



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le projet de construction d'un établissement de soins de suite et de réadaptation sur la commune de Juvisy-sur-Orge (91)

N°MRAe 2021 – 1753
du 16 décembre 2021

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un établissement de soins de suite et de réadaptation (SRR) à Juvisy-sur-Orge (Essonne) porté par la société Korian Développements Immobilier et sur son étude d'impact datée du 17 septembre 2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire.

Sur une emprise totale de 1,4 ha aujourd'hui occupée par le centre hospitalier de Juvisy-sur-Orge, le projet vise la démolition des bâtiments actuels et la construction d'un établissement de soins de suite et de réadaptation (SRR) de 183 lits et de 50 places de jour et de 154 places de stationnement. Ce projet a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de la région Île-de-France n°DRIEE-SDDTE-2021-004 du 8 janvier 2021.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent : la biodiversité, le paysage et le patrimoine, le paysage et le patrimoine, les déplacements et les pollutions associées (bruit et air), l'eau, la pollution des sols et les mouvements de terrain, les pollutions et nuisances liées à la phase chantier, le climat et l'énergie.

L'étude d'impact nécessite de nombreux compléments concernant la plupart des problématiques citées.

Les principales recommandations de la MRAe sont :

- de compléter l'étude d'impact en y intégrant les opérations prévues sur l'actuel site SRR de l'Observatoire et en analysant leurs impacts environnementaux et sanitaires ;
- de compléter la caractérisation de l'état initial de la faune en réalisant une étude couvrant une année entière pour préciser les enjeux et adapter les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation des impacts du projet ;
- de mieux justifier le parti architectural et d'implantation des nouvelles constructions, ainsi que la suppression de la bande boisée interne au site, au regard des incidences potentielles sur le paysage et le cadre de vie ;
- de préciser l'objectif de part modale envisageable pour les déplacements qui s'effectueront selon des modes alternatifs au mode motorisé individuel ainsi que les modalités de mise en œuvre des mesures envisagées pour atteindre cet objectif ;
- d'examiner la pertinence et la faisabilité d'envisager des mesures de réduction du bruit complémentaires aux mesures d'isolation phonique des constructions ;
- de compléter l'étude d'impact par une évaluation des trafics de camions générés par la phase chantier et de leurs incidences sur l'environnement et la santé ;
- de réaliser une analyse approfondie et précise des pollutions et nuisances générées par le chantier (bruit, qualité de l'air notamment), du niveau d'exposition des populations, en particulier celles résidant et travaillant sur le site concomitamment aux travaux, et des mesures nécessaires pour les éviter et les réduire ;
- d'approfondir la faisabilité d'utiliser des énergies renouvelables et de relever le niveau d'ambition du projet sur ce point ;
- de réaliser un bilan carbone global du projet sur l'ensemble de son cycle de vie.

La MRAe a formulé d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé ci-après.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	5
1. Présentation du projet.....	5
1.1. Contexte et présentation du projet.....	5
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet / document.....	9
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	9
2. L'évaluation environnementale.....	9
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	9
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	10
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	10
3.1. La biodiversité.....	10
3.2 Le paysage et le patrimoine.....	11
3.3. Les déplacements et les pollutions associées (bruit, air).....	14
3.4 L'eau, la pollution du sol et les mouvements de terrain.....	16
3.5 Les nuisances et pollutions liées à la phase chantier.....	17
3.6 Le climat et l'énergie.....	19
4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....	19
ANNEXE.....	21
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	22

Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie le 18 octobre 2021 par la société Korian Développements Immobilier pour rendre un avis, dans le cadre d'une procédure de permis de construire, sur le projet de construction d'un établissement de soins de suite et de réadaptation sur le site actuellement occupé par le centre hospitalier de Juvisy-sur-Orge, et sur son étude d'impact datée du 17 septembre 2021.

Ce projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'[article R. 122-2 du code de l'environnement](#) (rubrique 39 du [tableau annexé](#) à cet article).

Cette saisine étant conforme au [paragraphe I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 1er septembre 2021. Conformément au [paragraphe II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de la date de saisine.

Conformément aux dispositions du [paragraphe III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 1er septembre 2021. Sa réponse du 20 septembre 2021 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 16 décembre 2021. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction d'un établissement de soins de suite et de réadaptation sur le site du centre hospitalier de Juvisy-sur-Orge.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Noël Jouteur, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Avis détaillé

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement¹ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du parlement européen et du conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet de construction d'un établissement de soins de suite et de réadaptation (SSR) sur le site occupé actuellement par le centre hospitalier Nord-Essonne, porté par la société Korian Développements Immobilier, est situé au centre-ville de la commune de Juvisy-sur-Orge, à 19 km au sud de Paris dans le département de l'Essonne. Il est localisé au sein du site inscrit du parc de Bel-Fontaine et dans le périmètre de protection de plusieurs monuments historiques, dont le plus proche est l'observatoire (classé) Camille-Flammarion. Il s'implante sur un terrain de 14 029 m² aujourd'hui occupé par les cinq bâtiments et le parc de stationnement aérien du centre hospitalier de Juvisy-sur-Orge voué à être délocalisé sur le plateau de Saclay². Le projet prévoit ainsi de démolir l'ensemble des bâtiments et infrastructures existants pour permettre la construction de nouveaux locaux dans lesquels seront transférées les activités de la société Korian situées actuellement sur le site de l'Observatoire, le long de la RN7, à moins de 250 m à l'ouest du site du projet.

