interrogées n'iraient pas sur le site s'il était ouvert au public

24,1% ont répondu “pourquoi pas”

## INFORMÉS / ASSOCIÉS

76% des interrogés ne se sentent pas assez informés sur le projet (magazine municipal, magazine Parole, le Parisien, presse locale, par le Maire en direct)

7% des interrogés se sentent assez informés et souhaiteraient être davantage associés au projet (principalement par des réunions)

46% des interrogés ne se sentent pas assez informés et ne souhaiteraient pas l'être plus

<b>Sur les 66 interrogés :</b>					
	<b>Brétigny-sur-Orge</b>	<b>Le Plessis-Pâté</b>	<b>Leudeville</b>	<b>Vert-le-Grand</b>	<b>Autres</b>
<b>-30 ans (en%)</b>	22,2	33,3	22,2	47	57,6
<b>+30 ans (en %)</b>	77,3	66,7	77,3	53	42,4
<b>Sur l'ensemble du territoire :</b>					
<b>-30 ans (en%)</b>	67,1	59,2	58,5	63,4	23
<b>+30 ans (en%)</b>	32,9	40,8	41,5	36,6	3
<b>Marge d'erreur (en%)</b>	44,9	25,9	36,3	16,4	36,4

## Annexe 4 :

### Benchmark des aérodromes

#### Aviation civile

Localisation	Activité	Réalisations	Projets
<b>Cambrai-Épinoy</b> 10 km de Cambrai (33 000 hab)	Non	Accueil temporaire de festival techno.	« E-valley » : combinaison logistique du e-commerce (700 000 m <sup>2</sup> ) et magasin de déstockage. Zone de services : coworking, crèche, studio photo, hôtel, restaurant, prestataires techniques (carburants, emballage). Formations : métier de la logistique/ e-commerce + antenne de pôle emploi.
<b>Francazal (Toulouse)</b> 20 km de Toulouse	Oui	Aviation d'affaire (problème car absence de douane). Stockage véhicules Renault	Studio de cinéma. Entreprise américaine Hyperloop. Secteur drone.
<b>Frescaty (Metz)</b> 5 km de Metz (117 000 hab)	Non	Action caritative : Croix rouge et Secours Populaire. Transformation en cours résidence du général en restaurant gastronomique.	Centre de formation FC Metz. Pôle économie sociale et solidaire. Agrobiopole. Logistique : installation d'Amazon (permis construire déposé).
<b>Châteaudun (Eure et Loire)</b> 5 km de Châteaudun (13 000 hab)	Oui		Ferme expérimentale. Parc photovoltaïque. Technopole de la mobilité et de l'éco-conduite.
<b>Dijon-Longvic</b> 7 km de Dijon (151 000 hab et 244 000 pour le Grand Dijon)	Oui	Zone d'activité économique : 14 entreprises dans le secteur de l'automobile et aéronautique. Aviation d'affaire (+55% entre 2017 et 2018) Hélicoptère SAMU. Ecole nationale de la gendarmerie. Patrouille Breitling.	
<b>Reims</b> 7 km de Reims, 184 000 hab et 322 000 hab dans l'Aire urbaine	Non	Événementiel : les Culturales.	Ferme expérimentale + complexe agro-économique. Installation école de jardinier. Création maison mono-parents. Création cité du patrimoine scientifique (partenariat avec le CNAM).

## Aviation militaire

Localisation	Activité	Réalisations	Projets
<b>Toussus-le-Noble</b> 23 km à l'Ouest de Paris	Oui	Aviation d'affaire. Ecole de pilotage.	Développement de l'aviation électrique. Création d'un parc photovoltaïque. Création d'un « musée de l'avenir » dans le hangar historique Farman.
<b>Vitry-Brebières</b> 6 km d'Arras, 40 000 hab et aire urbaine de 130 000 hab	Oui	Transformation en base ULM	Parc éolien Parc d'attraction Musée (l'aérodrome est le 1 <sup>er</sup> à avoir été libéré des Allemands en 1944).
<b>Melun-Villaroche</b> 45 km de Paris	Oui	Centre de formation de l'aviation civile. Aéroclub. Pôle d'activités aéronautique et technologique de 700 ha autour de SNESMA (Groupe Safran) et d'une vingtaine d'entreprises.	Développer 10 ha pour l'aviation d'affaire
<b>Athènes-Hellenikon</b>	Non	Fermeture en 2001.	Projet de pôle touristique : création d'hôtels, résidences privées, parc d'attractions, lieux culturels.
<b>Tempelhof</b> Berlin, 3.575 millions hab	Non	Parc urbain, conservation des pistes et transformation du mobilier aéroportuaire en mobilier urbain. Aménagement d'une zone de barbecue. Espace dédié à la conservation de la flore locale et ½ hectare transformé en jardin partagé. Foyer d'accueil d'urgence. Événementiel : exposition florale internationale en 2017. Circuit de sport automobile.	
<b>Aéroport Tarbes</b> Tarbes : 40 000 hab.	Oui	Objectif de diversification des activités au sein de l'aéroport. En plus de l'activité commerciale (liée au tourisme religieux à destination de Lourdes), création d'une filière de déconstruction/recyclage des avions. Création de 200 emplois (dont 130 à Tarbes). La plateforme (500 avions de stationnés en 2017) est aujourd'hui le leader européen de la déconstruction/ recyclage d'avions (92 % des composantes de l'avion sont recyclés). Voyageurs annuels : 430 000.	

