

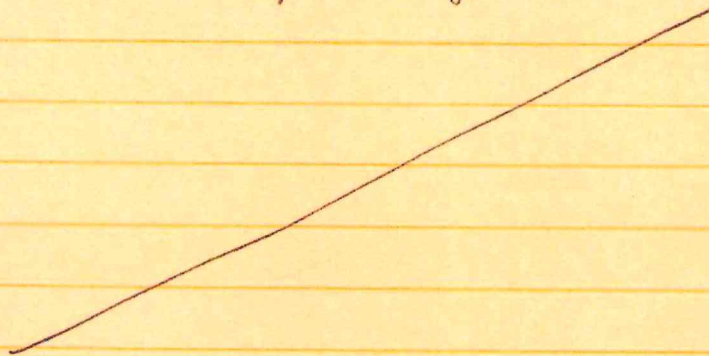


REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Cocher la case correspondante

- ☐ Installations classées pour la protection de l'environnement
- ☐ Schéma régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (S.R.A.D.D.E.T)
- ☐ Schémas de cohérence territoriale (S.C.O.T.)
- ☒ Plan local d'urbanisme (P.L.U.)
- ☐ Plan d'occupation des sols (P.O.S.)
- ☐ Carte communale
- ☐ Classement de voirie
- ☐ Divers

relatif à : Mise en compatibilité n°1 du plan
local d'urbanisme de la commune de Draveil
par déclaration de projet dans le cadre du
projet plurifonctionnel de réhabilitation du site
de l'ancien Hôpital Joffe



REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Objet de l'enquête : Mise en compatibilité n°1 du plan local d'urbanisme de la commune de Draveil par déclaration de projet dans le cadre du projet plurifonctionnel de valorisation du site de l'ancien hôpital Joffe

Arrêté d'ouverture de l'enquête :

arrêté n° URBA 25-05-126 en date du 16 mai 2025 de

☒ M. le Maire de : la commune de DRAVEIL (91210)

☐ M. le Préfet de :

Président de la commission d'enquête — Commissaire enquêteur :

Membres titulaires :	M. Monsieur Brice DEVRIERE	qualité
	M. /	qualité
	M. /	qualité
	M. /	qualité
Membres suppléants :	M. Monsieur Jean-Noël THUILLART	qualité
	M. /	qualité
	M. /	qualité

Durée de l'enquête : date(s) d'ouverture : du lundi 16 juin 2025 9h au vendredi 18 juillet 2025 17h
les lundi, mardi, jeudi, vendredi de 8h30 à 11h45 et de 13h30 à 17h30
les / de à et de à
les / de à et de à

Siège de l'enquête : hôtel de ville, 3 avenue de Villiers, 91210 Draveil

Autres lieux de consultation du dossier : Centre administratif, Service Urbanisme, 97 bis boulevard Henri Barbusse, 91210 Draveil.

Registre d'enquête :

comportant 32 feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, destiné à recevoir les observations du public ; ces dernières peuvent aussi être adressées par écrit au nom du commissaire enquêteur à : 3 avenue de Villiers - 91210 Draveil.

Rapport et conclusions du commissaire enquêteur :

seront tenus à la disposition du public dès leur réception à : Service urbanisme - 97 bis boulevard Henri Barbusse - 91210 Draveil.

aux heures et jours habituels d'ouverture des bureaux et dans chacune des mairies où s'est déroulée l'enquête et à la préfecture de chaque département concerné.

Réception du public par le commissaire enquêteur :

le mercredi 18 juin 2025	de 14h à 17h	et de / à /
le mardi 24 juin 2025	de 9h à 12h	et de / à /
le samedi 5 juillet 2025	de 9h à 12h	et de / à /
le vendredi 18 juillet 2025	de 14h à 17h	et de / à /
les /	de / à /	et de / à /
les /	de / à /	et de / à /

une réunion publique ☐ a été ☐ n'a pas été organisée par le Commissaire enquêteur.

BD

PREMIÈRE JOURNÉE

Les 16 juin 2025 de 9 heures à 11 heures 45

Observations de M⁽ⁿ⁾

17/06/2025

18/06/2025

Remarque n°1 du commissaire enquêteur

Ouverture : 14.00

Fermeture : 17.30

Contribution J. BRUECHUD habitant quaiée depuis 2007.

Le projet proposé attire mon attention sur plusieurs points :

- insertion dans un secteur enclavé et difficilement accessible.

- impact sur le trafic routier sur les rues de l'Ermitage, Daudet et plus généralement sur l'axe routier SOISY - RIS - DRAVEIL

- nombre de logements trop importants

- impact routier sous estimé

- projet hôtel 4* sans intérêt pour le site

- impact travaux pour les riverains

- aucune solution d'infrastructure proposée

- le dimensionnement des logements sociaux trop nombreux

- attractivité faible des communes de proximité (voir ce qui se passe ZAC Centre Ville)

- l'impact environnemental est très négatif (cf TRAEC)

Je compléterai ces éléments dans un message mail sur l'adresse de l'enquête publique.

Sur la forme les 3 réunions de concertation ont été de piètre qualité.

J. BRUECHUD
3 rue Massuet 91 Draveil

Les riverains du site de JOFFRE
Draveil

A l'attention de Mr Le Maire

Lettre recommandée avec A/R

Draveil, le 13 mai 2025

Monsieur le Maire,

Nous portons à votre attention nos observations autour du projet du réaménagement urbain du site de l'hôpital Joffre. Nous vous remercions d'y apporter toute votre considération. Nous comptons sur vous pour que ce quartier historique se développe en harmonie et en cohérence avec son environnement.

Nous rappelons l'objectif de ce projet tel que nous l'avons compris : la réhabilitation du site de l'hôpital en une opération de qualité qui s'insère dans l'environnement existant.

Pour ce faire, un promoteur, le groupe PICHET, a répondu à une demande de l'APHP de faire évoluer ce site, en concertation avec vous et vos services.

Deux réunions de concertation ont été initiées. La deuxième réunion a principalement porté sur des points tels que le type de clôture, le mobilier urbain, ... Nous considérons ces éléments comme tout à fait secondaires en l'état actuel du projet. L'important est ailleurs. Le projet lui-même et son dimensionnement.

I- LE PROJET ACTUEL

Le projet PICHET nous a été présenté à l'origine comme un projet de réhabilitation des bâtiments existants.

Ce projet évolue vers la construction de bâtiments complémentaires (hôtel ****, commerces, parking en silo et équipements publics).

II- LES DEMANDES DES RIVERAINS

Après concertation, et à l'unanimité des riverains attentifs à ce projet, notre demande est claire : REHABILITER ce qui existe, NE RIEN CONSTRUIRE de plus.

- Pas de construction d'hôtel.
- Pas de commerces.
- Pas de transfert de l'école de la rue Sainte Anne
- Pas de parking en silo

- De manière générale, éviter tout ce qui concourt à augmenter la circulation sur la rue de l'ermitage et au carrefour de la RD 448.
- Tirer la leçon des commerces vides en centre-ville dans les nouveaux immeubles et la fermeture de la boulangerie installée en son temps à côté d'Aldi.

Veiller à ce que le projet soit suffisamment QUALITATIF dans sa phase de faisabilité et d'étude de constructibilité actuelle pour que cette opération puisse être un véritable projet de mixité sociale conforme aux règles en vigueur, à savoir 30% de logements sociaux et 70% en accession (le Logement Locatif Intermédiaire étant exclu). Sans réflexion qualitative, ce projet sera déséquilibré. Les accédants à la propriété ne seront pas au RV.

Veiller à ce que le projet soit suffisamment ATTRACTIF pour attirer une clientèle d'accédants à la propriété.

Nous souhaitons connaître les propositions précises du groupe PICHET quant à la rénovation de ces bâtiments. Notamment, comment les bâtiments en R+1/2 seront-ils traités ?

MAISONS MITOYENNES

- Cibler une clientèle d'accédants à la propriété et lui offrir un logement de type **maison mitoyenne** dans un budget raisonnable.
Exemple : maisons type cottage en **duplex voire triplex** dans les bâtiments existants, avec un **jardin privatif** pour chaque maison.
- Prévoir l'attribution de **stationnement** directement accessible

APPARTEMENTS

- Est-il prévu d'ajouter des **balcons / terrasses** sur tous les appartements ?
- S'assurer que TOUS les stationnements seront directement accessibles par leurs occupants et dimensionner le projet suivant cette contrainte.
- Prévoir d'attribuer un **jardin privatif** au plus grand nombre de logement ; ce qui est particulièrement recherché dans ce secteur de naturalité.
- Pour le logement social, une place de **stationnement** par logement est certes réglementaire, mais dans ce site enclavé loin de tout, il est plus réaliste de prévoir des places supplémentaires.

L'environnement de nature se prête à la vie extérieure et constitue un des attraits principaux de ce site. Même aux abords des voies ferrées et des routes nationales, les projets de promotion immobilière prévoient des balcons et des terrasses.

Clarifier le projet envisagé dans le bâtiment Brutaliste. Capacité d'accueil, services ?

- Résidence sénior ?
- Foyer logements ?
- Résidence étudiants ?
- Mixité générationnelle ?

Veiller à ce que le projet soit dimensionné aux CONTRAINTES DE CIRCULATION du carrefour de la RD448.

La surface constructible actuellement développée sur le site de l'hôpital Joffre est d'ores et déjà très importante eu égard à cette contrainte majeure. Toute construction nouvelle accentuerait ce phénomène, de même que la création de commerces et le déplacement du groupe scolaire.

Privilégier la FAIBLE DENSITE dans le site de Joffre et à la qualité de la réalisation, plutôt qu'un programme de travaux de réaménagement du carrefour à feux qui serait très coûteux et nécessiterait un PUP élevé financé par le promoteur.

III. LA PRESERVATION DES ARBRES :

- Classer le site en Espace Boisé Classé.
 - Veiller à ce que l'ONF ne déboise pas les parcelles avoisinantes.
- A fortiori sans VOTRE accord.

Des martelages ont été constatés récemment juste derrière le site de l'hôpital Joffre, à côté de la parcelle en régénération suite à une coupe rase. Ces déboisements d'arbres centenaires déplacent la faune et amoindrissent la qualité de l'air aux abords de ces futures habitations.

IV. L'ENERGIE :

- Le projet de géothermie est-il viable ?
- Peut-il être étendu aux autres habitations ?

Nous envisageons nous regrouper dans une association pour la protection du cadre de vie.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, nos respectueuses salutations.

Ce courrier peut bien sûr être transmis au promoteur de manière à avancer de manière constructive.

Pièce jointe : la liste des signataires (à ce jour)

Mme ARBEY, rue de l'Ermitage
Mme AZNAL, rue Hector Berlioz
Mr et Mme BENOIT, rue Massenet
Mr et Mme BRUGEAUD, rue Massenet
Mme COLOMBEL, rue Gounod
Mr et Mme CONNET, rue Bizet
Mr DELCROS, rue de l'Ermitage
Mr et Mme DELPLANCHE, rue Massenet
Mr et Mme FAVERO/FRANCISCO, rue Bizet
Mr et Mme HYPPOLITE, rue Gounod
Mr et Mme IZEM, rue Saint Saens
Mr et Mme LIVIC, rue Saint Saens
Mr et Mme MARTINS, rue Saint Saens
Mme MOUREAU, rue Saint Saens
Mr PECQUENARD, rue de l'Ermitage
Mr et Mme LEPAILLEUR/SEVERAC, rue Massenet
Mr et Mme PFAUWADEL, rue de l'Ermitage
Mr et Mme PONCE/LEFEBVRE, rue Massenet
Mr et Mme TABUTEAO, rue Saint Saens
Mr et Mme TUSINEAN
Mr VILLEDIEU, rue Massenet

*Rue Agnès LIPIANO } Collectif avec les Citoyens
et Mme Fabienne SPATHN*

19/06/2025
20/06/2025
s 21/06/2025
d 22/06/2025
23/06/2025
24/06/2025

Permanence n° 2 du commissaire enquêteur

Ouverture : 09.00

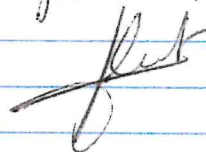
Fermeture : 12.45

Contribution conjointe de Fabienne Spahn et Agnès Liparo en tant que habitantes de Draveil depuis 1958 et 2013 et représentantes du collectif "Aux autres citoyens".

Nous avons des réserves sur le projet présenté de réhabilitation du site Joffre. Ces réserves sont citées dans le courrier ci-joint adressé le 13/05/2025 par le collectif des riverains du site de Joffre à M. le Maire (3 pages).

Nous transmettrons nos remarques détaillées par courriel.

Agnès LIPARO



Fabienne CERKIER SPANH



A l'attention de Monsieur Brice DEVRIERE, commissaire enquêteur

À partir de Tabuteau Sylvain <[REDACTED]>

Date Mar 24/06/2025 18:55

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

A l'attention de Monsieur Brice DEVRIERE, commissaire enquêteur

Monsieur,

Je me permets de vous écrire en tant que résident concerné par le projet Joffre actuellement en cours de développement sur notre commune.

Je souhaite exprimer mon profond mécontentement quant à l'augmentation substantielle de la circulation routière que ce projet entraînera, notamment en raison des différents pôles créés dans le cadre de ce réaménagement.

Il est impératif que la commune préserve les voies forestières du massif de Sénart, qui doivent rester strictement piétonnières, comme c'est le cas aujourd'hui. Ces espaces naturels sont essentiels pour la qualité de vie des habitants et ne doivent en aucun cas être transformés en axes de transit automobile.

Par ailleurs, il me semble indispensable que les futurs habitants du projet Joffre n'aient qu'un accès unique et exclusif par la rue Camatte, afin d'éviter une surcharge de trafic sur les autres voies adjacentes, notamment les voies naturelles et résidentielles. (Pas d'accès piéton côté rue Verte)

Je vous remercie par avance de l'attention portée à cette requête et espère que la municipalité prendra toutes les mesures nécessaires pour garantir le respect de l'environnement et la tranquillité du cadre de vie des riverains.

Dans l'attente de votre retour.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Sylvain Tabuteau
Rue saint Saens

[PRIV]Projet Joffre : contribution enquête publique juin 2025

À partir de BRUGEAUD Franck ([REDACTED])

Date Jeu 26/06/2025 17:34

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

 1 pièce jointe (31 Ko)

Contribution enquête publique projet Joffre - M Mme BRUGEAUD - juin 2025.docx;

Bonjour Monsieur l'enquêteur,

Dans la continuité de notre échange en mairie le 18/06/25 et les éléments déjà portés au registre de l'enquête publique le même jour, je souhaite compléter mon argumentaire dans le cadre de cette démarche par le document en PJ.

En vous remerciant de son intégration dans le registre de l'enquête publique.

Vous en souhaitant bonne réception.

Bien à vous

Franck et Séverine BRUGEAUD
3 rue Massenet
91210 Draveil

Ce message et toutes les pièces jointes sont établis à l'intention exclusive de ses destinataires et sont confidentiels. L'intégrité de ce message n'étant pas assurée sur Internet, [REDACTED] ne peut être tenue responsable des altérations qui pourraient se produire sur son contenu. Toute publication, utilisation, reproduction, ou diffusion, même partielle, non autorisée préalablement par [REDACTED], est strictement interdite. Si vous n'êtes pas le destinataire de ce message, merci d'en avertir immédiatement l'expéditeur et de le détruire.

This message and any attachments are intended solely for the addressees and are confidential. [REDACTED] may not be held responsible for their contents whose accuracy and completeness cannot be guaranteed over the Internet. Unauthorized use, disclosure, distribution, copying, or any part thereof is strictly prohibited. If you are not the intended recipient of this message, please notify the sender immediately and delete it.