Le site est délimité, à l'est par la rue Camille-Flammarion et un secteur résidentiel, au sud par deux immeubles d'habitat dont un désaffecté et les bâtiments de l'IUT d'Evry Val d'Essonne, à l'ouest par le parc Ducastel (ou parc de la Mairie) et, au-delà, l'avenue de la Cour de France (RN7), enfin au nord par le parc aux Oiseaux.

1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaire sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

2 Le projet d'hôpital de Paris-Saclay, issu du regroupement des activités du Groupe hospitalier Nord-Essonne réparties actuellement sur les trois sites de Longjumeau, Juvisy et Orsay, a donné lieu à un avis de la MRAe en date du 23 septembre 2020 :

http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/200923_mrae_avis_hopital_paris_saclay_a_orsay_91_.pdf.



Figure 1: Plan de situation du projet (source : étude d'impact)

Le nouveau bâtiment, envisagé en deux parties en R+1 à R+3, surmontant deux niveaux, partiellement en sous-sol compte tenu de la pente, comportera 183 lits et 50 places de jour ainsi que 154 places de stationnement (p. 39).

Le site est accessible en plusieurs points par la rue Camille-Flammarion (p. 50).

Le terrain présentant une forte déclivité naturelle (22 mètres sur l'emprise du projet), l'établissement sera desservi dans le cadre du projet par six entrées (comportant les entrées respectives de la logistique, du personnel, des visiteurs et des entrées parvis) et desservies par quatre niveaux (sous-sol 1, sous-sol 2, rez-de-logistique et rez-de-parvis) (fig. 3 du présent avis, p. 159 de l'étude d'impact).

La réalisation du projet est prévue en trois phases (p. 143) :

- démolition du bâtiment administratif du centre hospitalier et construction de la première phase du centre de SSR, soit 100 lits et 30 places de jour, avec maintien de l'activité de l'hôpital pendant les travaux (durée prévisionnelle totale du chantier : 27 mois) ;

- démolition du plateau technique, des urgences et de l'USN du centre hospitalier et construction de la deuxième phase du centre de SSR, soit 83 lits et 20 places de jour (durée prévisionnelle totale du chantier : 22 mois) ;
- démolition des bâtiments nord.

L'étude d'impact indique que le calendrier de la troisième phase des travaux n'est pas connu à ce stade, et que les bâtiments nord voués à la démolition durant cette phase seront probablement utilisés comme base de vie durant le chantier. Pour la MRAe, ce point doit être précisé ou, à défaut, faire l'objet d'une actualisation le moment venu dans l'étude d'impact car il a trait aux conditions dans lesquelles s'effectueront les démolitions de troisième phase dont les incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine doivent être évaluées et prises en compte dans le projet.

(1) La MRAe recommande de compléter ou, à défaut, d'actualiser dès que possible l'étude d'impact en précisant la durée et les modalités de la troisième phase des travaux.



Figure 2: Plans masses superposés des bâtiments existants et du projet et phasage de réalisation (source : étude d'impact)



Figure 3: Plan masse et vue du projet depuis l'est (avec les accès) (source : étude d'impact)



Figure 4: Vue sur la maquette 3D du projet depuis l'est avec les accès au site (source : étude d'impact)

1.2. Modalités d'association du public en amont du projet / document

La MRAe relève que l'étude d'impact ne comporte pas d'éléments d'information sur les modalités d'association du public en amont du projet.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- La biodiversité ;
- Le paysage et le patrimoine ;
- les déplacements et les pollutions associées (bruit et air) ;
- L'eau, la pollution du sol et les mouvements de terrain ;
- les pollutions et nuisances liées à la phase chantier ;
- Le climat et l'énergie.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

Les principales thématiques environnementales sont traitées, mais nécessitent des compléments pour certaines.

De nombreuses informations utiles et illustrations sont présentées, permettant de visualiser les aménagements prévus et d'apprécier l'ampleur du projet. Toutefois, la qualité de reproduction de nombreuses figures (notamment celles extraites du dossier de demande de permis de construire) mériterait d'être améliorée, pour une meilleure lisibilité.

L'étude d'impact comporte un chapitre 2 (p. 17 à 36) correspondant à son résumé non technique, qui reprend de manière synthétique et bien illustrée l'ensemble des informations utiles du dossier.

Pour la MRAe, le périmètre du projet à prendre en compte au titre de l'évaluation environnementale comprend non seulement la démolition des bâtiments existants et la construction du nouvel établissement mais aussi le devenir de l'actuel site de l'Observatoire d'où seront transférées les activités de l'actuel établissement SSR, au regard notamment des incidences d'une éventuelle démolition de ses locaux.

(2) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en y intégrant les opérations d'ores et déjà prévues sur l'actuel site de l'Observatoire et en évaluant leurs impacts environnementaux et sanitaires potentiels.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact analyse l'articulation du projet avec les documents de planification (p. 133 à 142, complétées par les p. 52 à 58). Cette analyse comprend des éléments relatifs à la compatibilité du projet avec le plan local d'urbanisme (PLU) communal : le site du projet est localisé en zone UCV1a du plan de zonage, correspondant au centre urbain mixte, dont les différents articles du règlement applicables sont passés en revue au regard des caractéristiques du projet. Toutefois, elle reste sur certains points assez imprécise, notamment sur les occupations et utilisations du sol autorisées et le stationnement vélo, et elle gagnerait à être complétée par les élé-

ments concernant la compatibilité du projet avec l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) trame verte et bleue du PLU et la continuité écologique à préserver qu'elle identifie au droit du site.