## Annexe 5 :

### Benchmark des projets XXL

Site	Versailles - Satory	Ancien hippodrome d'Evry	Aérolians Tremblay	Terrain PSA d'Aulnay
Surface (Ha)	220	200	198	180
Gestion	Etablissement public Paris Saclay, ZAC de Satory Ouest.	EPFIF et Communauté d'agglomération Grand Paris Sud.	GPA, Spirit, Barjane, Silk Road Paris	EPFIF et SEMEAOP (17% Etat + GPA et 17% Aulnay) le reste sont des partenaires privés à trouver.
Projets réalisés	1 <sup>ère</sup> caserne de gendarmerie de France, logements pour 5000 personnes, Établissements scolaires, commerces.	Grand stade de Rugby (abandonné en 2016).	Paris Asia Business Center.	
Projets à venir	Rénovation des bâtiments de la caserne, 350 000m <sup>2</sup> de logements, 250 000m <sup>2</sup> d'activités économiques, 10 000m <sup>2</sup> de commerces et de loisirs, 40 000m <sup>2</sup> d'équipements publics.	Cluster Grand Paris Sud.	75 ha au nord cédés à des opérateurs pour rester industriel (beaucoup de logistique). Poste de commande et de remisage des rames du GPE 16 et 17 sur 29 hectares. Limiter le logement pour éviter l'effet cité-dortoir, recherche de compensation de la perte des emplois PSA.	Parc d'activités à proximité de Roissy CDG. Logistique de "HVA".
Distance avec Paris	23 km de Notre-Dame	26 km de Notre-Dame	15 km de Notre-Dame	22 km de Notre-Dame
Accessibilité	Réseau de bus; N12 et D91.	A6 ; N104 ; N7; RER D; RER C; RER B; TICE.	RER B.	RER B, RER D, A 104.
Projets	Restructuration de l'échangeur N12-D91, création d'une bretelle de desserte à l'ouest du territoire.	Tram 12 Express.	Connexion à la ligne 16 du GPE.	

## Annexe 6 :

### Tableau explicatif des orientations prospectives

Orientation	Définition	Justification
Protection des espaces non-urbanisés	Injonction politique et sociétale forte pour la lutte contre la consommation excessive des espaces naturels et agricoles.	Succession de lois depuis les années 2000 en faveur d'une lutte contre la consommation excessive des espaces agricoles et naturels. Parmi celles-ci, la loi Engagement National pour l'Environnement (ENE) du 12 juillet 2010, portait le principe d'une utilisation économe des espaces. La loi pour la Modernisation de l'Agriculture et de la Pêche du 27 juillet 2010 s'attachait quant à elle à réduire la consommation des espaces agricoles. La loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR) de mars 2014, réaffirme cette nécessité par la limitation du mitage des espaces naturels et agricoles, mais aussi, l'ouverture de nouvelle zone à l'urbanisation <sup>1</sup> .
Artificialisation des sols	Désigne le processus par lequel des espaces naturels ou agricoles sont transformés, du fait de la construction d'infrastructures (transport, logement, industrie, etc.), rendant les surfaces couvertes artificiellement par opposition à leur nature originelle.	La surface des sols artificialisés augmente tendanciellement en France, à un rythme moyen de 1,3% par an depuis 1992 (source : Teruti-Lucas). En 2015 l'artificialisation des sols s'établit à 9,3% du territoire de la France métropolitaine <sup>2</sup> , soit environ 51 000km <sup>2</sup> <sup>3</sup> .
Étalement urbain	Caractérise le phénomène de croissance de l'espace urbanisé de façon peu maîtrisée, produisant un tissu urbain très lâche et de plus en plus éloigné du centre de l'aire urbaine dont il est dépendant <sup>4</sup> .	L'urbain s'empare toutes les décennies d'une surface d'environ 6000 km <sup>2</sup> , soit la taille d'un département français <sup>5</sup> .
Renouvellement urbain	Évoque l'évolution de la ville sur elle-même <sup>6</sup> . Autrement dit, l'action de transformer un territoire urbanisé par la démolition de l'existant, puis la reconstruction sur place. Il peut être spontané, sous l'action de la sphère privée ou planifié par les pouvoirs publics. <sup>7</sup>	La densification urbaine et le renouvellement urbain constituent un enjeu majeur des politiques de gestion de la croissance urbaine <sup>8</sup> . Ils sont avant tout contrôlés par les instruments de planification. Les PLU au niveau communal et les SCoT au niveau intercommunal permettent la limitation de la consommation d'espace et la densification urbaine en cohérence avec d'autres politiques publiques.
Valorisation foncière	Recherche d'une occupation optimale de l'ensemble du foncier disponible.	Le site de la Base est une importante libération foncière, dans le contexte de la pression foncière sur les espaces libres de la grande couronne parisienne, la tentation de faire du logement et ainsi d'augmenter la population et les activités sur le territoires possible.