CONTRIBUTION ENQUETE PUBLIQUE PROJET JOFFRE (juin 2025)

Cette contribution est axée autour des thèmes suivants :

- A. La forme de la concertation
- B. Le fond du dossier
 - 1) Le PLU
 - 2) Dimensionnement du projet proposé
 - 3) Impact sur la circulation
 - 4) Localisation et accès site projet
 - 5) Impact environnemental
 - 6) Nuisances travaux
 - 7) Équipement public
 - 8) Commerces
 - 9) Équipement hôtelier
 - 10) Financement public du projet
 - 11) Temporalité de la démarche
 - 12) Projet connexe plateforme logistique multimodale Ris Orangis
 - 13) Bilan de la concertation
- C. Conclusion

Sur la forme

Les présentations faites par le groupe PICHET à l'occasion des 2 séances (04/03 et 02/04/25) n'ont pas permis de se projeter suffisamment sur les visuels du projet notamment au niveau des logements et autres. Le dernier forum organisé le 19/05/24 n'avait pas vocation à poursuivre les échanges de fond et à contribuer globalement au recueil des interrogations ou craintes des riverains.

Les deux séances ont été très mal préparées car les vrais enjeux et sujets ne sont pas portés à la connaissance des participants. Les sollicitations faites en séance pour avoir un interlocuteur compétent PICHET à la table auprès de l'animatrice PALABREO sont restées sans suite.

Il est regrettable que le travail d'explication et de présentation du projet ait été réduit à sa plus stricte expression, c'était l'occasion de présenter en détail les différents aspects des études menées afin que la population puisse prendre pleinement connaissance du dossier.

Pourquoi les documents disponibles sur le site de la mairie rubrique projet Joffre n'ont-ils pas fait l'objet d'une présentation sérieuse en séance par PALABREO pour le compte du Groupe PICHET ? Je cite notamment les aménagements sur l'axe rue de l'Ermitage (2 scénarios) qui n'apportent aucune amélioration à l'existant et aucune perspective dans le futur projet, le diagramme des feux qui devrait sous disant résoudre le sujet des flux

routiers en bas de la rue de l'Ermitage alors qu'actuellement c'est déjà très compliqué et qu'aucune solution n'a été mise en œuvre.

Les participants ont été invités à se positionner sur des éléments de détail du projet, masquant ainsi les vrais sujets. La technique est connue mais quand même c'est un peu prendre les participants pour des imbéciles. Nous solliciter sur ce que nous souhaiterions en termes d'aménagement du site (table de ping pong, fontaines à eau, boulodrome, ...) est infantilisant et ne relève d'aucun intérêt puisque les riverains n'habiteront pas à l'intérieur du site. En attirant notre attention sur ces détails évite bien entendu de traiter qualitativement les vrais sujets de fond. Il en est de même pour le futur nom du site c'est encore une nouvelle preuve de la démarche participative bas de gamme.

La démarche avancée comme participative est un leurre car les échanges étaient orientés.

Sur le fond

Plusieurs thématiques sont concernées.

1) Le PLU

Le PLU actuel classe la zone concernée par le projet (Zone N) comme interdite aux commerces et activités de services notamment pour :

- L'artisanat et commerce de détail,
- La restauration,
- L'hébergement hôtelier et touristique.

Proposer une modification (ou révision) du PLU justement pour autoriser ce que l'on interdit dans le PLU actuel dans une zone N essentiellement boisée c'est renoncer à des convictions historiques sur la ville et surtout abandonner la protection de quelques territoires encore préservés.

2) Dimensionnement du projet proposé

Le projet s'inscrit dans un cadre géographique d'un territoire enclavé dans la forêt de Sénart, accessible que par un seul accès routier.

Le nombre de logements prévus est en contradiction totale avec le dimensionnement de l'accès au site.

Le projet va créer un quartier enclavé qui sera rapidement un site hors contexte de la ville, un nouveau quartier où même les forces de Police ne voudront pas venir.

Le nombre de logements sociaux est une vraie problématique. On note déjà une certaine dégradation du quartier avec les populations nouvellement installées à la suite de leur exfiltration du quartier des Mazières.

Le sujet du dimensionnement des logements sociaux et leur niveau est une vraie alerte pour les riverains. La qualité de vie du quartier est un atout et sa dégradation potentielle au regard du volume de logements sociaux est très sensible. Quelles sont les obligations réglementaires ?

À terme le nouveau quartier du site Joffre deviendra un quartier sensible et à problèmes.

3) Impact sur la circulation

C'est certainement le sujet le plus structurant du projet pour les riverains.

L'étude de trafic est contradictoire dans ses conclusions au regard des éléments mentionnés dans le document. On parle d'un impact modéré sur le trafic alors qu'à plusieurs reprises dans le document il est évoqué une situation contrainte, une situation de congestion forte avec des situations très contraintes, des intersections en limite de capacité.

En effet, l'impact sur la circulation et donc la sécurité des riverains est loin d'être convainquant.

- Il est avancé 161 véhicules/heure de pointe sur la rue de l'Ermitage dans le sens descendant c'est presque 1 véhicule toutes les 25 secondes environ sans compter le trafic transport en commun estimé à 113 ! Comment insérer dans l'axe Ermitage plus de 270 véhicules toutes catégories confondues ? Il est d'ailleurs précisé dans l'étude de trafic (point 1.3.1) que des aménagements peuvent être envisagés pour « limiter ces phénomènes ». Cela vaut pour reconnaissance que la situation actuelle est déjà au bord de la rupture et que le projet en ajoutera encore en termes de congestion.
- Le flux montant dans cette même rue n'intègre pas la circulation supplémentaire induite par la relocalisation (?) de l'école de quartier sur le site Joffre.
- Il est avancé 25% de hausse de trafic routier sur la rue Daudet ! Cet axe est déjà saturé en heures de pointe avec des infractions quotidiennes au code de la route (survitesses, franchissement de feu rouge, ...)
- On parle d'un impact « seulement de 10% » sur le trafic de l'axe rue Daudet (axe majeur d'échange entre Draveil et le sud du département ou vers le 77). C'est 10% représenteraient 400 voitures sur un trafic de 4000/jour. Mais c'est énorme !
- 98% d'augmentation du trafic en HPM sur Ermitage (point 1.3.1) !!!! alors que c'est déjà compliqué ! et nous parle d'impact modéré mais de qui se moque-t-on ?

- Les pistes de travail avancées sont illusoires et déconnectées de la réalité. Les aménagements de type partagé entre vélos et voitures ne peuvent qu'augmenter la saturation routière, la régulation des carrefours illusoires car actuellement elle permet tout juste de subvenir aux besoins, quant au renforcement de transport en commun de lignes de bus existantes (4117) ne fera que surcharger davantage les axes routiers vers Draveil notamment en heures de pointe où la régularité des lignes existantes restent très perfectibles. Passer la ligne 4117 (page 62) à une fréquence de 10' en HP est démagogique puisqu'actuellement la régularité n'est pas au rendez-vous cause principalement liée à l'insertion dans le centre-ville de Draveil vers la gare de Juvisy. À noter que depuis peu une ligne régulière IV a été supprimée au départ de Joffre à destination de Villeneuve via Draveil mais elle figure comme référence de transport actuel (page 61)
- Il est illusoire d'estimer le besoin de place de parking à 1 par logement social. Dans le quartier toutes les familles ont au moins deux voitures donc avec un impact significatif et loin des estimations avancées.

La crainte des riverains serait de voir sortir de terre ce projet incompatible et monstrueux en termes d'impact sur les axes routiers pour, une fois le site ouvert, nous expliquer que malheureusement l'ouverture de la forêt avec sortie coté Draveil Mainville est inéluctable. Les riverains Champrosay ne veulent pas être pris en otage. Il est inconcevable d'ouvrir la forêt à la circulation pour délester l'axe sur la rue Daudet, la mairie a d'ailleurs toujours exprimé à juste titre son souhait de ne pas le faire. Jusqu'à quand ?

La situation actuelle du quartier Champrosay pose déjà d'énormes soucis en matière de sécurité routière sur lesquels la municipalité est régulièrement interpellée. On notera principalement :

- Les vitesses excessives sur la rue Daudet ;
- Les franchissements quotidiens de feux rouges sur la rue Daudet ;
- Les stationnements sauvages sur la rue de l'Ermitage pour la desserte du groupe scolaire ;
- Les vitesses excessives sur la rue de l'Ermitage (bus KEOLIS compris) ;
- Le non-respect des STOP sur la rue de l'Ermitage (bus KEOLIS compris) ;
- Le non-respect des priorités à droite sur la rue de l'Ermitage dans le sens descendant.

Dans l'étude de trafic il est inscrit (pages 16 et 17) que globalement les vitesses sont respectées sur les axes concernés par le projet ce qui est en totale décorrélation avec la situation réelle. J'en veux pour preuve les très nombreux messages adressés à la mairie sur ce sujet depuis plusieurs années. Que l'on mette une surveillance en place et vous verrez au regard des infractions relevées quotidiennement que la vérité n'est pas dans cette étude de trafic.

Étude de trafic (page 21) on note concernant la rue St Anne : « il semblerait qu'elle soit interdite à la circulation ». Jugement de valeur ou réel constat terrain ?

Fonctionnement du carrefour routier Barbusse / Ris / Daudet étude de trafic (page 23) : le fonctionnement est évalué contraint avec 87% de capacité utilisée actuellement alors que l'on considère la fluidité dégradée à partir de 80%. Donc oui la situation actuelle est en thrombose et l'apport de flux routiers liés au projet ne va que dégrader davantage une situation hors norme. Cependant l'étude note une réserve de capacité de 19%. N'importe quel élève de l'école primaire Champrosay vous dira que si 87% est utilisée alors il ne resterait que 13% (bravo au mathématicien du Groupe PICHET)

Fonctionnement du carrefour routier Ermitage / Daudet étude de trafic (page 24) : le fonctionnement actuel est jugé contraint. Les axes Daudet Est et Ouest sont déjà au-delà de la capacité jugée dégradée (voir ci-dessus) mais la réponse serait il y a de la réserve importante (27%) rue de l'Ermitage ? Mais à quoi cela servirait-il puisque la rue Ermitage vient se jeter justement sur ces axes Daudet Est et Ouest ! On nous explique même (page 54) qu'avec un nouveau diagramme de feux tricolores on va régler la situation. Mais alors pourquoi ce n'est pas déjà mis en place dans un contexte actuel déjà très contraint et congestionné ?

Comment a été évalué l'impact sur les communes avoisinantes de Ris (desservie par l'axe Daudet Ouest) dont la traversée par la rue Edmond Bonté est actuellement très difficile et Soisy (desservie par l'axe Daudet Est) dont la traversée en HPM est souvent compliquée ?

Les heures de pointe (HPM et HPS) prisent en compte dans l'étude (page 30) ne reflètent pas la réalité actuelle. Se baser sur un créneau HP de 1h00 seulement n'est pas conforme à ce qui se pratique en région parisienne fortement urbanisée et dans les transports en commun, notamment sur le RER puisque l'étude vante l'accessibilité à ce mode de transport. Les trafics générés (page 34) sont également sous évalués.

Le calcul du nombre de visiteurs journaliers sur le site futur projet est estimé à 33 dans l'étude trafic (page 33). C'est sans compter les visiteurs autres (hôtel, équipement public, ...)

Faisons la somme des flux visiteurs journaliers générés par le projet et mentionnés dans le dossier étude de trafic = 897 mouvements routiers journaliers répartis comme suit :

- 389 mouvements routiers générés par les habitations (page 34)
- 104 mouvements routiers générés par la résidence sénior (page 35)
- 149 mouvements routiers générés par l'hôtel (page 36)
- 14 mouvements routiers générés par le bar/restaurant (page 37)
- 117 mouvements routiers (dont 8 poids lourds) générés par les commerces et services (page 38)
- 124 mouvements routiers générés par le cabinet médical (dont 1 poids lourd) (page 39)

Et avec tout ça le Groupe PICHET voudrait nous faire croire que tout va bien se passer et que l'impact est modéré ?

La solution d'implanter des écluses (page 58) ne ferait que renforcer la congestion du trafic sur l'axe Ermitage.

La création d'itinéraires alternatifs (page 59) pour relier le projet au reste de la commune aurait pour résultat de déverser des flots de cyclistes (trottinettes, gyropodes, ...) sur des infrastructures routières communales déjà chargées notamment aux heures de pointes.

4) Localisation et accès site projet

Le site est enclavé et loin de toutes les commodités de logistiques urbaines. Il est illusoire d'estimer le besoin de place de parking à 1 par logement social. Dans le quartier toutes les familles ont au moins deux voitures.

On nous parle de circulations douces (vélo, piéton, trottinette électrique, ...). Elles vont déboucher où ces circulations douces ?

- Sur l'axe de la rue de l'Ermitage et rue Daudet au milieu des voitures et des bus ? DANGER !
- Sur les rues avoisinantes (St Saëns, Massenet, Gounod, Bizet) ? DANGER et TRANQUILITE DES RIVERAINS !

L'étude de trafic vante la possibilité de l'utilisation du vélo (page 14) mais il va falloir que les cyclistes soient un peu entraînés pour remonter depuis la gare de RIS par exemple

ou même un peu équilibriste pour s'insérer sur l'axe Daudet – Barbusse au milieu des véhicules routiers (axe très dense en HPM). Si le projet c'est de créer des espaces partagés zone 30 sur la rue Ermitage (page 56) c'est mettre en danger les cyclistes en les insérant dans un tissu routier dense sans rien d'autre qu'un vélo peint en blanc sur la chaussée.

L'étude de trafic mentionne le bus IV en complément du 4117 (ex 17) (page 15) qui depuis cet hiver a été supprimé.

Elle évoque également la connexion avec le RER à RIS qui n'existe pas actuellement depuis Champrosay (sauf en voiture ou à pied). Depuis RIS il faut désormais (depuis décembre 2019) changer à VIRY ou JUVISY pour monter sur PARIS car plus d'accès direct sans rupture de charge depuis RIS.

La situation actuelle de la rue Ermitage (page 64) est décrite comme catastrophique. Doit-on attendre un éventuel projet sur Joffre pour la voir s'améliorer ? Agrandir les trottoirs et matérialiser/sécuriser les arrêts de bus c'est dès maintenant que cela devrait être prévu. Ce ne sont pas ces aménagements nécessaires actuellement qui vont améliorer la gestion des flux routiers futurs dans le cadre du projet.

5) Impact environnemental

Le site Joffre s'inscrit dans un environnement forestier remarquable et historique.

Par décret du 15/12/1995 sur la commune de Draveil la forêt a été dénommée « forêt de protection de Sénart » (source

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000556214>)

Ce classement concerne une zone boisée classée en vertu du code forestier dans le but notamment de préserver le cadre de vie en périphérie urbaine.

Si les contraintes imposées dans une forêt classée interdisent par exemple des travaux ou aménagements devant faire l'objet d'autorisations spécifiques de l'administration forestière (ex : ONF), les zones adjacentes (comme Joffre) doivent prendre en compte dans des documents d'urbanisme (type PLU, SCOT) l'existence de la forêt de protection pour fixer des règles plus strictes aux alentours (ex : limitation de l'urbanisme)

Lors de projets proches (ex : Joffre) les autorisations d'aménagement peuvent être plus difficiles à obtenir à proximité d'une forêt classée. Quid du positionnement de l'ONF sur ce projet ?

6) Nuisances travaux

La partie travaux pour développer ce projet n'est pas abordé. Les nuisances tant dans leur contexture que dans leur durée ne sont pas décrites.

Encore une fois, l'accessibilité au site et l'impact circulation posent de nombreux problèmes pour les riverains et certainement pour une durée relativement longue (noria de camions et autres engins de chantier)

Quel calendrier prévisible ? Quels impacts ?

7) Équipement public

Pour les riverains, la cession d'une parcelle de l'APHP à la commune de Draveil ne semble pas anecdotique mais apparaît plutôt comme un donnant donnant pour l'acceptation à tout prix d'un tel projet sur la commune.

Là aussi, le fonctionnement d'un équipement public dans un site difficile d'accès (territoire enclavé) impacterait durablement et critiquement les axes routiers autour de Joffre.

Comme le type d'équipement n'est pas encore défini, il est impossible de se faire une idée ou une estimation du trafic supplémentaire à ajouter à celui du site même (logements et hôtel)

8) Commerces

L'attractivité pour des commerces de proximité et de qualité est loin d'être démontrée (elle est même illusoire). L'exemple de la ZAC centre-ville en est une illustration négative. Nous ne voulons pas voir fleurir des commerces bas de gamme type restauration rapide.