(3) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par des précisions à apporter à l'analyse de la compatibilité du projet avec le PLU, notamment en ce qui concerne l'OAP trame verte et bleue et les règles en matière de stationnement vélo.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

La justification de la solution retenue dans le cadre du projet est évoquée en page 131. L'étude d'impact indique que l'hôpital Nord Essonne de Juvisy-sur-Orge prévoyant sa relocalisation à Paris-Saclay, « *la libération de la parcelle est une opportunité pour Korian de créer des lits supplémentaires afin de venir compléter l'offre proposée actuellement sur le site de L'observatoire* ». Elle précise que « *sans la mise à disposition de cet emplacement, le projet de déménagement de Korian n'aurait pas été envisagé* » et qu' « *il n'y a donc pas eu de solution alternative envisagée* ».

Par ailleurs, le choix de privilégier la démolition des bâtiments actuels du centre hospitalier plutôt que leur restructuration est justifié dans l'étude d'impact par leur ancienneté et leur caractère non fonctionnel au regard des besoins de l'établissement projeté.

La MRAe note que le maître d'ouvrage n'a pas prévu de variantes du projet d'implantation au sein de l'emprise permettant d'examiner plusieurs solutions et de retenir celle qui aurait été la mieux à même d'éviter ou de réduire les incidences environnementales et sanitaires du projet. Toutefois, s'agissant en particulier des enjeux patrimoniaux du site, la MRAe souligne la prise en compte par le projet des prescriptions et recommandations de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) concernant notamment l'accessibilité au parc de la mairie par les personnes de l'EHPAD (annexe 7 de l'étude d'impact). Une illustration des différents scénarios aurait été utile dans l'étude d'impact afin de permettre au lecteur de mieux appréhender les enjeux en présence.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1. La biodiversité

L'étude d'impact indique (p. 112) que le site du projet se situe dans un secteur dans lequel « *l'état de conservation des habitats, anthropiques et semi-naturels, est globalement mauvais* ». Les actuels bâtiments du groupe hospitalier ainsi que les surfaces imperméabilisées (parking, accès routiers) occupent principalement le secteur est du site du projet. L'étude d'impact note (p. 116) que l'unique milieu intéressant pour assurer une succession de végétation naturelle est la frênaie située au nord-ouest du site. Elle précise que « *ce dernier habitat est en mauvais état mais jugé d'enjeu modéré au vu de sa rareté à l'échelle communale* ».

Le site n'est pas concerné par des zonages de protection ou d'inventaire, ni par un réservoir de biodiversité ou corridor écologique (p. 115). Il s'insère néanmoins, à l'échelle locale, dans une continuité locale boisée, qui reste cependant interrompue (continuité dite en pas japonais, c'est-à-dire avec des bosquets entrecoupés de zones urbaines).

Un diagnostic a été réalisé sur les habitats, la flore et la faune, avec sept passages ponctuels entre fin mars et début septembre, qui conclut à un faible enjeu globalement, exception faite pour les chiroptères dont l'enjeu est qualifié de moyen (p. 114).

L'étude d'impact note (p. 115 et 116) qu'en ce qui concerne la faune, l'aire d'étude immédiate accueille des espèces protégées dans les arbres et les bâtiments du site. Neuf espèces d'oiseaux et une espèce de mammifère terrestre sont potentiellement reproductrices dans l'aire d'étude immédiate et la Pipistrelle commune gîte probablement sur toutes les façades de l'hôpital, en période estivale. Le Lézard des murailles et le Hérisson d'Europe sont également considérés comme espèces potentiellement présentes en alimentation et / ou en reproduction sur le site. L'étude d'impact mentionne donc des contraintes réglementaires associées à l'avifaune, les mammifères, les chiroptères et les reptiles. L'étude d'impact rappelle que le parc de la Mairie, à proximité immédiate à l'ouest du site, abrite la reproduction de nombreuses espèces. La Chouette hulotte, notamment, niche dans les arbres à quelques mètres de l'hôpital. Les travaux de démolition pourraient impacter ces espèces, sensibles au dérangement en période de reproduction.

L'analyse des impacts bruts du projet et la proposition de mesures sont présentées en p. 149 et dans l'annexe 3 de l'étude d'impact (p. 269 de l'étude d'impact en format PDF). Les impacts bruts (destruction d'habitat et d'individus notamment) sont jugés moyens pour l'avifaune et forts pour les chiroptères, et les impacts résiduels de non significatifs, après mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement. Les principales mesures qui seront mises en place lors de la phase travaux pour protéger la biodiversité sont présentées comme des mesures d'évitement (balisage de la zone de chantier, protection des arbres conservés), des mesures de réduction (adaptation du planning des travaux, adaptation de l'éclairage, évitement des pièges mortels pour la faune), et des mesures d'accompagnement (suivi écologique du chantier, pose de nichoirs à oiseaux et de gîtes à chiroptères, suivi écologique de la recolonisation par la biodiversité, plantation d'espèces locales, notamment de 55 arbres contre 15 coupés).

La MRAe note que les dates de passages sont mal choisies pour le recensement de plusieurs groupes d'espèces (aucun passage pour l'avifaune entre septembre et mars, un passage unique pour les amphibiens, une visite le 1er avril pour les gîtes à chiroptères, date à la fois trop tardive pour les chiroptères hivernants et trop précoce pour les chiroptères estivaux). En conséquence, les mesures prises pour éviter les impacts du projet sur les habitats et espèces faunistiques doivent être questionnées quant à leur exhaustivité et leur adéquation.

(4) La MRAe recommande de compléter la caractérisation de l'état initial de la faune en réalisant une étude couvrant une année entière pour préciser les enjeux et adapter les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation des impacts.