Poumon vert	Vaste étendue plantée (espace agricole, parc public, zone naturelle, etc.) dont les végétaux peuvent avoir une action bénéfique sur la pollution et plus largement, un rôle dans l’oxygénéation du tissu urbain.	Dégradation de la qualité de l’air en Île-de-France et croissance de la pollution chronique notamment le long des axes de transport. En 2017, 85% des franciliens sont concernés par des valeurs au delà des recommandations de l’Organisation Mondiale de la Santé (OMS) <sup>9</sup> .
Alternative à l’automobile	Renforcement des infrastructures de transports en communs, des modes de déplacements doux et des véhicules innovants.	Hausse constante depuis 2015 de la part des français qui utilisent régulièrement les transports publics dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants : 67% en 2015 contre 70% en 2018 <sup>10</sup> . Le marché des véhicules électriques se développe, notamment sous l’effet des incitations financières mises en place par la LOI pour la Transition Énergétique et la Croissance Verte <sup>11</sup> .
Dépendance à l’automobile	Recours systématique et contraint à l’automobile en raison de l’absence de mode de transport alternatif ou d’infrastructures sous-dimensionnées.	Croissance constante du taux de motorisation des ménages, qui atteint en 2015, 81,2% en moyenne à l’échelle nationale. Cette moyenne cache toutefois des fortes disparités, entre le centre des métropoles (seulement 36,1% pour Paris) et les territoires plus ruraux (plus de 90% pour les départements de l’Ain, le Gers, les Landes, la Vendée). Dans ces territoires, où la dépendance à l’automobile est grande, la part des ménages ayant deux voitures ou plus est proche des 50% alors qu’elle n’est que de 34,6% en France <sup>12</sup> .
Modernisation et extension des infrastructures de transport en 2ème couronne	Extension géographique, renforcement des fréquences quotidiennes et amélioration du confort pour les déplacements en transports en commun.	Grand Paris Express, création de quatre lignes et deux extensions visant à favoriser les déplacements en transports en commun au delà du cœur de la métropole <sup>13</sup>
Intégration de La Base à son environnement	L’intégration peut être physique (disparition du périmètre militaire), sociale (appropriation du site par la population locale) et/ou économique (création d’emploi et retombées économiques directes pour le territoire).	Ouverture prochaine de la partie Sud du site, via la création d’une voie publique et accès élargi pour la partie Nord aux entreprises implantées sur le site. <sup>14</sup>
La Base reste un îlot	L’isolement du territoire peut être physique (maintien du périmètre militaire), social (non-appropriation du site par la population locale) et/ou fonctionnel (inadéquation entre les activités développées <i>in situ</i> et les besoins locaux).	Maintien de la situation actuelle.
Hyper-spécialisation	Développement centré sur un nombre limité d’activités.	Symbolé du projet du Grand Paris, les clusters sont une logique de spécialisation. “Cette spécialisation contraste avec la réalité de l’économie francilienne, caractérisée par la diversité sectorielle” <sup>15</sup>