La mairie n'a aucun pouvoir décisionnaire sur la nature et qualité des commerces, la ZAC centre-ville en est encore un exemple douloureux.

Ces commerces sont susceptibles également d'accroître le trafic routier sur les axes du site puisqu'ils pourraient intéresser des draveillois d'autres quartiers de passage sur l'axe rue Daudet.

On évoque 14 lots de commerces ! (étude trafic page 11) et plus loin seulement 8 (page 38) ?

9) Équipement hôtelier 4*

L'intérêt d'un hôtel 4* sur le site n'est absolument pas démontré, sa viabilité et pérennité illusoire et sans aucun intérêt pour les riverains. C'est purement marketing et poudre aux yeux pour les riverains mais cela ne fait rêver personne.

On nous parle du groupe RADISSON BLU qui exerce sur du haut de gamme. Il est reconnu pour son design inspirant, ancré dans l'excellence scandinave et ses attentions

soignées le distinguent et le rendent idéal pour les marchés urbains et touristiques haut de gamme. Le site Joffre ne semble pas répondre à ces aspirations.

Si l'on regarde un peu aux alentours les centres d'intérêts sont plutôt côté ouest du département et à Orly.

ADP prévoit prochainement de faire de l'aéroport d'Orly le hub du transport aérien low-cost avec notamment le départ de la compagnie AIR France programmé pour 2026 et qui opérait sur site depuis 1958.

Il est illusoire et mensonger de dire que cet équipement hôtelier serait d'intérêt pour les usagers d'Orly. Les clients de compagnie low-cost n'ont assurément pas les moyens de se payer une nuitée en 4*.

Cet équipement serait aussi justifié pour l'organisation de séminaires professionnels. C'est difficilement entendable puisqu'aucun centre d'intérêt n'existe sur site pour justifier l'organisation sur Joffre de ce type de séminaire.

Le fonctionnement de l'hôtel ajouterait de facto des circulations supplémentaires sur les axes routiers (personnels de l'hôtel, fournisseurs et livreurs, clients, ...)

10) Financement public du projet

On ne mentionne pas l'impact financier pour les draveillois d'un tel projet. Il y aurait assurément de l'argent public dans un tel projet. À quelle hauteur ? Financer par qui ?

Un équipement public comme prévu sur une parcelle du site est forcément financé par la collectivité et donc dans nos impôts.

11) Temporalité de la démarche

Le lancement de la démarche participative, l'enquête publique visant à une modification du PLU paraît être insérée au calendrier dans un calendrier où au printemps 2026 les draveillois seront amenés à se prononcer dans le cadre des élections organisées au printemps 2026. Cela signifie donc que la modification du PLU qui sera soumise au vote du conseil municipal actuel et le lancement d'un tel projet engageront de facto la future majorité municipale issue de l'actuelle ou d'une autre liste. Il me paraîtrait opportun que, si un projet doit être validé sur Joffre avec modification du PLU, alors il engage sans ambiguïté la majorité qui sortira des urnes en mars 2026.

12) Projet connexe d'une plateforme logistique multimodale sur RIS ORANGIS

Voir dossier MRAE n°APJIF-2024-036 du 26/06/2024

Il existe un projet de plateforme logistique sur RIS ORANGIS à proximité du pont reliant les communes de DRAVEIL et RIS ORANGIS. Le principe étant une livraison de containers par voie fluviale et reprise en camions pour au départ du site desservir le secteur essonnien.

Ce projet s'inscrit dans une enquête publique, prévue initialement de février à mars 2025.

En exécution de l'arrêté préfectoral n° 2025-PREF/DCPPAT/BUPPE/022 du 6 février 2025, il a été décidé de l'annuler en raison du permis d'aménager et de l'autorisation environnementale.

Pour autant ce projet n'est pas abandonné et une nouvelle enquête publique sera assurément réalisée ultérieurement.

On imagine mal comment un flux de camions pourrait s'intégrer dans les flux de circulation actuelle et si l'on ajoute l'impact du projet Joffre toujours sur ces mêmes axes entre RIS ORANGIS et DRAVEIL c'est encore plus catastrophique.

On ne parle là plus de congestion routière mais de thrombose.

13) Bilan de la concertation (source site mairie Draveil)

Éléments de programme (page 3)

« La ville de Draveil soucieuse du devenir de ce site exceptionnel a rappelé ses exigences en amont de la consultation. Le projet attendu doit s'attacher à la préservation du cadre naturel et apaisé du site »

→ si l'on regarde l'aspect impact flux trafic routier sur le quartier et les axes routiers connectés cela ne semble pas être le cas.

« Le projet attendu ... tout en développant une offre touristique haut de gamme »

→ quelle étude vient démontrer l'intérêt économique d'un hôtel 4* sur un site enclavé ? depuis quand Draveil est-elle une destination touristique ?

Éléments de programme (page 4)

« Cette programmation urbaine devra profiter également à l'ensemble des habitants du secteur de Champrosay grâce à de nouveaux programmes de services et de commerces de proximité, et plus largement aux Draveillois et Draveilloises. Un futur équipement public, réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la ville devra venir compléter la transformation du quartier. »

→ l'impact flux de trafic routiers ne tient pas compte de cette ouverture du site à l'ensemble des draveillois qui pourraient donc être amenés à venir faire leurs courses de proximité sur le site, augmentant ainsi la charge et la congestion sur les axes Daudet et surtout Ermitage.

Conclusion

Un autre projet sur le site de Joffre peut être l'occasion de redonner au site sa vocation historique dans le sanitaire et médical.

Les populations sont vieillissantes cela peut être l'occasion pour les draveillois d'avoir une perspective de pouvoir finir leur vie sur leur commune dans un cadre exceptionnel dans une maison de retraite ou un EPHAD.

Le territoire, même à proximité de Paris, n'échappe pas à une progression de ce que l'on nomme les déserts médicaux. Une maison de santé et de soin pourrait être nécessaire à Draveil et le site est approprié à de tels équipements.

Comme de nombreux riverains je continuerai à suivre avec attention ce projet qui en l'état n'est absolument pas recevable et acceptable sur beaucoup de points.

Si je ne suis pas fermé à un projet sur le site Joffre, je souhaite qu'il s'agisse d'un projet raisonné s'intégrant avec bienveillance dans un quartier calme et choisi comme tel par toutes celles et ceux qui y ont investi.

Séverine et Franck BRUGEAUD

Contribution projet Joffre

À partir de Agnès [REDACTED]

Date Dim 29/06/2025 16:10

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

 1 pièce jointe (61 Ko)

Les riverains de Joffre 2025.pdf;

A l'attention de Monsieur Brice DEVRIERE

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je me permets de vous apporter par écrit les observations et remarques dont nous vous avons fait part, moi-même et Fabienne Spahn, lors de notre venue le 24 juin dernier à la Mairie de Draveil.

Ce projet, qui nous a été présenté par l'agence Palabreo et le groupe Pichet lors des deux ateliers de concertation et du forum exposition au théâtre Donald Cardwell, suscite de nombreuses inquiétudes et interrogations.

Tout d'abord, le nombre de logements me paraît trop important au regard des difficultés de circulation que cela entraînerait rue de l'Ermitage et le long de la RD 448. En effet, je constate déjà quotidiennement sur la branche Soisy - Draveil une densification de la circulation routière.

En tant que membre du Collectif « Aux arbres citoyens », mon souci porte également sur les arbres, qu'ils soient à l'intérieur du site (en effet, de nombreux arbres centenaires et qui paraissent tout à fait sains sont présents à l'intérieur de l'enceinte) ou à l'extérieur. Un projet d'élargissement de la rue de l'Ermitage pour répondre à l'augmentation du trafic et au besoin de stationnements supplémentaires pourrait être à l'étude en concertation avec l'ONF (diapo 33 du CR du forum exposition de restitution). Ce projet impacterait nécessairement la forêt.

Il serait également primordial, toujours dans un souci de préservation de l'environnement forestier, de maintenir l'interdiction de circulation sur les axes traversant la forêt.

Je doute de la pertinence de la construction d'un hôtel 4 étoiles. Une étude de marché mesurant la viabilité économique d'un tel projet a-t-elle été réalisée ?

Enfin, je m'associe au courrier des riverains de l'Hôpital Joffre qui a été adressé à M. le Maire de Draveil le 13 mai 2025 (en fichier joint).

En espérant que ces observations seront prises en considération, je vous prie de recevoir, Monsieur le Commissaire enquêteur, mes meilleures salutations.

Agnès Liparo

Les riverains du site de JOFFRE
Draveil

A l'attention de Mr Le Maire

Lettre recommandée avec A/R

Draveil, le 13 mai 2025

Monsieur le Maire,

Nous portons à votre attention nos observations autour du projet du réaménagement urbain du site de l'hôpital Joffre. Nous vous remercions d'y apporter toute votre considération. Nous comptons sur vous pour que ce quartier historique se développe en harmonie et en cohérence avec son environnement.

Nous rappelons l'objectif de ce projet tel que nous l'avons compris : la réhabilitation du site de l'hôpital en une opération de qualité qui s'insère dans l'environnement existant.

Pour ce faire, un promoteur, le groupe PICHET, a répondu à une demande de l'APHP de faire évoluer ce site, en concertation avec vous et vos services.

Deux réunions de concertation ont été initiées. La deuxième réunion a principalement porté sur des points tels que le type de clôture, le mobilier urbain, ... Nous considérons ces éléments comme tout à fait secondaires en l'état actuel du projet. L'important est ailleurs. Le projet lui-même et son dimensionnement.

I- LE PROJET ACTUEL

Le projet PICHET nous a été présenté à l'origine comme un projet de réhabilitation des bâtiments existants.

Ce projet évolue vers la construction de bâtiments complémentaires (hôtel ****, commerces, parking en silo et équipements publics).

II- LES DEMANDES DES RIVERAINS

Après concertation, et à l'unanimité des riverains attentifs à ce projet, notre demande est claire : REHABILITER ce qui existe, NE RIEN CONSTRUIRE de plus.

- Pas de construction d'hôtel.
- Pas de commerces.
- Pas de transfert de l'école de la rue Sainte Anne
- Pas de parking en silo

- De manière générale, éviter tout ce qui concourt à augmenter la circulation sur la rue de l'ermitage et au carrefour de la RD 448.
- Tirer la leçon des commerces vides en centre-ville dans les nouveaux immeubles et la fermeture de la boulangerie installée en son temps à côté d'Aldi.

Veiller à ce que le projet soit suffisamment QUALITATIF dans sa phase de faisabilité et d'étude de constructibilité actuelle pour que cette opération puisse être un véritable projet de mixité sociale conforme aux règles en vigueur, à savoir 30% de logements sociaux et 70% en accession (le Logement Locatif Intermédiaire étant exclu). Sans réflexion qualitative, ce projet sera déséquilibré. Les accédants à la propriété ne seront pas au RV.

Veiller à ce que le projet soit suffisamment ATTRACTIF pour attirer une clientèle d'accédants à la propriété.

Nous souhaitons connaître les propositions précises du groupe PICHET quant à la rénovation de ces bâtiments. Notamment, comment les bâtiments en R+1/2 seront-ils traités ?

MAISONS MITOYENNES

- Cibler une clientèle d'accédants à la propriété et lui offrir un logement de type **maison mitoyenne** dans un budget raisonnable.
Exemple : maisons type cottage en **duplex voire triplex** dans les bâtiments existants, avec **un jardin privatif** pour chaque maison.
- Prévoir l'attribution de **stationnement** directement accessible

APPARTEMENTS

- Est-il prévu d'ajouter des **balcons / terrasses** sur tous les appartements ?
- S'assurer que TOUS les stationnements seront directement accessibles par leurs occupants et dimensionner le projet suivant cette contrainte.
- Prévoir d'attribuer un **jardin privatif** au plus grand nombre de logement ; ce qui est particulièrement recherché dans ce secteur de naturalité.
- Pour le logement social, une place de **stationnement** par logement est certes réglementaire, mais dans ce site enclavé loin de tout, il est plus réaliste de prévoir des places supplémentaires.

L'environnement de nature se prête à la vie extérieure et constitue un des attraits principaux de ce site. Même aux abords des voies ferrées et des routes nationales, les projets de promotion immobilière prévoient des balcons et des terrasses.

Clarifier le projet envisagé dans le bâtiment Brutaliste. Capacité d'accueil, services ?

- Résidence sénior ?
- Foyer logements ?
- Résidence étudiants ?
- Mixité générationnelle ?

Veiller à ce que le projet soit dimensionné aux CONTRAINTES DE CIRCULATION du carrefour de la RD448.

La surface constructible actuellement développée sur le site de l'hôpital Joffre est d'ores et déjà très importante eu égard à cette contrainte majeure. Toute construction nouvelle accentuerait ce phénomène, de même que la création de commerces et le déplacement du groupe scolaire.

Privilégier la FAIBLE DENSITE dans le site de Joffre et à la qualité de la réalisation, plutôt qu'un programme de travaux de réaménagement du carrefour à feux qui serait très coûteux et nécessiterait un PUP élevé financé par le promoteur.

III. LA PRESERVATION DES ARBRES :

- Classer le site en Espace Boisé Classé.
 - Veiller à ce que l'ONF ne déboise pas les parcelles avoisinantes.
- A fortiori sans VOTRE accord.

Des martelages ont été constatés récemment juste derrière le site de l'hôpital Joffre, à côté de la parcelle en régénération suite à une coupe rase. Ces déboisements d'arbres centenaires déplacent la faune et amoindrissent la qualité de l'air aux abords de ces futures habitations.

IV. L'ENERGIE :

- Le projet de géothermie est-il viable ?
- Peut-il être étendu aux autres habitations ?

Nous envisageons nous regrouper dans une association pour la protection du cadre de vie.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, nos respectueuses salutations.

Ce courrier peut bien sûr être transmis au promoteur de manière à avancer de manière constructive.

Pièce jointe : la liste des signataires (à ce jour)

Mme ARBEY , rue de l'Ermitage
Mme AZNAL, rue Hector Berlioz
Mr et Mme BENOIT, rue Massenet
Mr et Mme BRUGEAUD, rue Massenet
Mme COLOMBEL, rue Gounod
Mr et Mme CONNET, rue Bizet
Mr DELCROS, rue de l'Ermitage
Mr et Mme DELPLANCHE, rue Massenet
Mr et Mme FAVERO/FRANCISCO, rue Bizet
Mr et Mme HYPPOLITE, rue Gounod
Mr et Mme IZEM, rue Saint Saens
Mr et Mme LIVIC, rue Saint Saens
Mr et Mme MARTINS, rue Saint Saens
Mme MOUREAU, rue Saint Saens
Mr PECQUENARD, rue de l'Ermitage
Mr et Mme LEPAILLEUR/SEVERAC, rue Massenet
Mr et Mme PFAUWADEL, rue de l'Ermitage
Mr et Mme PONCE/LEFEBVRE, rue Massenet
Mr et Mme TABUTEAO, rue Saint Saens
Mr et Mme TUSINEAN
Mr VILLEDIEU, rue Massenet

Fabienne CUKIER – SPAHN

Monsieur Brice DEVRIERE, commissaire enquêteur
Email : ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr
3 pages et une annexe

Draveil, le 27 Juin 2025

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je fais suite à notre passage du mardi 24 juin 2025 avec Madame Agnès Liparo pour déposer nos observations concernant le projet immobilier sur le site de l'ancien Hôpital Joffre à Draveil.

Je suis habitante de Draveil depuis 1958 et je réside actuellement tout près de la Forêt de Sénart, forêt pour laquelle j'ai un attachement profond et que je défends pour sa préservation au sein de notre Collectif Aux Arbres Citoyens.