3.2 Le paysage et le patrimoine

L'étude d'impact (p. 120) indique que « le territoire de Juvisy-sur-Orge, développé entre la Seine et l'Orge, s'étend à l'Est dans la vallée entre les deux cours d'eau (la confluence se situant environ 2,5 km au Nord-Est, à Athis-Mons), à flanc de coteau au Centre et à l'Ouest sur l'extrémité Sud-Est du plateau de Longboyau (qui accueille l'aéroport d'Orly) ».

Elle indique par ailleurs (p. 69) que le site d'implantation du projet s'inscrit « dans le périmètre de protection au titre des abords des monuments historiques suivants : Pont de Belles Fontaines, Pyramide, Terrasse et Grotte de Rocaille, Observatoire Camille Flammarion ainsi que Croix Autel ». Il est « également en partie au sein du site inscrit du Parc de Bel-Fontaine, au niveau de la parcelle cadastrale AL 240 », et à proximité du site classé du Parc Camille-Flammarion.

Le « patrimoine culturel et paysager » est donc identifié comme une sensibilité forte, alors que le « paysage et approche visuelle » du site est qualifié d'enjeu faible à moyen (p. 33). Un reportage photographique récent des environs a été réalisé, afin d'apprécier les visibilitées du site (p. 120). Pour l'étude d'impact, ce reportage photographique « montre que le site n'est pas ou est très peu visible depuis les sites classés et inscrits environnants ».

L'étude d'impact indique (p. 158) que la zone d'implantation du projet, qui comporte actuellement des bâtiments des années 1980 ainsi qu'un parking, ne présente aucun caractère remarquable. D'après elle, la parcelle concernée par le site inscrit du Parc de Bel-Fontaine, d'une emprise de 719 m², ne représente que 2 % de la surface totale du site inscrit, et comporte déjà un bâtiment ne présentant aucun caractère remarquable et destiné à être démolit (cf photographie p. 159). Le projet ne prévoit pas de construire sur cette parcelle mais d'en supprimer les constructions existantes pour y créer un espace vert. L'étude d'impact conclut donc que le projet va améliorer l'état du site inscrit en se rapprochant de sa définition donnée par l'arrêté du 11 juillet 1942 qui l'institue (figure 4 ci-dessous).

L'étude d'impact (p. 160) indique que le projet prévoit une hauteur maximale des bâtiments du projet qui ne dépassera pas celle des bâtiments actuels de l'hôpital (R+3 dans les deux cas).

La réalisation du projet nécessite la coupe d'une quinzaine d'arbres, principalement situés au sud-est du site, à l'opposé du Parc de Bel-Fontaine et du Parc Ducastel. Il ne s'agit pas en l'espèce d'arbres remarquables. Le projet prévoit par ailleurs un plus grand nombre d'arbres plantés que d'arbres abattus (55). Toutefois, d'après le plan de localisation des arbres existants, abattus et plantés reproduit (mais peu lisible) dans l'étude d'impact (p. 176), la plupart des arbres replantés se situeront en limite ouest du site, dans la continuité des espaces boisés contigus, tandis que « toute une bande boisée va être détruite : mélange de haies, petits et grands arbres » dans la partie sud-est du site, bande boisée qui favorise aujourd'hui une assez forte présence végétale et une coupure d'artificialisation au sein du site, voire une certaine intégration des bâtiments dans leur contexte paysager.

L'étude d'impact indique (p. 161) que, pour renforcer l'intégration du projet dans son environnement, le projet prévoit l'utilisation de matériaux tels que bardages de lames en bois massif pour les façades ainsi que des toitures végétalisées.



Site inscrit en l'état

Site inscrit projeté, sans construction sur la parcelle 240

Figure 5: comparaison entre le site actuel et le site après projet (après démolition du plateau technique parcelle 240)



Figure 104 : Vue d'ensemble des bâtiments existants et identification des bâtiments à démolir (cerclage rouge)



Figure 105 : Vue d'ensemble avec le projet

Figure 6: vues du site actuel et du site après réalisation du projet (source : étude d'impact)

L'étude d'impact propose des visuels (reproduits ci-dessus, fig. 6) permettant de comparer globalement l'état actuel du site et son état projeté.

Elle conclut à un impact positif du projet, tant sur le plan du patrimoine que sur celui du paysage (p. 161). La MRAe constate que le projet prend bien en compte la préservation des sites inscrits et classés. En revanche, le choix, dont rendent compte assez bien les visuels proposés ci-dessus, d'un projet architectural composé d'une seule grande entité (en lieu et place des bâtiments séparés, intégrés dans la pente) et empiétant sur le parc (suppression de la coupure boisée) devrait, pour la MRAe, être davantage justifié. Par ailleurs, pour mieux apprécier l'insertion paysagère du projet, il conviendrait de disposer d'une vue du projet côté parc, ainsi que des coupes ou des axonométries mettant en évidence la nouvelle configuration du terrain suite aux travaux d'excavations et remblaiements induits par le projet.

(5) La MRAe recommande de :

- justifier le parti architectural et d'implantation des nouvelles constructions, ainsi que la suppression de la bande boisée interne au site qu'il suppose, au regard de ses incidences potentielles sur le paysage et le cadre de vie ;
- produire une vue d'insertion du projet côté parc ainsi que des éléments graphiques (coupes, axonométrie) qui montre la nouvelle configuration du terrain et les travaux de terrassement induits.