Mixité fonctionnelle	Pluralité de fonctions (économique, culturel, habitat, transport) sur un même espace.	La mixité fonctionnelle est depuis plusieurs décennies omniprésente dans les politiques urbaines et le cadre législatif. L'article L121-1 du code de l'urbanisme, prévoit notamment "la diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat" <sup>16</sup> .
Ambition métropolitaine	Volonté d'intégration des dynamiques métropolitaines par un développement d'activités à haute valeur ajoutée et à destination des citadins de la zone dense.	La stratégie de la SPL Air 217 exprimée dans les plans guide 1 et 2 en faveur d'une meilleure accessibilité en transport en commun depuis le cœur de la zone dense (notamment via la création d'un téléphérique urbain), témoigne du souhait d'inscrire La Base dans l'écosystème métropolitain.
Ambition locale	Penser le site comme le moteur du développement local en favorisant les activités répondant aux besoins et aux attentes des habitants des communes avoisinantes.	Le développement de partenariats avec les agriculteurs locaux dans le cadre du dispositif Ferme de l'envol illustre la volonté de la SPL Air 217 de concevoir un projet à ambition locale
Développement d'activités à visée transitionnelle	Primauté pour les activités oeuvrant à la transition écologique, sociale et solidaire.	"La Base laboratoire de nouvelles pratiques" <sup>17</sup> . Stratégie programmatique de la SPL pour des activités en faveur de la transition écologique et solidaire : création d'une ferme biologique et d'un visage urbain et solidaire avec l'implantation possible de l'association foncière.
Développement d'activités à visée économique	Primauté pour les activités à haute rentabilité économique.	Installation de grandes firmes à l'influence internationale sur le site (Amazon, Est Balt Bakeries, etc.).
Renforcement des pouvoirs locaux	Évolution de la gouvernance en faveur des institutions locales.	Posture de l'État qui gouverne, malgré un retrait relatif, à travers des politiques de contractualisation.
Décentralisation contractuelle	Posture de l'État qui gouverne, malgré un retrait relatif, à travers des politiques d'appels à projet et de contractualisation.	Sous réserve de donner des compétences nouvelles aux collectivités territoriales, l'État reste toujours bien présent, tout particulièrement dans un contexte d'assèchement des finances publiques locales et de développement de la contractualisation de l'action publique. L'accroissement des appels à projet tend à renforcer de fait la dépendance des collectivités territoriales vis-à-vis de l'État.
Déclin de la MGP, Interterritorialité et mise en réseau des territoires	Renforcement des coopérations territoriales et des intercommunalités locales (en taille, en moyens et en compétences), signifiant l'affirmation de celles-ci au détriment de la MGP.	Vanier Martin, Le pouvoir des territoires : essai sur l'interterritorialité, Economica Anthropos, 2008, 160 p. Prospective périurbaine et autres fabriques des territoires, Territoire 2040 Numéro 2, DATAR, 157 p.
Mutualisation, concentration des pouvoirs au profit de la MGP	Extension géographique de l'institution métropolitaine à l'ensemble du territoire régional de l'Île-de-France et renforcement de son pouvoir (moyens et compétences).	Loi MAPTAM : modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles, création en 2016 de la Métropole du Grand Paris. Transfert progressif de compétences des Etablissement Public Territorial (EPT) à la MGP et renforcement des recettes fiscales. En application de la loi NOTRE, la MGP percevra à compter du 1er janvier 2021, l'intégralité de la ressource économique : la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), ainsi que la cotisation foncière des entreprises (CFE) <sup>18</sup> .

Participation citoyenne	Processus au cours duquel les individus vont être sollicités dans la prise de décisions politiques dans n'importe quelle démarche susceptible de les affecter. Elle est une solution au désengagement citoyen en réassociant la population aux projets politiques, une nécessité pour le bon déroulement des projets par une appropriation habitante, et un processus de légitimation démocratique qui vient étayer la décision institutionnelle. <sup>19</sup>	Renforcement des dispositifs de participation citoyenne dans les projets d'aménagement <sup>20</sup> . Le site se caractérise actuellement par une participation minimale voire inexistante. Alors qu'aujourd'hui l'association des citoyens aux processus de décisions publiques sont aujourd'hui obligatoires et fortement demandés par les populations. <sup>20</sup>
Gouvernance volontariste avec coopération de l'acteur privé	Action volontariste et pragmatique de la SPL visant à s'adapter au mieux aux exigences et temporalités de la sphère privée.	Le choix de Coeur d'Essonne Agglomération de créer une Société Publique Locale (SPL) répond en partie à la volonté de s'affranchir du temps long de l'administration et ce, afin d'être plus adaptable vis-à-vis de l'acteur privé. La SPL est l'un des nouveaux outils mis à la disposition des collectivités territoriales leur permettant de recourir à une société commerciale sans publicité ni mise en concurrence préalables. <sup>21</sup>

<sup>1</sup> Lutter contre l'étalement urbain et la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, Ministère de la Cohésion des Territoires et des Relations avec les Collectivités Territoriales, disponible sur : <http://www.cohesion-territoires.gouv.fr/lutter-contre-l-etalement-urbain-et-la-consommation-d-espaces-naturels-agricoles-et-forestiers-530>.