Mes préoccupations se fondent sur divers point :

ASPECT ENVIRONNEMENTAL

- Nécessité de préservation de l'environnement, de la biodiversité et des arbres remarquables du site : il est essentiel de maintenir les arbres centenaires, l'espace offre une variété d'essences intéressantes à conserver. Il est indispensable de faire un relevé des arbres existants.
- Il y a un danger de sur-fréquentation de la lisière de cette forêt entraînant des risques d'incivilité (déchets) et d'incendie.
- Perturbation des écosystèmes forestiers : Sénart accueille notamment des espèces de batraciens et chiroptères protégés pour lesquels les travaux et la sur-fréquentation sera préjudiciable.
- A ce titre il est nécessaire de maintenir et de réparer le mur d'enceinte en pierre.
- Étant en contact avec l'ONF dans le cadre de notre Collectif, il semble que cet organisme n'ait pas été consulté pour évaluer les impacts évidents du chantier et les projets d'élargissement des voies de circulation touchant les lisières de la forêt.
- En fait de désartificialiser les sols en détruisant les petits bâtiments annexes pour récupérer de la surface constructible, le promoteur s'engage sur une voie uniquement fonctionnelle et commerciale sans charme qui ne correspond pas à l'esprit du quartier de Draveil/Champrosay. Toutes ces petites surfaces pourraient être converties, soit en habitations, soit en petites unités réceptives.

CIRCULATION ET PARKINGS

- En tant qu'utilisateur de la RD448, je constate que la circulation est toujours extrêmement dense sur cette voie qui relie Draveil à Soisy et permet de desservir la N7 (puis accès à l'A6) et la Fancilienne N104. L'ajout d'un flux supplémentaire sera générateur d'embouteillages et de nuisances pour les riverains. Il n'est pas possible dans la configuration actuelle de créer un rond-point ou d'élargir les voies.
- Un axe par la forêt est inenvisageable pour les raisons écologiques et environnementales évidentes. Par le passé le massif forestier a déjà été coupé par la N6, empêchant la traversée d'animaux et les perturbant sur leur territoire. Cette voie est en outre source de dépôts d'ordures sauvages et de nombreuses incivilités. C'est donc un exemple à ne pas suivre.
- Concernant la circulation et le stationnement sur la rue Louis Camatte et la rue de l'Ermitage. L'élargissement proposé va entraîner une emprise sur la forêt qui est déjà mise à dure épreuve.
- Les stationnements dans le cadre du projet doivent être à proximité immédiate des logements, dans un parking dédié surface et/ou souterrain pour la maison de retraite prévue, et surtout pas une construction en silo qui constituerait une verrue dans le paysage et l'addition d'une construction.
- Il faut prévoir le même nombre de stationnement pour tous les résidents, y compris les logements sociaux, tout autre pratique est discriminatoire.

HOTEL ET COMMERCES

- Je suis très surprise par l'idée de construire un hôtel. Est-ce que ce projet a fait l'objet d'une étude de marché ?
- On nous parle de séminaires alors que la tendance est aux réunions en visio-conférences ou éventuellement en team-building dans des lieux offrant des activités. Je doute qu'un spa et la forêt de Sénart tout proche soit un atout suffisant pour faire tourner un hôtel de 80 chambres. Je travaille à l'étranger en rénovation d'hôtellerie de luxe, nous constatons avec nos clients que les salles de réunions ne sont plus utilisées que les clients lorsqu'ils se réunissent préfèrent utiliser les espaces communs existants, de petits salons ou bars, dans des formules plus ouvertes ou avec de petits groupes.
- Il ne semble pas nécessaire de créer des commerces qui ajouteraient par la fréquentation un flux de circulation et de stationnement, sauf éventuellement une petite épicerie multi-services, voire un service de distributeur de pains et produits de première nécessité.

CONSULTATIONS PRELIMINAIRES ET ATELIERS

- J'ai assisté aux deux réunions ateliers et à la restitution. Dès la première réunion j'ai été surprise de la façon dont nous a été présentée le projet, ne laissant aucune part aux commentaires ou suggestions hors du cadre défini. Par exemple on nous demandait « en quoi ce projet est un bon projet », c'est un peu biaisé et ne laisse pas la possibilité de dire que « ce n'est pas un bon projet » ou que nous avons imaginé autre chose. Les questions en entonnoir nous amenaient à la réponse souhaitée par le promoteur. Les personnes présentes n'ont pas eu le droit de prendre la parole mais uniquement de remplir les fiches fournies.
- Nous n'avons jamais eu de vues en 3D pour nous rendre compte de ce que pourrait être le projet, uniquement un croquis en 2D sans superposition avec l'existant. Ceci aurait permis d'avoir une vue plus juste du projet.
- Pas de présentation de l'hôtel : à quoi il ressemblerait au niveau architectural.
- Pas de présentation du silo parking (bien qu'on imagine qu'il soit en continuité du bâtiment dans un style brutaliste).

CE QU'AURAIT PU ETRE LE PROJET / SES CHANCES D'ABOUTIR

- Il y avait probablement d'autres possibilités afin de faire revivre le site avec un moindre impact sur la circulation et la nature environnante. Par exemple, une mixité de résidence pour étudiants, personnes âgées et EPHAD, des cabinets médicaux et paramédicaux dont nous manquons cruellement, un centre de vacances et de loisirs pouvant bénéficier à tous, etc...
- C'est dans cet esprit que nous aurions aimé être consultés afin de connaître l'attente des Draveillois au lieu d'imposer un projet.
- Enfin, quelles sont les chances que le projet aboutisse ? Où en sont les transactions avec l'APHP ? Y a-t-il d'autres promoteurs intéressés ou d'autres projets ?

RIVERAINS DE JOFFRE

D'une façon générale nous nous associons au courrier des riverains de l'Hôpital Joffre adressé à Monsieur le Maire de Draveil le 13/05/25. Courrier déposé par nos soins dans le registre de l'enquête publique et annexé à la présente.

Le présent courriel n'est pas une opposition radicale à ce projet, mais l'attention sur la nécessité de l'adapter à l'environnement existant à la fois pour son succès et pour le bien-être de chacun.

En vous remerciant pour votre lecture attentive,

Cordialement,

Fabienne Cukier Spahn

Les riverains du site de JOFFRE
Draveil

A l'attention de Mr Le Maire

Lettre recommandée avec A/R

Draveil, le 13 mai 2025

Monsieur le Maire,

Nous portons à votre attention nos observations autour du projet du réaménagement urbain du site de l'hôpital Joffre. Nous vous remercions d'y apporter toute votre considération. Nous comptons sur vous pour que ce quartier historique se développe en harmonie et en cohérence avec son environnement.

Nous rappelons l'objectif de ce projet tel que nous l'avons compris : la réhabilitation du site de l'hôpital en une opération de qualité qui s'insère dans l'environnement existant.

Pour ce faire, un promoteur, le groupe PICHET, a répondu à une demande de l'APHP de faire évoluer ce site, en concertation avec vous et vos services.

Deux réunions de concertation ont été initiées. La deuxième réunion a principalement porté sur des points tels que le type de clôture, le mobilier urbain, ... Nous considérons ces éléments comme tout à fait secondaires en l'état actuel du projet. L'important est ailleurs. Le projet lui-même et son dimensionnement.

I- LE PROJET ACTUEL

Le projet PICHET nous a été présenté à l'origine comme un projet de réhabilitation des bâtiments existants.

Ce projet évolue vers la construction de bâtiments complémentaires (hôtel ****, commerces, parking en silo et équipements publics).

II- LES DEMANDES DES RIVERAINS

Après concertation, et à l'unanimité des riverains attentifs à ce projet, notre demande est claire : REHABILITER ce qui existe, NE RIEN CONSTRUIRE de plus.

- Pas de construction d'hôtel.
- Pas de commerces.
- Pas de transfert de l'école de la rue Sainte Anne
- Pas de parking en silo

- De manière générale, éviter tout ce qui concourt à augmenter la circulation sur la rue de l'ermitage et au carrefour de la RD 448.
- Tirer la leçon des commerces vides en centre-ville dans les nouveaux immeubles et la fermeture de la boulangerie installée en son temps à côté d'Aldi.

Veiller à ce que le projet soit suffisamment QUALITATIF dans sa phase de faisabilité et d'étude de constructibilité actuelle pour que cette opération puisse être un véritable projet de mixité sociale conforme aux règles en vigueur, à savoir 30% de logements sociaux et 70% en accession (le Logement Locatif Intermédiaire étant exclu). Sans réflexion qualitative, ce projet sera déséquilibré. Les accédants à la propriété ne seront pas au RV.

Veiller à ce que le projet soit suffisamment ATTRACTIF pour attirer une clientèle d'accédants à la propriété.

Nous souhaitons connaître les propositions précises du groupe PICHET quant à la rénovation de ces bâtiments. Notamment, comment les bâtiments en R+1/2 seront-ils traités ?

MAISONS MITOYENNES

- Cibler une clientèle d'accédants à la propriété et lui offrir un logement de type **maison mitoyenne** dans un budget raisonnable.
Exemple : maisons type cottage en **duplex voire triplex** dans les bâtiments existants, avec un **jardin privatif** pour chaque maison.
- Prévoir l'attribution de **stationnement** directement accessible

APPARTEMENTS

- Est-il prévu d'ajouter des **balcons / terrasses** sur tous les appartements ?
- S'assurer que TOUS les stationnements seront directement accessibles par leurs occupants et dimensionner le projet suivant cette contrainte.
- Prévoir d'attribuer un **jardin privatif** au plus grand nombre de logement ; ce qui est particulièrement recherché dans ce secteur de naturalité.
- Pour le logement social, une place de **stationnement** par logement est certes réglementaire, mais dans ce site enclavé loin de tout, il est plus réaliste de prévoir des places supplémentaires.

L'environnement de nature se prête à la vie extérieure et constitue un des attraits principaux de ce site. Même aux abords des voies ferrées et des routes nationales, les projets de promotion immobilière prévoient des balcons et des terrasses.

Clarifier le projet envisagé dans le bâtiment Brutaliste. Capacité d'accueil, services ?

- Résidence sénior ?
- Foyer logements ?
- Résidence étudiants ?
- Mixité générationnelle ?

Veiller à ce que le projet soit dimensionné aux CONTRAINTES DE CIRCULATION du carrefour de la RD448.

La surface constructible actuellement développée sur le site de l'hôpital Joffre est d'ores et déjà très importante eu égard à cette contrainte majeure. Toute construction nouvelle accentuerait ce phénomène, de même que la création de commerces et le déplacement du groupe scolaire.

Privilégier la FAIBLE DENSITE dans le site de Joffre et à la qualité de la réalisation, plutôt qu'un programme de travaux de réaménagement du carrefour à feux qui serait très coûteux et nécessiterait un PUP élevé financé par le promoteur.

III. LA PRESERVATION DES ARBRES :

- Classer le site en Espace Boisé Classé.
- Veiller à ce que l'ONF ne déboise pas les parcelles avoisinantes.

A fortiori sans VOTRE accord.

Des martelages ont été constatés récemment juste derrière le site de l'hôpital Joffre, à côté de la parcelle en régénération suite à une coupe rase. Ces déboisements d'arbres centenaires déplacent la faune et amoindrissent la qualité de l'air aux abords de ces futures habitations.

IV. L'ENERGIE :

- Le projet de géothermie est-il viable ?
- Peut-il être étendu aux autres habitations ?

Nous envisageons nous regrouper dans une association pour la protection du cadre de vie.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, nos respectueuses salutations.

Ce courrier peut bien sûr être transmis au promoteur de manière à avancer de manière constructive.

Pièce jointe : la liste des signataires (à ce jour)

Mme ARBEY , rue de l'Ermitage
Mme AZNAL, rue Hector Berlioz
Mr et Mme BENOIT, rue Massenet
Mr et Mme BRUGEAUD, rue Massenet
Mme COLOMBEL, rue Gounod
Mr et Mme CONNET, rue Bizet
Mr DELCROS, rue de l'Ermitage
Mr et Mme DELPLANCHE, rue Massenet
Mr et Mme FAVERO/FRANCISCO, rue Bizet
Mr et Mme HYPPOLITE, rue Gounod
Mr et Mme IZEM, rue Saint Saens
Mr et Mme LIVIC, rue Saint Saens
Mr et Mme MARTINS, rue Saint Saens
Mme MOUREAU, rue Saint Saens
Mr PECQUENARD, rue de l'Ermitage
Mr et Mme LEPAILLEUR/SEVERAC, rue Massenet
Mr et Mme PFAUWADEL, rue de l'Ermitage
Mr et Mme PONCE/LEFEBVRE, rue Massenet
Mr et Mme TABUTEAO, rue Saint Saens
Mr et Mme TUSINEAN
Mr VILLEDIEU, rue Massenet

Enquête publique projet Joffre

À partir de [REDACTED]
Date Lun 30/06/2025 22:35
À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>
Cc [REDACTED]

Objet : Contribution à l'enquête publique – Projet de réhabilitation de l'ancien hôpital

Madame, Monsieur,

Habitants du quartier depuis 23 ans, et draveillois depuis toujours , nous souhaitons exprimer notre soutien au projet de réhabilitation de l'ancien hôpital. Ce projet représente, à nos yeux, une formidable opportunité pour notre quartier et pour l'avenir de Draveil.

Un retour sur le contexte

Il est important de rappeler qu'à l'origine, le site accueillait un hôpital en activité, générant un trafic significatif au quotidien. Depuis sa fermeture, les riverains se sont naturellement habitués à un environnement plus calme. Il est donc compréhensible que certains expriment aujourd'hui des réserves face à la relance d'un programme urbain sur ce site.

Un projet cohérent et respectueux

Ce projet a le mérite de s'appuyer sur les bâtiments existants, sans bouleversement du paysage ni modification de l'emprise au sol. Il s'agit d'une réhabilitation maîtrisée, et non d'une densification brutale.

L'équilibre du programme est par ailleurs remarquable :

- Des logements bien dimensionnés, permettant une véritable mixité : jeunes primo-accédants, seniors en autonomie, et un pôle santé intégré.
- Un hôtel, attendu sur notre commune, qui permettra d'accueillir les équipes commerciales ou techniques des entreprises voisines (comme Lynxéo, ex-Nexans) – une offre aujourd'hui inexistante à Draveil.
- Un petit pôle commercial, précieux pour maintenir la qualité de vie des habitants, en particulier des personnes âgées souhaitant rester vivre dans leur quartier.

Une sécurité renforcée et une maîtrise locale du devenir du site

En conservant et en valorisant le bâtiment classé, ce projet évite les risques de squat, de dégradation du site ou d'occupation non encadrée.

Il constitue également une protection contre l'imposition future d'un projet subi, sans concertation locale, par d'autres instances publiques ou privées. Il est toujours préférable de soutenir une opération maîtrisée, concertée et de qualité, que de risquer une alternative imposée à la commune sans prise en compte des spécificités du quartier.

Des ajustements à prévoir

Quelques points méritent toutefois une attention complémentaire :

- Le maintien de l'école en bas de la rue Sainte-Anne est essentiel : la circulation est déjà saturée en sens descendant le matin, et un déplacement aggraverait nettement la situation.
- La mise en place d'une navette électrique vers la gare de Ris-Orangis serait une avancée concrète pour répondre aux enjeux de mobilité douce dans un quartier encore enclavé.

Une charge de circulation raisonnable

Le flux de circulation généré par ce futur programme reste très en deçà de ce que nous avons connu à l'époque de l'hôpital en activité. Il est donc tout à fait absorbable, même si certains nouveaux habitants n'ont pas vécu cette période et peuvent en avoir une perception différente.

En conclusion, ce projet de réhabilitation nous semble équilibré, utile et bénéfique à moyen et long terme pour notre commune. Il concilie respect du cadre de vie, réponse aux besoins des habitants et valorisation d'un site stratégique, tout en préservant l'intérêt général.

Je vous remercie de votre attention et de votre engagement pour l'avenir de notre territoire.