3.3. Les déplacements et les pollutions associées (bruit, air)

Les déplacements

L'étude d'impact (p. 73 et 76) indique que le site du projet est accessible depuis une gare ferroviaire voyageur comportant deux lignes de RER (C et D) se situant à environ 650 mètres et qu'il est desservi par plusieurs lignes de bus. Elle indique que des aménagements cyclables sont présents sur la commune de Juvisy (3,1 km en cumulé), mais la MRAe relève que les tracés sont très discontinus sur le territoire communal et qu'il n'existe aucune connexion entre le site du projet et le reste de la ville.

L'étude d'impact présente en page 73 des données concernant les trafics moyens journaliers annuels de la nationale 7 et de la rue Piver. La MRAe constate l'absence d'étude fine du trafic dans l'environnement immédiat du projet.

En ce qui concerne la phase travaux, l'étude d'impact indique (p. 151) que le trafic généré en phase chantier n'est pas connu à ce stade (voir ci-après, chapitre 3.5).

En ce qui concerne la phase d'exploitation, le maître d'ouvrage affirme, sans le démontrer (p. 156), que le projet ne modifiera pas le trafic par rapport à la situation actuelle. D'après l'étude d'impact, le nombre de 154 places de stationnement projeté a été dimensionné selon les retours d'expérience de Korian et l'activité actuelle du centre SRR de l'Observatoire. La matrice de calcul est présentée en annexe 11, mais mériterait d'être explicitée.

Pour réduire l'usage de la voiture, le maître d'ouvrage indique vouloir inciter au covoiturage et à l'autopartage. Il précise (p. 139 et 140), au regard des orientations et actions du plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), envisager en ce sens la création d'un garage à vélo de 15 places et la mise à disposition de 10 places dans le parking visiteurs, la réalisation d'une campagne d'information et d'affichage et un aménagement des horaires de travail pour le personnel le permettant. S'agissant de ces deux dernières mesures, aucune précision ni aucun engagement quant à leur mise en œuvre et leur efficacité ne sont apportés.

La MRAe note par ailleurs que les impacts du projet sur la circulation n'ont pas été évalués, pas plus que les projections envisageables en matière de report modal et de baisse de trafic pouvant en découler, notamment à l'échéance de la mise en service du tramway T7.

(6) La MRAe recommande de :

- approfondir et préciser l'étude de circulation, afin de mieux démontrer l'absence d'incidences notables générées par le trafic lié au projet par rapport à l'existant ;
- préciser l'objectif de part modale envisageable pour les déplacements qui s'effectueront selon des modes alternatifs au mode motorisé individuel ainsi que les modalités de mise en œuvre des mesures envisagées pour atteindre cet objectif.

Le bruit

L'étude d'impact fait état (p. 95 et suivantes) des différentes sources de pollutions sonores auxquelles est susceptible d'être exposé le futur établissement, caractéristiques d'une situation en zone urbaine dense. Elle évoque, sur la base du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures ferroviaires du département de l'Essonne, une exposition potentielle au bruit lié au RER et au TGV en partie est du site (niveaux sonores entre 55 et 60 dB(A)), avec une possibilité d'impact liée au futur tramway T7.

Toutefois, la carte de bruit présentée par le maître d'ouvrage à l'appui de son analyse de l'état initial (fig. 68 de l'étude d'impact, p. 95) ne semble pas correspondre à celle qui est disponible sur le site de Bruitparif (extrait reproduit ci-dessous, fig. 7), et qui indique des niveaux de bruit sur certains points du secteur du projet compris entre 60 et 65 dB(A).

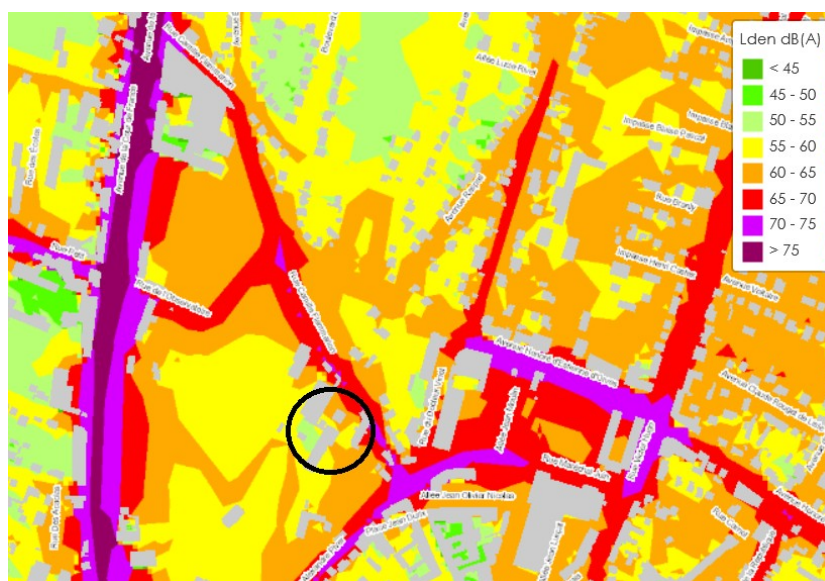


Figure 7: carte de bruit des infrastructures routières (source : Bruitparif) - l'emplacement du projet est indiqué par le cercle noir

Une estimation des émergences sonores à prendre en compte pour le calcul des performances d'isolation des bâtiments a été réalisée dans le cadre d'une étude acoustique présentée en annexe 9. La MRAe relève que cette étude n'est présentée que dans une version provisoire, sans conclusion ni synthèse. Elle relève également que la présentation des choix méthodologiques ayant conduit à l'estimation des émergences actuelles est trop succincte (une seule mesure, réalisée en période nocturne, extrapolation de la valeur diurne à partir de la valeur nocturne, valeurs d'émergence calées sur l'estimation à L50 etc.).