<sup>2</sup> Artificialisation des sols, Gouvernement.fr, disponible sur : <https://www.gouvernement.fr/indicateur-artificialisation-sols>.

<sup>3</sup> Vers un renouvellement territorial : les chiffres de l'étalement urbain, Le Monde.fr, disponible sur : <http://territoires.blog.lemonde.fr/2015/05/04/les-chiffres-de-letalement-urbain/>.

<sup>4</sup> PULIAT Gwen, Etalement urbain et action publique. L'exemple de la Seine et Marne, Mémoire universitaire de Master 1, sous la direction de BEAUCIRE Francis et FOL Sylvie, Université Paris 1, 2007, 107 p.

<sup>5</sup> RAZEMON Olivier et HAMELIN Éric, La tentation du bitume – Où s'arrêtera l'étalement urbain, Rue de l'Échiquier, 2012, pp.47-50.

<sup>6</sup> IAU, Les enjeux du renouvellement urbain, Note Numéro 348 sur l'occupation du sol, 2004, disponible sur : [https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude\\_256/nr\\_348\\_les\\_enjeux\\_du\\_renouvellement\\_urbain.pdf](https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_256/nr_348_les_enjeux_du_renouvellement_urbain.pdf).

<sup>7</sup> Nantes Métropole, Renouvellement Urbain, disponible sur : <http://www.mavilledemain.fr/Lexiques/94-renouvellement-urbain.html>.

<sup>8</sup> CROZY Jérôme, TOUATI Anastasia, La densification résidentielle au service du renouvellement urbain, La Documentation Française, 2015, 150 p.

<sup>9</sup> Airparif, Bilan 2017 de la pollution de l'air en Île-de-France, disponible sur : <https://www.airparif.asso.fr/etat-air/bilan-annuel>.

<sup>10</sup> Observatoire de la mobilité, Édition 2018, disponible sur : <https://utp.fr/observatoire-de-la-mobilite>.

<sup>11</sup> ADEME, Les potentiels du véhicules électrique, Avril 2016, disponible sur : <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/avisademe-vehicule-electrique.pdf>.

<sup>12</sup> INSEE, Équipement automobile des ménages en 2015, comparaisons régionales et départementales, disponible sur : [https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012694#tableau-TCD\\_001\\_tab1\\_departements](https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012694#tableau-TCD_001_tab1_departements).

<sup>13</sup> Société du Grand Paris, Grand Paris Express, disponible sur : <https://www.societedugrandparis.fr/>.

<sup>14</sup> Entretien réalisé avec Monsieur Alain Gayrard , directeur de projet au sein de la SPL Air 217, le 6 mars 2019.

<sup>15</sup> Article de Nicolas Rio : Le mythe des "clusters" du Grand Paris, la spécialisation comme régulation métropolitaine. <https://www.metropolitiques.eu/Le-mythe-des-clusters-du-Grand.html>.

<sup>16</sup> Code de l'urbanisme, Article L121-1, disponible sur : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074075&idArticle=LEGIARTI000006814367&dateTexte=&categorieLien=cid>.

<sup>17</sup> Plan guide V2 : Franges Ouest (Ambition, développement et programmation), page 8.

<sup>18</sup> Métropole du Grand Paris, Budget, disponible sur : <https://www.metropolegrandparis.fr/fr/budget-26>

<sup>19</sup> Regards sur la ville, La participation citoyenne dans les projets urbains : débats et enjeux, disponible sur : <https://regardsurlaville.wordpress.com/2013/12/28/la-participation-citoyenne-dans-les-projets-urbains-enjeux-et-debats/>.

<sup>20</sup> ADEME, La participation citoyenne : réussir la planification et l'aménagement durable, Les cahiers méthodologiques de l'AEU2, décembre 2016, disponible sur : <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/participation-citoyenne-planification-et-aménagement-urbain-durables-8621.pdf>.