Bien sincèrement,

Mr Et Mme Emmanuel Fort

Habitants du quartier dé Champrosay

01/07/2025:

Madame Corinne Canizares, Rue Bizet Champrosay ,

Je vous soumetts quelques réserves et inquiétudes quant à l'enquête publique-Site Joffre et mon passage le 24 juin 9h30 à l'hôtel de Ville, avec présence du commissaire enquêteur, que je remercie pour son accueil :

- 150 logements, nombre très élevé compte tenu du quartier, de la circulation, et l'éco système (1 seule place de parking/logement sachant que la moyenne est ≥ 2 véhicules par logement)
- Places de parking visiteurs très faible (risque de voiture ventouse et/ou place qui vont être utilisées par les propriétaires ou locataires)
- La résidence Joffre compte déjà plusieurs logements
- 30% logements sociaux, Draveil étant déjà au-dessus des 25% obligatoires (29% à l'heure actuelle)
- Quizz de l'écart entre estimation et réalité mouvement total VL et PL ? Le total du trafic estimé est énorme périodes diurne et nocturne.
- Etude d'impact qualité de l'air ?
- Etude impact du bruit -niveau d'émergence par rapport au trafic :

Pour 54 % des Français (enquête TNS – SOFRES de mai 2010 « les Français et les nuisances sonores » - ministère du Développement durable), le bruit des transports (trains, avions, circulation...) est la principale source de nuisance. Source : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/bruit-nuisances-sonores-pollution-sonore>

- En plus des logements, un hôtel et des commerces sont prévus qui engendreront du trafic supplémentaire, des livraisons diverses (lingerie, restaurant...)
- Revêtement route Ermitage pour supporter ce trafic supplémentaire ?
- Engorgement dans l'axe routier direction Soisy d'un côté et Ris et Draveil centre de l'autre avec à proximité la présence d'une école
- Transformateurs électriques, combien ? et où ? (Nuisance bruit supplémentaire)
- Emplacement chaudière géothermique (impact bruit)
- Il n'apparaît pas dans l'étude du trafic une concertation avec Ile-de-France mobilité ?
- Les éventuels itinéraires alternatifs resteront-ils en pistes cyclables (voies douces-Site protégé) ?
- Des années de travaux dans cette zone, Impact sur l'environnement et le calme existant
- Antenne relais 5G prévue ? (Rayonnement et santé public)

Bien Cordialement
C. CANIZARES

Enquête publique. Site Joffre

À partir de Djemila Matsa [REDACTED]

Date Mar 01/07/2025 13:50

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Bonjour

Je suis très favorable à ce beau projet.

Cordialement.

projet Joffre

À partir de [REDACTED]

Date Mar 01/07/2025 14:41

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Le projet sur le site de l'ancien hôpital Joffre présenté par le groupe Pichet est bien plus vertueux pour l'environnement que les projets présentés il y a une bonne dizaine d'années. D'après les plans et explications fournis dans ce dossier, il est heureux de voir maintenus la plus grande partie du patrimoine bâti et naturel, c'est l'histoire du quartier et de la ville qu'on maintient tout en les faisant évoluer. Dans les précédents projets, le site devait être complètement déboisé, les bâtiments de l'hôpital démolis. Et à la place, si je me souviens bien, quelque chose qui faisait penser à Eurodisney...

Je ne comprends pas ceux qui écrivent que le projet va « bétonner » la forêt, ni ceux qui disent « pas de commerce » alors qu'il n'y a rien sur Champrosay.

Tout ne sera peut-être pas parfait, mais il faut voir le côté positif des propositions qui sont faites et non être dans une opposition systématique. Quel visage prendraient le quartier, et la ville de Draveil, si le site était transformé en établissement de la protection judiciaire de la jeunesse, en hébergement d'urgence, imposés par l'Etat, qui n'en a que faire du confort des riverains... ou laissé encore des années à l'abandon, dégradations, tags, squats... la tranquillité si chère des riverains, leur cadre de vie, on en serait bien pour nos frais.

Concernant la circulation, il faudrait faire la part des choses entre les véhicules du quartier et les véhicules qui viennent de Soisy pour rejoindre Ris ou Juvisy. Il est indispensable, mais pas uniquement sur Champrosay, d'avoir **une offre de transports collectifs à la hauteur de la situation de l'Ile-de-France**. Car il faudra toujours plus de logements (pour loger nos enfants, ne l'oublions quand même pas), tout cela engendrant activités, pollution, bouchon, stress, pour emmener les enfants à l'école, faire du sport ou de la musique... faire des courses, ou simplement aller travailler au fins fonds de l'Essonne... Il y aura donc toujours plus de besoins en mobilité (quoiqu'en pensent les adeptes de la petite reine, tout le monde ne peut pas tout faire en vélo), et toujours plus de monde à vouloir emprunter les bus - qu'on supprime, les RER - qui peinent à être modernisés et à être assez nombreux aux heures de pointes, les lignes - qu'on supprime aussi (ligne D, ligne C pour Versailles).

Il est aussi indispensable d'avoir des trottoirs et aménagements accessibles aux poussettes, aux personnes en fauteuil roulant, aux anciens qui marchent mal... et aussi des aménagements pour forcer les automobilistes, mais aussi certains cyclistes et utilisateurs de trottinettes, **à partager la route**, à réfléchir autrement que par l'accélérateur.

Concernant le projet, avec 150 logements, il n'est guère plus important que le projet de la ZAC du centre-ville (117 logements), et pour habiter le centre-ville, franchement, ça passe largement. L'idée d'avoir permis au promoteur d'équilibrer son projet avec une résidence sénior et un hôtel est plutôt intéressante. La population vieillit, il faut y penser. Cela devrait permettre d'avoir un quartier plus vivant, plus mixte, qu'uniquement des logements. L'idée d'avoir la possibilité d'aller déjeuner près de la forêt pour s'y balader après rappellera aux anciens draveillois des pratiques qu'on a perdues faute de restaurant.

Je comprends que l'arrivée de ce projet puisse crisper les habitants les plus proches, les projets sont souvent des sources d'inquiétude, pour l'avoir vécu en centre-ville, mais si celui-ci se réalise tel que présenté, il permettra à la commune de valoriser cette friche avec une variété d'habitats et de services.

Cordialement,

Roxane Tala

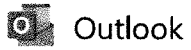
Projet joffre

À partir de Marie-Françoise <[REDACTED]>

Date Mar 01/07/2025 13:32

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Superbe projet. Très bonne étude et propositions parfaitement adaptées.
Belle exploitation tres prometteuse de ce site .
Extension de draveil vers soisy.



Projet joffre

À partir de Annette CHEVEREAU <[REDACTED]>

Date Mar 01/07/2025 15:09

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Ai suivi les différentes réunions publiques

Très beau projet, à suivre.

Annette Chevereau

Envoyé depuis l'application Mail Orange



Outlook

Projet Joffre - enquête publique

À partir de Michèle <[redacted]>

Date Mar 01/07/2025 15:50

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

3 eme génération à Draveil je trouve ce projet équilibré par rapport à notre ville qui a une âme de village.

Respect de la nature, respect du site qui a une histoire,

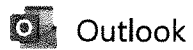
Je suis pour à 100%

Cordialement

Michele alborghetti

[redacted]

Envoyé de mon iPhone



Joffre

À partir de said dafi <[REDACTED]>

Date Mar 01/07/2025 18:40

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Bonjour

Je suis favorable à ce très beau projet.

Cordialement

Dafi. Said

Envoyé à partir de Outlook pour Android

A l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur

À partir de c.canizares [REDACTED]

Date Mer 02/07/2025 05:24

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Draveil, le 1^{er} juillet 2025

Monsieur,

Tout d'abord je vous remercie pour votre accueil lors de mon passage le 24 juin 9h30 à l'hôtel de Ville.

Par la présente mon intention n'est pas de rejeter tout projet éventuel mais je vous soumetts quelques réserves et inquiétudes quant à l'enquête publique-Site Joffre et son projet de grande envergure :

- 150 logements, nombre très élevé compte tenu du quartier, de la circulation, et l'éco système (1 seule place de parking/logement sachant que la moyenne est ≥ 2 véhicules par logement)
- Places de parking visiteurs très faible (risque de voiture ventouse et/ou place qui vont être utilisées par les propriétaires ou locataires)
- La résidence Joffre compte déjà plusieurs logements
- 30% logements sociaux, Draveil étant déjà au-dessus des 25% obligatoires (29% à l'heure actuelle)
- Quizz de l'écart entre estimation et réalité mouvement total VL et PL ? Le total du trafic estimé est énorme périodes diurne et nocturne
- Etude impact du bruit -niveau d'émergence par rapport au trafic :

Pour 54 % des Français (enquête TNS – SOFRES de mai 2010 « les Français et les nuisances sonores » - ministère du Développement durable), le bruit des transports (trains, avions, circulation...) est la principale source de nuisance. Source : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/bruit-nuisances-sonores-pollution-sonore>

- En plus des logements, un hôtel et des commerces sont prévus qui engendreront du trafic supplémentaire, des livraisons diverses (lingerie, restaurant...)
- Revêtement route Ermitage pour supporter ce trafic supplémentaire

- Engorgement dans l'axe routier direction Soisy d'un côté et Ris et Draveil centre de l'autre avec à proximité la présence d'une école (de plus secteur entouré de forêt et enclavé en cas d'évacuation)
- Etude d'impact qualité de l'air, impact sur la biodiversité (chiroptère, pic mar, chevreuil et autres espèces)
- Transformateurs électriques, combien ? où ? (Nuisance bruit supplémentaire)
- Emplacement chaudière géothermique (impact bruit)
- Il n'apparaît pas dans l'étude du trafic une concertation avec Ile-de-France mobilité
- Les éventuels itinéraires alternatifs resteront-ils en pistes cyclables (voies douces-site protégé) ?
- Des années de travaux dans cette zone, Impact sur l'environnement et le calme existant
- Antenne relais 5G prévue ? (rayonnement et santé public)
- gains/pertes sur ce projet de grande ampleur?

Bien cordialement,

Madame Corinne Canizares, Rue Bizet Champrosay ,

02/07

~~02/07~~ 02/07

j 03/07

Bonjour

Je suis résident - propriétaire dans la RUE GOUNOD et certains aspects du projet JOFFRE soulèvent beaucoup d'inquiétude sur les plans de l'environnement, de la circulation automobile et aussi des conditions de vie (bruit, pollution, débit internet, notamment).

A mes yeux (et à ceux de beaucoup de nos voisins), un projet d'une telle ampleur n'a pas sa place dans un quartier enclavé comme Champrousy: le réseau routier et le nombre réduit de ponts ne sont pas dimensionnés face à une augmentation prévisible du trafic automobile.

Bien cordialement,

V. HYPPOLITE



04/07

09/07/2025

Permanence n°3 du commissaire enquêteur

Ouverture : 09.00

Fermeture : 12.25

Je suis venue ce jour pour échanger de façon ouverte et constructive avec comme souhait de clarifier différents points qui suscite l'inquiétude des riverains en regard à l'ampleur du projet dans un site enclavé qui fait apparaître de nombreuses questions quant à la viabilité et à l'équilibre de ce projet pour préserver la qualité de vie des habitants et des usages de la RD 448 (rue Daudet, H. Barbasse).

L. d'iley

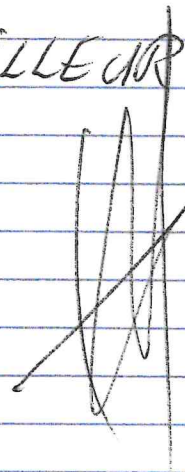
Je transmettrai mes observations détaillées par mail.

Boisvin,

J'ai puis venir exposer à Monsieur le Commissaire esquisser
mes observations, questions, inquiétudes et propositions
concernant le projet de reconversion du site de l'Hôpital
Jespe. Ma demande citoyenne est de voir
préserver la qualité de vie de notre quartier
et d'être également force de proposition pour
aboutir à un projet réaliste, équilibré,
respectueux de l'histoire de ce site, de
l'environnement patrimonial, culturel, naturel
et social du lieu. J'adresserai par
mail mes observations et propositions en espérant
qu'elles retiendront l'attention des autorités.

Cordialement.

Marc LEPAILLER





enquête publique

À partir de pierre benoit [REDACTED]

Date Dim 06/07/2025 11:58

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

 2 pièces jointes (810 Ko)

Document 1.pdf; 1751734743155.jpg;

bonjour

vous trouverez ci jointes mes observations sur ce projet
cordialement

Mr benoit

à Monsieur le commissaire enquêteur et à toute personne ayant du bon sens

En famille, nous nous sommes installés quartier Champrosay en bordure de forêt en 1999 ; endroit paisible à proximité directe d'une nature généreuse.

26 ans se sont écoulés, la forêt a perdu de sa splendeur (abattage des arbres excessif chemins forestiers élargis à outrance, etc. etc.)

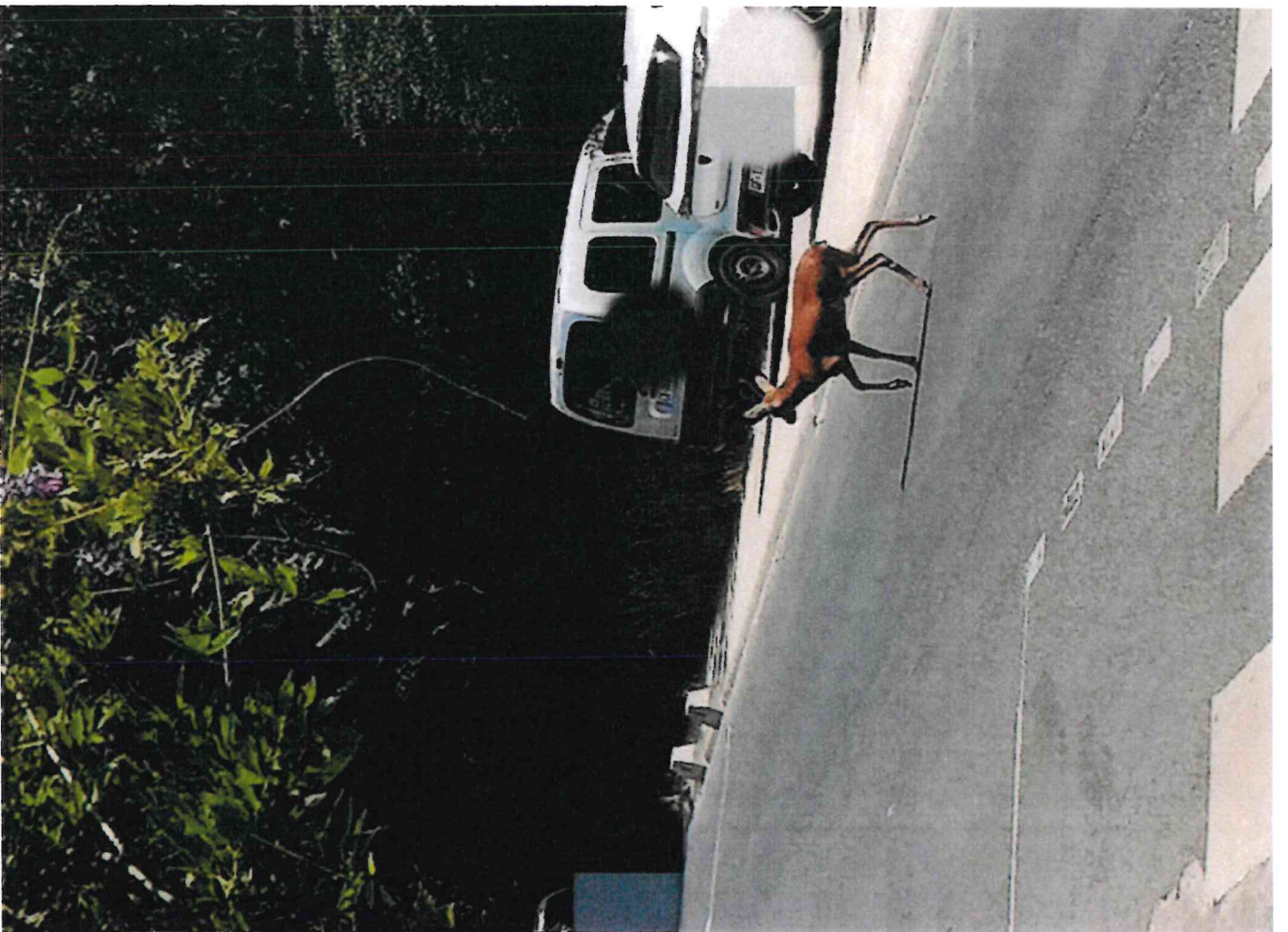
Les animaux se raréfient, trop sensible à tous ces changements laissant la place à quelques moto cross qui agissent en toute liberté. A cela l'ajout de 150 logements au cœur de la forêt va logiquement amplifier ces phénomènes.