La principale source de bruit générée par le projet concernera la phase chantier d'après l'étude d'impact (cf 3.5 *infra*). S'agissant des mesures constructives à prévoir en phase d'exploitation, l'étude d'impact renvoie aux préconisations de l'étude acoustique (p. 177) qui définit les actions à mettre en oeuvre afin d'assurer la protection des futurs occupants du centre SSR. Cette étude préconise en particulier une isolation spécifique de la façade sud du futur bâtiment afin de tenir compte de l'impact acoustique du futur projet de tramway T7. Des mesures de réception sont prévues pour valider la conformité du projet, notamment en ce qui concerne les émergences acceptables selon le décret du 31 août 2006.

L'étude d'impact ne fait pas état de la possibilité ou de la pertinence d'envisager des mesures de réduction complémentaires à ces mesures constructives, qui permettraient une atténuation de l'exposition des occupants du site aux pollutions sonores en période estivale (fenêtres ouvertes) ou en séjour extérieur.

(7) La MRAe recommande de :

- vérifier la validité de l'analyse du bruit présentée dans l'état initial de l'environnement, notamment au vu des données cartographiées de Bruitparif les plus récentes ;
- justifier et expliciter davantage les conclusions de l'étude acoustique, et la joindre au dossier d'enquête publique ;
- examiner la pertinence et la possibilité d'envisager des mesures de protection des résidents à l'égard du bruit extérieur complémentaires aux mesures d'isolation constructive.

La qualité de l'air

L'étude d'impact présente (p. 93) un état initial de la qualité de l'air reposant sur des cartographies d'Airparif des moyennes annuelles des concentrations des principaux polluants atmosphériques dans le secteur du projet : les particules PM10 et PM2,5, le dioxyde d'azote et le benzène. Il en ressort que « *les résultats montrent une qualité de l'air au droit du site d'étude pouvant être dégradée par les axes routiers principaux, mais dont les valeurs limites des principaux polluants semblent respectées* ». La MRAe relève qu'aucune mesure plus précise de la qualité de l'air n'a été effectuée au droit du site du projet. S'agissant de l'impact du projet sur la qualité de l'air, l'étude d'impact se borne à indiquer (p. 171) que, compte tenu notamment du remplacement des équipements de chauffage actuellement en service par des installations neuves d'une puissance plus faible, et de l'absence attendue d'évolution du trafic par rapport à l'existant, cet impact sera positif. La MRAe note que cette affirmation n'est pas démontrée puisque ni les trafics ni la qualité de l'air ne sont évalués précisément à l'état initial comme après projet, et que l'exposition même des résidents du futur centre à la pollution de l'air ambiante n'est pas prise en considération.

3.4 L'eau, la pollution du sol et les mouvements de terrain

L'étude d'impact (p. 90) indique que l'eau est présente au droit du site entre 8,5 et 12,6 m de profondeur (nappe du Ludien). Des arrivées d'eau se rencontrent par ailleurs à partir de 3 m/sol qui correspondent probablement à des circulations d'eau et/ou des nappes perchées liées à l'alternance d'horizons de perméabilité différente dont des formations argileuses. Afin d'assurer un terrassement et des fondations à sec, le maître d'ouvrage a prévu la mise en place, lors de la phase chantier, d'un pompage des arrivées d'eau latérales et en fond de fouille (p 147).

Le projet est en partie situé dans une enveloppe de zones humides de classe 3 au sens de la cartographie des enveloppes d'alertes potentiellement humides en Île de France³ (p. 118). Toutefois, des investigations menées dans le cadre du dossier de demande d'autorisation au titre de la « loi sur l'eau », menées conformément à la

3 « Zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser ».

réglementation en vigueur (arrêté du 24 juin 2008) sur critères floristiques et pédologiques, n'ont pas confirmé la présence de zones humides au droit du site du projet.

Le site est marqué par une forte pente d'orientation nord-ouest-sud-est (p. 128). La MRAe note qu'avec un dénivelé de 22 m (pente entre 14 et 17 %), le projet nécessite une attention particulière quant à la prise en compte de la gestion des eaux de pluie et des ruissellements produits au droit du site. Actuellement, la gestion des eaux du site se fait en réseau séparatif. Les eaux pluviales sont donc collectées et évacuées vers un réseau dédié avant rejet dans l'Orge (p. 92).

Dans le cadre du projet, une partie des eaux pluviales sera infiltrée directement à la parcelle via les espaces non imperméabilisés ou les toits végétalisés (p. 133). L'étude d'impact indique qu'« il n'est pas possible d'infiltrer la totalité des eaux à la parcelle due à la pente importante du terrain et de la perméabilité très faible du sol » (sol argileux), et que « le rejet au réseau a donc été privilégié, comme c'est le cas dans la situation actuelle ». Un ouvrage de rétention enterré des eaux pluviales, d'un volume de 200 m³, est prévu pour limiter le rejet dans le réseau à 1 l/s/ha imposé par le PLU. Son dimensionnement fait l'objet d'une étude en annexe 8 de l'étude d'impact. L'exutoire du bassin de rétention est une noue publique située en aval du site pour un rejet final du réseau dans l'Orge.

L'étude d'impact précise que « dans le cas d'épisode de pluie extrême entraînant une saturation des réseaux, le trop plein s'effectuera vers la rue Camille Flammarion », sans faire mention des incidences potentielles de ce déversement dans cette rue en pente. Elle indique par ailleurs que « le projet apporte une relative dés-imperméabilisation par rapport à l'existant (- 4%) » et que cela constituera « une amélioration des conditions actuelles ».