<sup>21</sup> Les sociétés publiques locales et les sociétés publiques locale d'aménagement, Collectivité-locale.gouv.fr, Le portail de l'Etat au service des collectivités, disponible sur : <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/societes-publiques-locales-et-societes-publiques-locales-damenagement>

## Annexe 7 :

### Tableau de parangonnage des dispositifs implicants les habitants

Nom du dispositif	Délégitatif <sup>22</sup>	Dialogique
<b>Dans quel cas est-il mis en place ?</b>	Scénarios précis, connaissance des paramètres suffisamment maîtrisée.	Analyse incomplète ou inexistante; scénarios difficilement imaginables.
<b>Caractéristiques</b>	Délégation des citoyens vers les représentants politiques au départ d'un processus électoral et délégation des profanes vers les experts.	Basé sur un processus de dialogue ; les protagonistes sont au même niveau.
<b>Type de participation</b>	Consultation.	Construction : les politiques se construisent au fur et à mesure avec les personnes.
<b>Exemples</b>	<p>Concertation avec des porte-paroles légitimes et institués (syndicats, organisations reconnues,etc.)</p> <p>Enquête publique (consultation individuelle des citoyens).</p> <p>Consultation populaire (on demande à la population de voter entre plusieurs solutions possibles).</p> <p>Référendum (même principe que la consultation populaire mais avec des résultats contraignants).</p>	<p><i>Focus group</i> (groupe de discussion).</p> <p>Cellule de planification participative.</p> <p>Comité local de consultation.</p> <p>Conférence citoyenne.</p> <p>Jury de citoyens (contribue à la décision).</p> <p>Processus de traduction (va au-delà de la décision et participe à sa mise en oeuvre ainsi qu'à la construction d'un réseau).</p> <p>Enquête publique et participation dématérialisée.</p> <p>Débat public.</p> <p>Organisation d'ateliers destinés au plus grand nombre de citoyens dans les projets. Cela se fait aux États-Unis, en Grande Bretagne, en République Tchèque, en Islande et en Allemagne. Comme d'autres processus de ce type, le <i>community planning</i> promeut la participation active au projet de leurs bénéficiaires finaux. Sont associés à leur conception les décideurs, mais aussi ceux qui vivent ou travaillent sur un territoire. Ils peuvent apporter leurs expériences et suggestions, afin de faire leur/le projet.</p> <p>Forum ouvert circulant (rencontres habitants-entreprises, colloques, séminaires).</p>

<sup>22</sup> <http://cohesionsociale.wallonie.be/content/outil-n%C2%B0-3-les-dispositifs-de-concertation>

---

---

# TABLES DES FIGURES

**Figure 1:** La Base en Île-de-France.

**Figure 2:** La Base, un site à l'interface de deux intercommunalités.

**Figure 3:** La Base un périmètre divisé entre quatre communes.

**Figure 4:** Emprise de La Base.

**Figure 5:** Répartition des établissements par type d'activités.

**Figure 6:** Profil socio-démographique.

**Figure 7:** Principales infrastructures de transports du territoire.

**Figure 8 :** Un riche héritage historique.

**Figure 9:** Zonage du site par les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

**Figure 10 :** Actuelle présence militaire sur le périmètre.

**Figure 11 :** La Base, une croissance exponentielle.

**Figure 12 :** L'identité aérienne au cœur de la communication du projet.

**Figure 13 :** Un site aux franges de l'urbanisation continue.

**Figure 14 :** Une attractivité de projet au service du local.

**Figure 15 :** Un juste équilibre entre activités conventionnelles et activités oeuvrant à la Transition écologique et solidaire.

**Figure 16 :** Plans guide.

**Figure 17 :** Des servitudes multiples liées à la présence des militaires.

**Figure 18 :** Un site non desservi par les infrastructures de transports d'envergure métropolitaine.

**Figure 19 :** Une faible connaissance du projet par les habitants des communes concernées.

**Figure 20 :** Une insuffisance communicationnelle jumelée à un désintérêt pour le projet par les habitants.

**Figure 21 :** Une disparité d'attentes de la population vis-à-vis de la programmation.

**Figure 22 :** Orientations prospectives.

**Figure 23 :** Un territoire support intégré à la zone dense.

**Figure 24 :** Un îlot métropolitain en deuxième couronne.

**Figure 25 :** Un site intégré à son territoire.

**Figure 26 :** Sectorisations présentes dans les documents institutionnels, stratégiques et communicationnels.

---