L'hôpital Joffre veillait sur notre santé ce projet fait l'inverse. Ce programme est incompatible dans un espace naturel. La circulation intense et toutes les activités engendrées vont tristement détruire la flore et la faune aux abords du site

Avec de grandes convictions je m'oppose à ce projet et vous joint une photo prise le 3 juillet 2025 à 15h rue de l'ermitage : à garder précieusement

Merci à vous Monsieur le commissaire enquêteur

Mr Benoit



[PRIV]Projet Joffre : contribution enquête publique juin 2025

À partir de BRUGEAUD Franck ([REDACTED])

Date Mer 09/07/2025 11:12

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Bonjour Monsieur l'enquêteur,

Dans la continuité de notre échange en mairie le 18/06/25 et de ma contribution du 26/06/25, je souhaite que ce complément soit porté au registre de l'enquête publique.

Chaque draveillois est libre de s'exprimer dans le cadre de cette enquête, et c'est souhaitable, je suis malgré tout un peu étonné que plusieurs conseillers municipaux se donnent rendez vous le même jour (01/07) pour venir témoigner leur adhésion à 100% au projet du site Joffre. Enfin quand je dis témoigner c'est un peu rapide car leurs contributions se bornent à une ou deux lignes, argumentaire un peu maigre au regard de ceux réalisés par les habitants du quartier qui ont pris le temps de décrypter et d'analyser les très nombreux et fournis documents afférents à cette enquête. On voit bien qu'aucune analyse n'a été faite, simple contribution partisane ? C'est assez irrespectueux pour celles et ceux qui habitent le quartier et que ces conseillers sont sensés représenter.

Ce sont aussi ces mêmes conseillers qui seront le moment venu, si l'enquête le valide, amenés à se prononcer par vote au conseil municipal qui devrait valider la révision du PLU. C'est un peu être juge et partie.

On nous a présenté le projet comme étant celui du Groupe PICHET, je constate qu'en fait c'est aussi celui de la mairie désormais.

Les arguments portés par les riverains sur les risques liés à ce projet sont même appuyés et relayés par un autre témoignage de conseiller municipal fait le 30/06.

- L'exemple cité de la période d'activité du site Joffre pour témoigner d'un trafic significatif, et que depuis la fermeture les habitants se seraient « habituer » à plus de calme n'est pas totalement fondé. En effet, à l'époque d'activité du site beaucoup de circulations routières avaient lieu dans des horaires décalés en cohérence avec l'activité du site et le fonctionnement des services. Donc depuis la fermeture du site on peut dire que c'est plutôt transparent en termes d'impact pour les riverains dans les horaires de pointe. Je précise que j'habite sur Champrosay depuis plus de 20 ans et que j'ai connu cette période d'activité.
- La seule présence de la société LYNXEO (ex NEXANS) justifierait la construction d'un hôtel 4* ? Cette activité basée à Draveil depuis 1955 (Filotex, Alcatel, Nexans) ne survivrait pas à l'absence d'un tel équipement sur la commune ? Mais comment LYNXEO fait-il actuellement ? Et bien le séminaire annuel pour 10 personnes est organisé en non résidentiel à proximité de Draveil pour permettre à tous les collaborateurs de dormir chez eux le soir ... (source interne LYNXEO)
- Il est même admis qu'actuellement la circulation est déjà saturée en sens descendant le matin rue de l'Ermitage et que le déplacement de l'école de Champrosay ne ferait qu'aggraver la situation. C'est justement ce que mettent en avant les riverains du site ! Pour autant qu'est ce qui est fait pour régler la situation actuelle décrite comme saturée ? Ce n'est pas le projet Joffre qui va améliorer cette situation.
- La mise en place d'une navette électrique serait une avancée concrète pour répondre aux enjeux de mobilité douce dans un quartier là aussi reconnu comme enclavé (ce que disent aussi les riverains) ? Je ne pense pas qu'une simple navette vers RIS ORANGIS pourrait répondre au besoin de toutes celles et ceux qui ont besoin de

prendre le train à cette station. Par ailleurs, faut-il encore démontrer l'ambiguïté de l'électrique énergie durable mais produite grâce à des enfants qui descendent dans les mines extraire le précieux minerai ?

Les flux de circulations routières générés par le projet ne seront pas en deçà de ce que le quartier a connu lorsque le site Joffre était en activité. Faites la somme des trafics routiers quotidiens assemblés de toutes les sources de flux (habitations, hôtel, équipement public, fournisseurs, commerces,) et vous arriverez à 900 mouvements routiers journaliers (source étude de trafic portée à la connaissance en enquête publique sur le site de la mairie). Il est donc illusoire de penser zéro impact sur les flux routiers.

Du point de vue environnemental, où est l'avis consultatif de l'ONF ? Des aménagements routiers ne seraient pas sans impact sur le domaine forestier géré par l'ONF.

En conclusion, les habitants du quartier n'ont pas besoin d'un projet tel qu'il est dimensionné. Un projet de réhabilitation du site OUI mais pas au détriment de la qualité de vie des riverains du quartier et plus globalement des draveillois qui seront largement impactés par ce projet jusque dans le cœur de ville.

Il me semble que l'avis des habitants du quartier, massivement opposés au projet en l'état, doit primer même sur des avis de conseillers municipaux ne résidant pas sur Champrosay. Comme souvent certains s'octroient le droit de savoir ce qui est le mieux pour ceux qui sont directement concernés.

Vous en souhaitant bonne réception.
Bien à vous

Franck et Séverine BRUGEAUD
3 rue Massenet
91210 Draveil

Ce message et toutes les pièces jointes sont établis à l'intention exclusive de ses destinataires et sont confidentiels. L'intégrité de ce message n'étant pas assurée sur Internet, la [REDACTED] ne peut être tenue responsable des altérations qui pourraient se produire sur son contenu. Toute publication, utilisation, reproduction, ou diffusion, même partielle, non autorisée préalablement par la [REDACTED], est strictement interdite. Si vous n'êtes pas le destinataire de ce message, merci d'en avvertir immédiatement l'expéditeur et de le détruire.

This message and any attachments are intended solely for the addressees and are confidential. [REDACTED] may not be held responsible for their contents whose accuracy and completeness cannot be guaranteed over the Internet. Unauthorized use, disclosure, distribution, copying, or any part thereof is strictly prohibited. If you are not the intended recipient of this message, please notify the sender immediately and delete it.

Contribution à l'enquête publique – future habitante champrosay

À partir de [REDACTED] >

Date Mer 09/07/2025 22:40

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de l'enquête publique relative au projet Joffre, prévu sur le site de l'ancien hôpital à Draveil, je souhaite, par la présente, faire part de ma ferme opposition à sa réalisation dans l'état actuel du projet.

Je suis une jeune active ayant grandi à Draveil et je viens de racheter un bien attenant au site, dans l'objectif d'y vivre à partir de la fin de l'année.

Je suis bien consciente que le site de l'hôpital Joffre nécessite une reconversion, afin que ce lieu à l'abandon ne soit plus victime de multiples tentatives de squats ou de dégradations. Le quartier de Champrosay a perdu un employeur et une activité majeure lors de la fermeture du site. Cependant, sous sa forme actuelle, le projet de développement immobilier ne me semble pas adapté aux spécificités du quartier.

Ce projet, bien qu'il affiche une volonté de préserver une partie des terres boisées, comprend tout de même un nombre non négligeable de nouvelles constructions, une réduction de 10 % des surfaces boisées et une artificialisation des sols. À cela s'ajoutent les équipements nécessaires à sa mise en œuvre (éclairage public), l'augmentation du trafic routier et piétonnier qui exerceraient une pression insoutenable sur l'environnement local et menaceraient directement la préservation de la forêt de Sénart et de sa biodiversité, déjà fragilisée.

Le projet actuel néglige l'impact du grand nombre de logements sur la circulation dans le secteur. En effet, le réseau routier du quartier est très contraint et déjà saturé aux heures de pointe. Les modes de déplacement alternatifs (bus, rer à la gare de Ris-Orangis, vélo, marche) sont très limités, voire peu envisageables. Cela pose également des problèmes de sécurité : les trottoirs le long de la D448 ne permettent pas aux piétons de rejoindre la gare ou les commerces en toute sécurité, aucune voie protégée pour les vélos n'est envisageable sur les principaux axes. Par ailleurs, la gare de Ris Orangis ne dessert plus directement Paris, rendant son usage peu attractif pour les actifs.

L'amélioration des transports en commun n'est pas suffisamment développée dans le projet et même si une amélioration intervient il me paraît difficile d'absorber le flux créé par 150 logements.

Le manque de voies sécurisées pour les piétons et cyclistes expose ces usagers à des risques accrus avec l'augmentation du trafic, créant un climat d'insécurité, notamment aux abords de l'école. Le projet prévoit un habitat visant des populations actives, ce qui entraînera mécaniquement un engorgement supplémentaire d'un réseau déjà sous-dimensionné.

L'augmentation du trafic entraînera une perte de qualité de vie pour les habitants, tout en compliquant les liaisons entre Soisy-sur-Seine, Ris-Orangis et Draveil. Cette hausse du trafic automobile générera davantage d'émissions de gaz à effet de serre et une dégradation de la qualité de l'air, avec des effets directs sur la santé des riverains. Les nuisances sonores associées, en particulier à proximité des zones résidentielles, porteront atteinte à la tranquillité du quartier.

En outre, les aménagements de stationnement prévus ne me semblent pas suffisants pour répondre aux besoins des futurs logements et services. Ce déficit entraînera probablement une utilisation accrue de la voirie pour le stationnement, avec un impact négatif sur la circulation et la qualité de vie des habitants actuels comme futurs. Cela risque de favoriser le stationnement sauvage ou l'utilisation quotidienne des parkings forestiers situés vers l'Hermitage, détournant ces espaces de leur vocation initiale.

Il est indispensable de mener une réflexion approfondie sur l'avenir de ce terrain, afin de répondre aux besoins réels de la population locale tout en préservant la qualité de vie à Draveil. Le projet actuel ne tient pas compte de ces enjeux, qu'ils soient environnementaux, sociaux ou urbains.

De plus, l'absence de toute initiative en faveur de la rénovation ou de l'agrandissement des infrastructures scolaires est particulièrement préoccupante. Les établissements du secteur sont déjà en mauvais état. Accueillir de nombreuses familles sans anticiper les besoins éducatifs serait irresponsable et pénaliserait la qualité de l'enseignement pour les enfants du quartier.

Je n'expose ici que les points qui me semblent les plus critiques s pour l'avenir du quartier.

Un projet alternatif, davantage axé sur la qualité de vie, la cohésion sociale et la préservation environnementale, me paraîtrait plus pertinent. Un pôle médico-social plus développé (centre paramédical, maison de repos, structure d'accueil pour personnes en situation de handicap, centre de rééducation, résidence senior et EHPAD de plus grande capacité) pourrait répondre aux besoins croissants en Île-de-France. Une augmentation des activités commerciales et services de proximité (espace de coworking, pharmacie, boulangerie...) augmenterait la qualité de vie des habitants et de surcroît augmenteraient les emplois.

En lieu et place, ou en complément du projet d'hôtel 4 étoiles, un éco-complexe touristique raisonné, comprenant une auberge forestière, des écolodges et des hébergements dans les bâtiments existants, associé à des activités pédagogiques, de bien-être et de restauration, s'intégrerait harmonieusement dans cet environnement privilégié. Un centre nature, dédié à la sensibilisation à la biodiversité de la forêt, serait également bienvenu. De tels établissements généreraient un trafic modéré, évitant les pics de circulation aux heures de pointe.

Pour toutes ces raisons, je demande que le projet Joffre soit revu en profondeur, afin de privilégier une approche réellement durable, respectueuse de l'environnement et des besoins des habitants de Draveil.

Je vous remercie de prendre en compte ma contribution dans le cadre de cette enquête publique.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Julia COURTIAL

5 bis rue Montesquieu

Porte 3

49000 ANGERS

6 rue massenet

DRAVEIL

Requete registre modification PLU JOFFRE

À partir de anne rose severac [REDACTED]>

Date Jeu 10/07/2025 18:25

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

 1 pièce jointe (115 Ko)

requete projet PLU JOFFRE.pdf;

Monsieur,

Je me permets de vous contacter afin de vous adresser ma requête en pièce jointe. Je m'oppose à ce projet en l'état mais pour une réhabilitation équilibrée en adéquation avec son environnement forestier, routier et les habitants de ce quartier paisible.

Je vous remercie de bien vouloir m'accuser réception de mon mail.

Restant à votre disposition

Madame Anne-Rose SEVERAC

Objet : Contribution à l'enquête publique – Projet Groupe PICHET / Révision du PLU

Monsieur l'enquêteur,

je souhaite, par la présente, porter au registre de l'enquête publique ma requête d'observations concernant le projet de réhabilitation du site Joffre.

J'habite le quartier Champrosay rue Massenet depuis 9 ans maintenant.

Dans le cadre de cette enquête, je m'étonne néanmoins du ton expéditif adopté par plusieurs personnes n'habitant pas le quartier à ma connaissance, venus témoigner le 1er juillet dernier pour affirmer leur soutien inconditionnel. Certains de ces témoignages, se limitant à quelques lignes peu argumentées, paraissent bien légers en comparaison des analyses détaillées produites par les riverains ayant pris le temps d'étudier sérieusement le dossier.

Je m'oppose fermement au projet de réhabilitation actuel pour les raisons suivantes :

- L'implantation de nouveaux logements dans l'ancien hôpital JOFFRE qui a été historiquement médicalisé va augmenter encore plus la circulation routière qui est actuellement quasiment saturée aux heures de pointe. Ce qui génère une grande cause d'inquiétude pour notre cadre de vie. Lors des réunions, on nous a maintenus que la circulation n'allait pas augmenter, c'est une totale ineptie.

En matière de flux de circulation, il faut également rappeler que le quartier de Champrosay avait déjà atteint un niveau de saturation lorsque le site était en activité. L'ajout de près de 900 mouvements quotidiens supplémentaires semble irréaliste et inquiétant.

- L'idée d'une navette électrique reliant le site à la gare de Juvisy, en traversant des zones boisées ou résidentielles, semble difficilement applicable et risquée pour l'équilibre écologique et la tranquillité des riverains.

- Le projet suppose la mobilisation de terres aujourd'hui naturelles, susceptibles d'abriter une biodiversité précieuse. À ce jour, l'avis de l'ONF semble absent, alors que l'impact environnemental du projet mérite une étude approfondie.
- La prétendue nécessité d'un hôtel d'affaires pour l'entreprise LYNXEO, successeur de Nexans, interroge : cette société dispose déjà de locaux à Draveil, et un séminaire annuel d'une dizaine de personnes ne saurait justifier un tel équipement. Est ce qu'une étude de marché a été faite dans ce sens ?

Par ailleurs, la question des infrastructures scolaires mérite d'être soulevée. L'école du secteur est aujourd'hui vétuste, mal isolée et énergétiquement inefficace. Aucun projet de rénovation ou de reconstruction n'a été annoncé à ce jour. L'établissement est déjà saturé, et il est légitime de se demander où seront accueillis les enfants issus des nouveaux logements prévus dans ce projet. Le service de garderie est lui aussi en grande difficulté, avec un manque chronique d'animateurs. Comment garantir un encadrement de qualité dans ces conditions ?

Aucune autre orientation de projet n'a été envisagée à ce jour, telle qu'une salle multisports au bénéfice des Draveillois, une pépinière d'entreprises ou un centre de recherche inspiré, par exemple, de la dynamique du Génomus d'Évry. Pourquoi donc privilégier la construction de logements sociaux alors que la loi SRU oblige la commune à atteindre un taux de 25 % ? En effet, Draveil abrite déjà environ 26 % de logements sociaux (SOURCE INSEE) dans son parc immobilier. L'argument d'une mixité sociale ne saurait justifier de saturer encore un peu plus le secteur, alors qu'il existe des besoins non couverts dans d'autres domaines générateurs d'activité, de cohésion ou d'innovation territoriale.