Concernant la pollution des sols, l'étude d'impact (p. 86) rapporte, d'après les données BASIAS⁴, l'existence d'activités menées à diverses époques au sein du centre hospitalier relevant de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) : activités hospitalières, fabrication et retraitement de supports magnétiques et optiques, dépôt de liquides inflammables, dépôt ou stockage de gaz, usine d'incinération et atelier de combustion de déchets.

Des investigations ont été menées sur les sols et ont mis en évidence la présence de traces d'hydrocarbures totaux, d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et de métaux lourds dans des teneurs toutefois cohérentes avec les concentrations moyennes répertoriées dans les sols franciliens et jugées compatibles avec une exploitation hospitalière du site. Des précautions sont toutefois préconisées dans le rapport de diagnostic vis-à-vis de la démolition de la cuve enterrée probablement présente sur le site (p. 90).

L'étude d'impact (p. 104) indique enfin que le site est soumis à des mouvements de terrain liés au phénomène de retrait-gonflement des argiles en présence, avec un aléa fort, dont la prévention passe essentiellement par des dispositions constructives adaptées pour les constructions neuves.

3.5 Les nuisances et pollutions liées à la phase chantier

L'étude d'impact indique (p. 151) que le trafic généré en phase chantier n'est pas connu à ce stade. Elle évalue (p. 147) le volume de matériaux excédentaires à évacuer à 17 228 m³ se décomposant en matériaux de démolition des bâtiments (14 228 m³) et excavation de terres (3 080 m³). Il est précisé (p. 151) que « les accès au chantier depuis la rue Camille Flammarion pourraient être perturbés par la présence de la passerelle au nord de la rue, empêchant les engins et camions de plus de 2,9 m de haut de passer » et « qu'une réflexion sera engagée avec la Mairie, pour étudier si une modification provisoire de la passerelle est nécessaire ». La MRAe rappelle que si un tel aménagement devait être réalisé, il sera à considérer comme une composante du projet soumis à

4 Base de données relative aux anciens sites industriels et activités de service.

évaluation environnementale, et ses incidences notables devront alors être évaluées dans le cadre d'une actualisation de l'étude d'impact.

L'étude d'impact conclut globalement que les enjeux liés aux déplacements d'engins et aux pollutions et nuisances associées en phase chantier sont faibles (p. 152 et 153) du fait du respect de la réglementation et des mesures prévues pour limiter l'impact de ce trafic (balisage du chantier, panneaux de signalisation).

La MRAe estime cette justification insuffisante dans la mesure où les rotations de camions pour évacuer les déblais et acheminer les matériaux de construction ne sont pas évaluées. Or, ces flux sont susceptibles d'être importants au regard des volumes de matériaux estimés par le maître d'ouvrage.

L'étude d'impact (p. 74) évoque la proximité (1 km) de la Seine navigable à l'est du site. Cette voie fluviale n'est cependant pas identifiée dans l'étude d'impact comme susceptible de permettre l'acheminement ou l'évacuation des déblais et matériaux de construction pour les besoins du chantier, en tant qu'alternative au transport par camions évitant ou réduisant les pollutions et nuisances associées.

En ce qui concerne les pollutions et nuisances générées par le chantier lui-même, le projet prévoit des mesures « simples » pour limiter l'envol des poussières et la dégradation de la qualité de l'air, qui sont très brièvement présentées et s'apparentent à des bonnes pratiques ou à des mesures imposées par la réglementation (p. 145).

La méthode de démolition des bâtiments existants est présentée comme une méthode « douce » (déconstruction plutôt que démolition, selon les préconisations de l'Institut national de la recherche sur la santé (INRS) pour limiter les émissions de poussières.

S'agissant du bruit, l'étude d'impact indique (p. 148) que l'étude acoustique précitée formule également des préconisations concernant le choix des matériels et des modes opératoires, dans le but d'atteindre un niveau de bruit en limite de chantier inférieur à 70 dB(A) de jour et à 80 dB(A) à 10 m des engins. Pour la MRAe, ces objectifs restent imprécis et calés sur des niveaux très importants, compte tenu de la cohabitation sur le site, sur des périodes relativement conséquentes, des activités de soins et des opérations de démolition.

D'une manière générale, au regard de l'ensemble des pollutions et nuisances du projet en phase chantier, l'analyse d'une telle situation, des niveaux d'exposition prévisibles des populations et des mesures nécessaires pour les prévenir méritent d'être considérablement renforcées.

(8) La MRAe recommande :

- de compléter l'étude d'impact par une évaluation des trafics de camions générés par la phase chantier et de leurs incidences sur l'environnement et la santé ;
- d'évaluer la faisabilité d'utiliser la voie d'eau pour le transport des matériaux acheminés et évacués ;
- de réaliser une analyse approfondie et précise des pollutions et nuisances générées par le chantier (bruit, qualité de l'air notamment), du niveau d'exposition des populations, en particulier celles résidant et travaillant sur le site concomitamment aux travaux, et des mesures nécessaires pour les éviter et les réduire.

3.6 Le climat et l'énergie

L'étude d'impact indique (p.172) que le projet vise le label E+C- d'un niveau E2C1⁵ et un niveau élevé de certification HQE⁶.