En conclusion, les habitants du quartier concernés par ce projet ne remettent pas en question la nécessité de réhabiliter le site. Cependant, ils aspirent à un projet adapté, respectueux de leur qualité de vie et de l'environnement, et non à une opération massive de densification peu concertée.

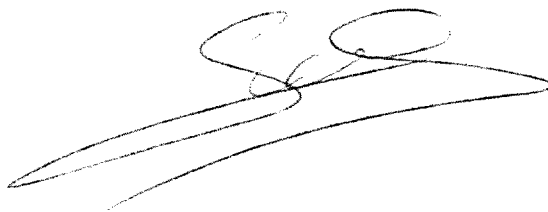
Il serait regrettable que des décisions aussi engageantes soient prises sous l'unique prisme d'intérêts politiques ou d'une vision trop éloignée des réalités du terrain. Il me semble indispensable de privilégier la voix des riverains, premiers concernés, qui s'expriment ici de manière responsable et argumentée.

Je vous remercie de prendre en considération cette contribution complémentaire.

Veuillez recevoir, Monsieur l'enquêteur, l'expression de mes salutations distinguées.

Madame Anne-Rose SEVERAC

le 10/07/2025

A stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke at the bottom.



Avis enquête publique-projet Joffre

À partir de Elodie <[REDACTED]>

Date Ven 11/07/2025 11:35

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Bonjour,

Nous sommes habitants du quartier de Champrosay et souhaiterions donner notre avis sur le projet de réhabilitation de Joffre.

En effet, nous ne sommes pas contre le fait que ce site soit réhabilité plutôt que laissé à l'abandon mais le projet tel que proposé nous paraît dégrader la qualité de vie du quartier et cela ne me semble pas opportun.

En effet, l'axe routier desservant le quartier de champrosay est déjà saturé (une route unique permettant de rejoindre Vigneux/juvisy/ris orangis) le flux routier dangereux pour nos enfants aux heures de pointes et la rue de l'ermitage trop étroite pour le passage des bus + voitures. Augmenter les habitants seraient augmenter la nuisance sonore et ce trafic routier.

Il s'agit d'un petit quartier aux infrastructures proportionnelles, ajouter du passage et des habitations me semble contraire au bien vivre de ce quartier (choisi pour cela d'ailleurs).

La population de Draveil ne cesse de croître depuis une cinquantaine d'année (une hausse de presque 19%) est-ce réellement une nécessité de continuer à condenser les habitants de notre ville au détriment de la qualité de vie? Surtout lorsque l'on sait qu'il n'y a pas assez de personnel périscolaire pour nos enfants (problème largement soulevé cette année) pensez-vous que l'école champrosay qui est une école à taille humaine est en capacité d'accueillir de nouveaux enfants? Y aura t-il assez d'offre de garde (crèche / nounou) pour nos plus petits?

Au delà des infrastructures qui risquent de ne pas être adaptées, n'aurait-il pas été plus utile d'offrir la possibilité d'avoir des locaux destinés à des offres de soins? (La région manque cruellement de médecins et spécialistes en tout genre)

Ce quartier est directement relié au calme et à la nature en bordure de forêt, respectons le calme des champrosiens.

Elodie Commelard et Guillaume Rutman



Cahier d'acteur – Enquête publique sur la mise en compatibilité du PLU de Draveil (site de l'ancien Hôpital Joffre)

À partir de François Damerval <[REDACTED]>
Date Ven 11/07/2025 16:13
À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>
Cc TDES Groupe élus [REDACTED]

2 pièces jointes (225 Ko)

20250711 Contribution Draveil Transition.pdf; ATT00001.htm;

Monsieur le commissaire enquêteur,

Dans le cadre de l'enquête publique portant sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Draveil, par déclaration de projet relative au site de l'ancien Hôpital Joffre, notre groupe souhaite contribuer au débat public en vous adressant ci-joint notre cahier d'acteur.

Ce document reflète nos observations, interrogations et propositions quant aux enjeux soulevés par le projet de requalification du site et son inscription dans la planification urbaine de la commune.

Nous vous remercions de bien vouloir en prendre connaissance et de l'intégrer au registre de l'enquête publique.

Restant à votre disposition pour toute information complémentaire,
Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

François GUIGNARD

Fabienne BELLAY

François DAMERVAL

Maria Cristina CASAL

PASCOAL

Conseiller-es municipaux

Groupe Draveil Transition

[REDACTED]

Contribution Draveil Transition

Mise en compatibilité du PLU de Draveil pour le projet de l'ancien hôpital Joffre

Introduction générale

Le présent cahier d'acteur est déposé dans le cadre de l'enquête publique relative à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Draveil, une procédure engagée pour permettre la réalisation d'un projet immobilier de grande ampleur sur le site de l'ancien hôpital Joffre, porté par le Groupe Pichet. Ce projet implique une requalification urbaine au sein d'un site sensible à la lisière de la forêt de Sénart, dans un environnement classé, historiquement marqué par son usage hospitalier, et aujourd'hui en friche.

Nous formons le groupe d'opposition municipale *Transition Démocratique, Écologique et Sociale* au conseil municipal de Draveil. Il est composé de quatre élus, porte-parole d'un collectif citoyen large et engagé.

Nous souhaitons ici formuler une série de réserves fondamentales quant à l'opportunité, la cohérence et la portée de ce projet, qui soulève de nombreuses interrogations sur sa compatibilité avec les objectifs de sobriété foncière, de protection de la biodiversité, de réduction des risques environnementaux, ainsi que sur la transparence et la qualité du processus d'élaboration. Ce projet interpelle également par le décalage manifeste entre les ambitions affichées et les réponses apportées aux besoins réels du territoire draveillois, qu'ils soient d'ordre social, écologique ou urbanistique.

Nous jugeons ainsi nécessaire d'ouvrir un débat exigeant sur les choix d'aménagement opérés, le devenir du site Joffre et la place laissée aux habitants dans la fabrique de la ville. En définitive, ce cahier d'acteur entend contribuer à une lecture critique du dossier et à une décision pleinement éclairée par les autorités publiques.

1 Une artificialisation en trompe-l'œil

Le projet prétend limiter l'artificialisation des sols en se développant sur un site déjà bâti, mais cette affirmation ne résiste ni à l'analyse des documents d'urbanisme, ni à celle des plans opérationnels. En réalité, les 3 hectares boisés encore présents sur le site — intégrés dans le périmètre d'intervention — sont susceptibles de faire l'objet d'aménagements en périphérie des bâtiments (voiries, stationnements, réseaux, dispositifs techniques), dont la nature et l'emprise ne sont pas clairement délimitées. Le périmètre du projet, loin de se cantonner aux emprises

bâties existantes, s'étend à des espaces en partie naturels, introduisant une artificialisation diffuse qui échappe à une évaluation précise.

L'avis de l'Autorité environnementale (MRAe) est explicite : il manque à ce jour un inventaire naturaliste complet, notamment en ce qui concerne les chiroptères, l'avifaune nicheuse, la flore patrimoniale et les continuités écologiques. En l'état, l'évaluation environnementale produite par la commune reste lacunaire et ne permet pas d'apprécier de manière sérieuse les impacts sur le vivant. Cette légèreté est d'autant plus problématique que le projet est situé à l'orée immédiate de la forêt de Sénart, classée forêt de protection depuis 1995, et identifiée comme un corridor écologique majeur à l'échelle régionale.

En rompant avec l'équilibre écologique du secteur, le projet contrevient à l'esprit et à la lettre du principe de Zéro Artificialisation Nette (ZAN), inscrit dans la loi Climat et Résilience. Il introduit une densification non compensée dans une enclave forestière fragile, réduisant la perméabilité des sols, altérant le microclimat local et fragilisant les écosystèmes forestiers attenants. Il y a donc lieu de requalifier ce projet pour ce qu'il est : une opération d'urbanisation nouvelle, dissimulée sous l'apparence d'une simple reconversion de friche, mais dont les incidences environnementales n'ont ni été évitées, ni réduites, ni réellement compensées.

2 Un quartier sans vision écologique ni maîtrise des mobilités

Le projet prévoit la construction de 150 logements, une résidence senior et un hôtel, mais il reste dramatiquement en retrait sur les questions de mobilité durable et d'autonomie énergétique. Alors que ces fonctions appellent une fréquentation quotidienne importante — par des résidents, des visiteurs, des salariés — aucun schéma directeur de mobilités ne vient structurer l'opération. L'éloignement des transports lourds (notamment la gare RER D de Ris-Orangis), les faibles cadences des dessertes en bus, l'absence de connexions cyclables sécurisées -par une opposition dogmatique de la ville sur les mobilités douces-, et l'inexistence d'un plan de rabattement multimodal ou de navette dédiée font craindre une dépendance automobile renforcée. La MRAe elle-même appelle à un renforcement significatif de l'offre de transports en commun et des aménagements cyclables pour réduire l'empreinte carbone des mobilités quotidiennes.

À ces lacunes s'ajoute une absence presque totale d'ambition écologique dans la conception du quartier. Aucun objectif de performance énergétique, aucun recours planifié aux énergies renouvelables, aucun engagement sur la limitation des émissions carbone ou sur la sobriété des usages n'est inscrit dans le projet. Il n'est fait mention ni de bâtiments passifs, ni de récupération des eaux de pluie, ni de dispositif collectif de production ou de gestion énergétique. L'idée même d'un écoquartier est évacuée au profit d'un urbanisme fonctionnel de promoteur, dont les externalités environnementales seront à la charge des générations futures.

Enfin, aucune certification environnementale (type HQE, BREEAM, Effinature ou label BiodiverCity) n'est envisagée, et aucune gouvernance locale du quartier n'est anticipée pour garantir des usages collectifs durables (jardins partagés, gestion des commons, circuits courts, etc.). Ce déficit de projection traduit un modèle d'aménagement tourné vers le passé, en contradiction avec les objectifs contemporains de la planification urbaine et de la transition écologique.

3 Une concertation en trompe-l'œil, des besoins non pris en compte

Le compte rendu de la concertation révèle un décalage préoccupant entre les attentes exprimées par les habitants et les orientations retenues dans le projet final. De nombreuses propositions issues des ateliers participatifs appelaient à un urbanisme à visage humain : logements abordables et intergénérationnels, préservation du patrimoine architectural, intégration d'équipements publics de proximité, sobriété foncière, respect de la biodiversité, développement des mobilités douces, et mise en place de formes de gouvernance partagée. Ces priorités, pourtant légitimes et argumentées, ont été très partiellement reprises. Le projet reste largement structuré autour des logiques du promoteur, avec des ajustements de façade qui ne répondent ni à l'ambition exprimée, ni aux enjeux du territoire.

Plus encore, cette opération semble conçue hors-sol, en rupture avec le tissu pavillonnaire et la mémoire sociale de Champrosay. Elle ne prend pas en compte les besoins concrets de la population draveilloise : absence d'offre de logement social pour les familles, manque d'infrastructures de petite enfance, carence persistante en équipements culturels, sportifs et de santé. Ce projet ne vient pas renforcer l'attractivité d'un quartier existant ni répondre à un déficit public identifié ; il crée une enclave homogène, tournée vers un marché immobilier captif, sans articulation réelle avec la politique urbaine et sociale de la commune. C'est cette absence de vision partagée et de stratégie d'intérêt général qui constitue l'un des angles morts majeurs du projet.

Conclusion : un projet aveugle à sa propre finalité

En définitive, ce projet d'aménagement, présenté comme un levier de reconversion urbaine, échoue à démontrer sa valeur d'utilité publique et sa cohérence territoriale. À aucun moment dans le dossier soumis à enquête publique n'apparaît une présentation claire et chiffrée de l'économie générale du projet : coût global, plan de financement, phasage, rentabilité attendue, part de logements sociaux, charges induites pour la collectivité. Cette opacité empêche toute évaluation sérieuse des bénéfices collectifs du projet et trahit un déséquilibre préoccupant entre l'intérêt privé de l'opérateur et l'intérêt général.

Un projet d'une telle ampleur, sur un site aussi stratégique, exigeait transparence, ambition et exemplarité. Il se contente d'un minimum réglementaire et d'une concertation formelle. Ce n'est pas ainsi que l'on fabrique une ville durable. C'est pourquoi nous appelons à une révision profonde de ce projet, au bénéfice d'une véritable vision partagée pour le quartier de Champrosay et la commune de Draveil.



Je contre le projet des travaux de l'hôpital Joffre, cela sera pour les habitants de la route de l'ermitage que des soucis pour entrer et sortir de chez nous.

À partir de m.pecquenard@ [REDACTED] >

Date Dim 13/07/2025 19:59

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Envoyé de mon iPhone



Projet Joffre

À partir de Antunes Sandra <[REDACTED]>
Date Dim 13/07/2025 20:29
À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Mr et Mme Antunes
08 rue Bizet
91210 Draveil

Monsieur, Madame

Faisant suite à l'enquête publique relatif au projet cité en objet, force est de constater que l'avis des habitants du quartier Champrosay est loin d'être pris en compte.

Nous nous sommes retrouvé face à un projet surdimensionné dont les structures ne seront en rien profitables au quartier mais dont l'intérêt financier prime sur quiétude à tous niveaux. Sans compter sur la dénaturation de notre environnement végétal.

Un hôtel qui sera forcément limité voir quasi nulle en terme de fréquentation avec une issue à terme fera fonction de logement avec les désagrément de population que nous connaissons déjà. Quoique dise les porteurs de ce projet, les nuisances seront plus défavorable que bénéfique. Pourquoi ne pas se centrer sur un lieu d'accueil avec des structures pour les aînés dépendants ou non; un pôle médical.....

Toutes nos suggestions ont été notifié lors des différentes rencontres aux Théâtre Cardwel. En tout état de cause nous disons un NON ferme à ce projet.

Cordialement,

Mr et Mme Antunes



contribution sur le registre d'enquête publique du site de Joffre : M. Et Mme PFAUWADEL

À partir de Valérie Pfauwadel <[REDACTED]>

Date Dim 13/07/2025 21:17

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Cc [REDACTED]

2 pièces jointes (187 Ko)

Lettre Commissaire enqueteur Joffre 20250713.pdf; Lettre Commissaire enqueteur Joffre 20250713.docx;

Bonsoir,

Trouvez ci-joint la contribution que nous aimerions porter au registre de l'enquête publique en cours autour du projet de l'hôpital Joffre.

Nous vous avons mis cette contribution au format word et en format PDF (non répudiation).

Cordialement,

M. Et Mme Pfauwadel

11B rue de l'ermitage
91210 Draveil

Mr et Mme Pfauwadel
11B rue de l'ermitage
91210 Draveil

Draveil, le 12 juillet 2025

Objet : Observations dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de réaménagement du site Joffre

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Par la présente lettre et dans le cadre de l'enquête publique que vous menez se terminant le 18 juillet 2025, je souhaite formuler mes observations sur le projet de réaménagement de l'ancien hôpital Joffre à Draveil dans le quartier de Champrosay.

Résidant à proximité immédiate de ce site, nous sommes particulièrement concernés et potentiellement impactés par les transformations envisagées, tant sur le plan environnemental qu'urbanistique, et souhaite vous faire part de plusieurs observations et réserves importantes notamment à la lecture des documents soumis par la mairie dans le cadre de cette enquête.

La finalité de ce processus menant à un changement d'affectation de la zone de Joffre d'un site hospitalier en une zone résidentielle et commerciale, mèneront à des changements peu réversibles. L'importance du projet initiale et surtout sa pérennité et son impact sur le long terme est clef dans la proposition. A la lumière de cela la proposition actuelle nous questionne et nous voudrions donc vous en faire part. Nos questionnements sont les suivants :

1. Enclavement et incohérence du site avec un projet d'envergure

Le site Joffre est situé en retrait, dans un cul-de-sac enclavé entre la Seine et la forêt de Sénart.