La faisabilité d'utiliser les énergies renouvelables a été étudiée (p. 98 à 101). Différentes sources d'énergies renouvelables sont évoquées mais elles ne sont pas évaluées à l'échelle du projet. La gestion de l'énergie prévue dans le cadre du projet (p. 178) reposera sur le recours au gaz de ville (chauffage), complété d'une production d'eau chaude sanitaire par l'énergie solaire et d'une production de rafraîchissement par pompes à chaleur.

En ce qui concerne la cible carbone, l'étude d'impact fait état d' « *une approche transversale permettant de limiter l'impact de l'ouvrage durant tout son cycle de vie* », sans pour autant présenter un bilan global prévisionnel du coût carbone du projet.

Par ailleurs, la MRAe relève que l'enjeu îlot de chaleur⁷ est évoqué dans la déclinaison des mesures de réduction envisagées (p. 182 et 303). Les aménagements prévus dans le cadre du projet pour réduire le phénomène sont les toitures végétalisées et la plantation d'arbres. Toutefois, il n'est pas démontré que ces mesures seront suffisantes et que le choix correspondant à la conception globale et à l'implantation de l'établissement, comme mentionné plus haut, est celui du moindre impact à cet égard.

(9) La MRAe recommande :

- d'approfondir la faisabilité d'utiliser des énergies renouvelables et de relever le niveau d'ambition du projet sur ce point ;
- de réaliser un bilan carbone du projet sur l'ensemble de son cycle de vie ;
- de justifier du caractère suffisant des mesures envisagées pour réduire l'effet îlot de chaleur.

4. Suites à donner à l'avis de la MRAe

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public par voie électronique sur le projet.

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de la participation du public par voie électronique prévue à l'[article L.123-2](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

La MRAe rappelle que conformément au paragraphe IV de l'[article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

5 Ce label correspond à un niveau de performance à la fois énergétique et écologique référencé aux objectifs de la réglementation thermique (RT) des bâtiments : E2 équivaut à la RT 2012 - 10 %, et C1 est l'entrée de gamme (par rapport à C2, plus ambitieux) en matière de réduction des émissions carbonées.

6 Haute qualité environnementale.

7 Les îlots de chaleur (ou effets de surchauffe en été notamment) sont provoqués par des surfaces minérales qui ont tendance à emmagasiner et relarguer la chaleur de la journée, les surfaces sombres étant les plus impactantes.

L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France et sur celui de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France.

Fait et délibéré en séance le 16 novembre 2021 où étaient présents :
Éric ALONZO, Hubert ISNARD, Noël JOUTEUR, Jean-François LANDEL,
Ruth MARQUES, François NOISETTE, président de séance pour cet avis.
M. Philippe SCHMIT, président, s'est déporté dans ce dossier

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande de compléter ou, à défaut, d'actualiser dès que possible l'étude d'impact en précisant la durée et les modalités de la troisième phase des travaux.....7
- (2) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en y intégrant les opérations d'ores et déjà prévues sur l'actuel site de l'Observatoire et en évaluant leurs impacts environnementaux et sanitaires potentiels.....9
- (3) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par des précisions à apporter à l'analyse de la compatibilité du projet avec le PLU, notamment en ce qui concerne l'OAP trame verte et bleue et les règles en matière de stationnement vélo.....10
- (4) La MRAe recommande de compléter la caractérisation de l'état initial de la faune en réalisant une étude couvrant une année entière pour préciser les enjeux et adapter les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation des impacts.....11
- (5) La MRAe recommande de : - justifier le parti architectural et d'implantation des nouvelles constructions, ainsi que la suppression de la bande boisée interne au site qu'il suppose, au regard de ses incidences potentielles sur le paysage et le cadre de vie ; - produire une vue d'insertion du projet côté parc ainsi que des éléments graphiques (coupes, axonométrie) qui montre la nouvelle configuration du terrain et les travaux de terrassement induits.....14
- (6) La MRAe recommande de : - approfondir et préciser l'étude de circulation, afin de mieux démontrer l'absence d'incidences notables générées par le trafic lié au projet par rapport à l'existant ; - préciser l'objectif de part modale envisageable pour les déplacements qui s'effectueront selon des modes alternatifs au mode motorisé individuel ainsi que les modalités de mise en œuvre des mesures envisagées pour atteindre cet objectif.....15
- (7) La MRAe recommande de : - vérifier la validité de l'analyse du bruit présentée dans l'état initial de l'environnement, notamment au vu des données cartographiées de Bruitparif les plus récentes ; - justifier et expliciter davantage les conclusions de l'étude acoustique, et la joindre au dossier d'enquête publique ; - examiner la pertinence et la possibilité d'envisager des mesures de protection des résidents à l'égard du bruit extérieur complémentaires aux mesures d'isolation constructive.....16
- (8) La MRAe recommande : - de compléter l'étude d'impact par une évaluation des trafics de camions générés par la phase chantier et de leurs incidences sur l'environnement et la santé ; - d'évaluer la faisabilité d'utiliser la voie d'eau pour le transport des matériaux acheminés et évacués ; - de réaliser une analyse approfondie et précise des pollutions et nuisances générées par le chantier (bruit, qualité de l'air notamment), du niveau d'exposition des populations, en particulier celles résidant et travaillant sur le site concomitamment aux travaux, et des mesures nécessaires pour les éviter et les réduire.....18

(9) La MRAe recommande : - d'approfondir la faisabilité d'utiliser des énergies renouvelables et de relever le niveau d'ambition du projet sur ce point ; - de réaliser un bilan carbone du projet sur l'ensemble de son cycle de vie ; - de justifier du caractère suffisant des mesures envisagées pour réduire l'effet îlot de chaleur.....19