Cette situation géographique particulière est l'une des raisons qui nous ont poussés à acheter notre résidence principale dans ce quartier : un environnement calme, préservé, loin des axes commerciaux et des grandes infrastructures, proche de la nature et de l'ancien sanatorium - un lieu chargé d'histoire et de sens. Que ce soit Nadar, Daudet ou Delacroix tous avaient leur résidence justement à cet endroit dans un rayon de 500 mètre du site de Joffre.

Le projet tel qu'envisagé ne tient aucunement compte de cet isolement. Nous en voulons pour preuve tout simplement la topographie du lieu, en coteau, en rendant difficile l'accès, notamment à vélo, ce qui est contradictoire avec les objectifs affichés de mobilité douce. En pratique, monter ou descendre ces pentes à vélo reste difficile, voire dangereux, en particulier pour les familles ou les personnes âgées.

2. Mobilité et accessibilité : un leurre basé sur une étude biaisée

Le projet parle d'accessibilité via les transports en commun et les mobilités douces. Ce qui en soit est souhaitable dans l'absolu.

Le bon sens nous dit qu'un projet de cette ampleur, qui doublera la population résidente de ce quartier doit baser son projet sur un plan de transport et de mobilités alternatives, qui considérera la montée en charge et l'adéquation du financement et de l'évolution de l'offre.

La réalité, pour le vivre au quotidien, et qui nous démontre le biais de l'étude, c'est que ces propositions reposent sur des conditions de mobilité de plus en plus dégradées :

- Le niveau de service de la gare RER de Ris-Orangis a baissé depuis 2012, avec la suppression des trains directs vers Paris.
- La mairie, elle-même, a supprimé une ligne de bus (l'Inter-Val) depuis la rentrée de septembre 2024, en tout cas sur la desserte de Joffre.
- La gare dite "proche" est à plus de 2 km, avec un accès difficile en raison du relief.
- Les pistes cyclables sont dangereuses ou inexistantes, notamment en raison de la RD448, route départementale étroite et enclavée entre plusieurs propriétés, ne permettant ni élargissement ni sécurisation.
- Le réseau routier est déjà saturé : l'étude de trafic associée au projet, tout comme l'avis de la MRAE, indique un taux de congestion entre 89 et 98 %. La disparition des mentions de nuisances (pollution, trafic) dans la nouvelle version du PLU interroge fortement et semble traduire une volonté d'amoindrir artificiellement l'impact réel du projet.

3. Surcapacité et saturation du marché immobilier local

Le caractère "d'intérêt général" du projet s'appuie sur des données démographiques et immobilières datées (2014 et 2021), qui ne prennent pas en compte les nombreux projets immobiliers récents ou en cours :

- réaménagement du centre-ville,
- programme Mainville,
- logements rue Henri Barbusse à la limite de Vigneux, etc.

En parallèle, une centaine de logements existe déjà en face du site Joffre - les anciens bâtiments du personnel hospitalier.

Où est la cohérence en matière de mixité sociale, si l'on ne tient pas compte de cet existant ?

Le tissu urbain local ne peut absorber une nouvelle densité sans porter atteinte à l'équilibre social et écologique du quartier.

4. Un projet commercial et hôtelier mal dimensionné

Le projet inclut la construction d'un hôtel 4 étoiles, censé répondre aux besoins d'Orly et de Paris-Saclay.

Or :

- Orly est à plus de 30 minutes en voiture en conditions optimales
- Paris-Saclay à près de 1h30 en semaine aux heures de pointes.

Ces emplacements ne présentent aucun lien opérationnel direct avec le site.

- Aucune étude de marché sérieuse n'a été publiée pour justifier la viabilité économique d'un tel établissement dans cette zone isolée (on peut se poser la question, si cela ne cache pas un futur hôtel social ?)

- De nombreux commerces déjà existants à Draveil et Soisy sont en difficultés ou ont fermé.

Créer de nouvelles surfaces commerciales dans ce contexte apparaît totalement déconnecté des réalités économiques locales.

5. Dans les changements de zonage en zone UJ, celle correspondant à l'ancienne chaufferie, manque de clarté et d'étude complète.

En effet dans cette partie la zone UJ passe en ZONE N(naturel) + ZONE UL (équipement public).

La zone UJ est actuellement sur une zone bétonnée et potentiellement compliquée à réhabilité en zone naturel ou en équipement public (où a quel coût ?).

Enfin, il est particulièrement préoccupant de constater que la mairie « crée » une zone N (zone naturel) localiser au niveau des cheminées de chaufferie de l'hôpital (coût caché de dépollution, démolition et re naturalisation.)

6. Dépollution d'un site hospitalier.

A notre grand étonnement nous n'avons vu aucune mention quant à la pollution et donc l'effort de dépollution du site, surtout pour un projet qui se veut vertueux.

Un site hospitalier est par essence sujet à plusieurs pollutions comme des produits radioactifs utilisés dans certaines pratiques médicales, biologiques et toxiques (entre les maladies, les médicaments, les produits détergeant ... propre à l'activité hospitalière). Les bâtiments ont probablement de l'amiante, du plomb et autres polluants utilisés à l'époque de leurs constructions. Sans être spécialiste en la matière le bon sens nous laisse penser qu'un simple coup de bulldozer ne sera pas suffisant.

7. Respect des règles d'évolution du PLU par rapport au changement de l'emprise au sol par rapport au projet initial.

A la lecture et comme détaillé dans le rapport de la MRAE, nous sommes très étonnés de la règle, disons flottante, d'ajouter 2 mètres dans la longueur et la largeur sur l'emprise au sol des bâtiments existants. Sur des bâtisses de 10 m / 10 m par exemple on est plus sur des agrandissements de 44% que les 25% maximum qui peuvent être ajouté en zone UL. En l'état cette mention des 2 mètres nous semblent plus un chèque en blanc pour le projet actuel mais aussi pour les évolutions futures en laissant un champ libre à du bétonnage en deuxième vague.

8. L'impact sur les réseaux autre que routier non étudié, et donc un cout caché pour la ville donc le contribuable.

Le réseau des eaux grises a été dimensionné lorsque Joffre était en activité, avec une population peut consommatrice de leur état. Les volumes générés par le projet, ne seront pas une augmentation « que » d'une dizaine de pourcents. Le nouveau foyer a ses eaux grises qui débordent déjà régulièrement...

Pareil pour le réseau électrique, qui n'est d'ailleurs toujours pas enfoui dans cette partie de la commune. Une telle infrastructure sera énergivore et aucune mention de sa montée en charge n'apparaît.

Le réseau internet et téléphonique est déjà saturé, l'addition de 300 logements supplémentaires demandera de déployer de la fibre supplémentaire mais là aussi rien de spécifique n'est mentionné.

Pareil pour la collecte des ordures ménagères, aucun impact sur les coûts qui devront être porté par la collectivité n'apparaît sur les documents.

Il est pour nous essentiel que pour un projet de cet ampleur la mairie est une compréhension et donc une transparence sur l'ensemble des coûts directs et indirects pendant et après le projet.

9. Le stationnement : même si traité dans le projet, la réponse lève certaines questions.

En effet au-delà de l'engorgement des rues du quartier, des voitures ventouses et autres problématiques liés à l'enclavement même du site (on compte à minima 2 voitures par foyer car seul moyen de faire ses courses etc...), la construction d'un parking en silo de 4 sous-sols est assez effrayante... surtout en banlieue... De plus la mise en œuvre à flanc de coteaux de la Seine sur une terre de meulière, demande une étude de faisabilité technique un peu plus « creusée ». La réponse au problème est des plus bancal et les nouveaux propriétaires ne manqueront pas d'avoir la même conclusion et de se garer dehors.

En conclusion, nous ne sommes pas opposées par principe à l'idée d'un réaménagement réfléchi du site Joffre alliant son histoire, l'histoire locale, le respect du site et de la forêt de Sénart. Cependant, le projet présenté souffre de nombreuses incohérences, repose sur des données obsolètes, sous-estime l'impact réel sur la mobilité et l'environnement, et ne respecte ni le tissu urbain ni l'identité naturelle du quartier.

Nous vous remercions de prendre en considération ces remarques dans votre rapport, et reste à votre disposition pour tout complément d'information ou échange.

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de ma considération.

Guillaume et Valérie Pfauwadel

Projet Joffre : dangerosité carrefour Ermitage / Daudet

À partir de BRUGEAUD Franck (mailto:franck.brugaud@mairie-daveil.fr)

Date Lun 14/07/2025 16:08

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Dans le cadre de cette enquête publique je souhaite porter un témoignage complémentaire et un zoom sur la dangerosité du carrefour routier Ermitage / Daudet.

La situation actuelle est déjà particulièrement dangereuse pour les piétons et notamment lors des horaires de desserte de l'école de Champrosay qui sont aussi en heures de pointe pour celles et ceux qui circulent en voiture sur cet axe très chargé.

Les nombreuses interventions auprès des services locaux sont restées sans suite au motif que la rue Daudet est une départementale (RD448) et donc relève des compétences du préfet.

La circulation très chargée sur cet axe est problématique au regard des flux, des vitesses excessives et du non respect du code de la route (nombreux franchissements de feux rouges). On ajoute à cela des trottoirs inadaptés où stationnent les piétons avec des enfants ou des poussettes, d'une largeur inférieure à 1 m et on a là une situation très dangereuse.

On voudrait donc nous faire croire que le trafic supplémentaire occasionné sur cet axe avec l'alimentation du flux supplémentaire de la rue de l'Ermitage engendré directement par le projet Joffre serait sans conséquences voir même améliorerait l'existant avec des solutions connues mais jamais mises en œuvre depuis des années ? Le groupe Pichet a bâclé son étude d'impact dans le seul intérêt de vendre un projet de vente.

Pichet nous prend pour des imbéciles.

Ce projet dans son impact flux de circulation sur le quartier et la ville n'est pas viable. Il est même néfaste pour la sécurité des riverains comme pour leur tranquillité.

Si certains pensent que l'on se serait habitué au calme, est-ce un motif pour dégrader la qualité de vie du quartier ? Devrait on subir des nuisances au seul motif de faire comme tout le monde ?

NON le projet en l'état est irrecevable et inaudible.

Bien à vous.

Franck BRUGEAUD

Ce message et toutes les pièces jointes sont établis à l'intention exclusive de ses destinataires et sont confidentiels. L'intégrité de ce message n'étant pas assurée sur Internet, la  ne peut être tenue responsable des altérations qui pourraient se produire sur son contenu. Toute publication, utilisation, reproduction, ou diffusion, même partielle, non autorisée préalablement par la , est strictement interdite. Si vous n'êtes pas le destinataire de ce message, merci d'en avertir immédiatement l'expéditeur et de le détruire.

This message and any attachments are intended solely for the addressees and are confidential. 
may not be held responsible for their contents whose accuracy and completeness cannot be

Site Joffre

À partir de Michel Villedieu <miden95@gmail.com>

Date Lun 14/07/2025 17:00

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Je suis très inquiet en ce qui concerne le projet Joffre. La circulation que ça va engendrer ne sera pas supportable. Ouvrir la route du chene d Antin serait une catastrophe et très nuisible pour la faune et la flore.

Vous allez détruire un environnement exceptionnel.

Pour mon habitation je crains aussi fortement la circulation des poids lourds. Déjà que les cars roulent souvent comme des dérapes et doivent manger le trottoir régulièrement car cela fait trembler ma maison. Et cela très très souvent. J espere que vous reverrez votre copie qui ne fait pas l unanimité.

On manque de place USLD en région parisienne et cela serait une bonne chose. J ai connu ce problème récemment pour ma mère et j ai vu à quel point nous manquons de places.

SVp t'envoyer votre copie.

Michel Villedieu

Contribution enquête publique projet Joffre TALAAT

À partir de Jouanne Laura <~~laura.jouanne@chuvie.com~~>

Date Mar 15/07/2025 11:13

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

 1 pièce jointe (17 Ko)

Contribution enquête publique TALAAT.docx;

Monsieur,

Veuillez trouver ci-joint notre contribution à l'enquête publique dans le cadre du projet plurifonctionnel de valorisation du site de l'ancien hôpital Joffre.

Cordialement,
M. et Mme Talaat

Le projet de valorisation du site de l'ancien hôpital Joffre suscite notre vive inquiétude, en tant que Draveillois depuis 2007 et habitants du quartier de Champrosay depuis 2018, sur plusieurs points :

- **Le dimensionnement du projet** : le nombre de logements prévus nous paraît totalement inadapté aux accès routiers existants. Le quartier ne dispose pas de voies d'accès suffisantes pour absorber une telle densification.
- **L'impact sur la circulation** : l'ensemble du quartier est déjà fortement congestionné, le site étant enclavé entre la Seine et la forêt de Sénart. Le trafic routier y est déjà extrêmement contraint, entraînant des embouteillages aux heures de pointe ainsi qu'une situation dangereuse pour les piétons et les cyclistes.
L'étude de trafic mentionnant un « impact modéré » nous semble largement sous-estimée, et ce pour plusieurs raisons :
 - la prise en compte limitée des horaires de pointe (calculée sur une seule heure, alors que les embouteillages s'étendent bien au-delà),
 - l'estimation du nombre de véhicules par foyer, manifestement sous-évaluée,
 - l'annonce de 897 mouvements journaliers, jugés comme un « impact modéré », ce que nous contestons,
 - les propositions de circulations douces, certes positives, mais difficilement applicables en raison de la dangerosité de la rue Daudet (étroite et très fréquentée), de l'accès difficile à la gare RER de Ris-Orangis (pente raide), et de l'absence de liaison directe avec Paris.
- **L'impact environnemental** : le projet prévoit une réduction de 10 % des surfaces boisées et une hausse significative du trafic, dans un secteur proche de la forêt de Sénart, espace naturel remarquable qu'il est essentiel de préserver.
De plus, la construction d'un parking en silo va à l'encontre des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de limitation des nuisances sonores.

Nous ne sommes pas opposés à la réhabilitation du site Joffre, mais nous tenons à vous faire part de notre opposition au projet dans sa forme actuelle, qui ne prend pas suffisamment en compte les impacts environnementaux et routiers qu'il engendrera.

M. et Mme Talaat

Thierry Durieux

Riverain du site de l'hôpital Joffre depuis 2002 .

Draveil, le 15/07/2025

À l'attention du Commissaire enquêteur

M.Brice Devriere.

Objet : Avis au projet de réhabilitation du site de l'ancien hôpital Joffre – Enquête publique relative à la mise en compatibilité du PLU

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je tiens, par la présente, à exprimer mon avis concernant le projet de réhabilitation du site de l'ancien hôpital Joffre à Draveil, dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme.

Enfin un projet qui s'inscrit dans une double logique vertueuse : répondre à la crise du logement qui frappe la France, tout en respectant pleinement les exigences environnementales actuelles, notamment les objectifs de Zéro Artificialisation Nette (ZAN), ce qui n'était pas du tout le cas des projets précédents.

La crise du logement est une réalité : en 2023, moins de 300 000 logements neufs ont été autorisés, un chiffre historiquement bas. En 2024, les perspectives sont encore plus préoccupantes avec une baisse de près de 30 % des permis de construire. Plus de 2,6 millions de ménages sont en attente d'un logement social. Les jeunes, les familles modestes et les personnes âgées rencontrent des difficultés croissantes pour accéder à un logement digne et abordable.

Dans ce contexte tendu, le projet Joffre propose une réponse concrète, équilibrée et durable :

1. Il prévoit la création de 150 logements, dont 30 % sociaux, avec des typologies variées pour répondre aux besoins de tous les profils de ménages.
2. Il développe une résidence services seniors qui s'inscrit dans la dynamique démographique locale, en apportant une solution adaptée et de qualité pour les personnes âgées.
3. Il transforme une friche hospitalière sans empiéter sur les espaces naturels alentours. Aucun Espace Boisé Classé n'est touché, la végétation est préservée et enrichie, et plus de 80 % du site reste perméable.
4. Il applique concrètement les principes de la loi Climat et Résilience et la démarche ZAN : réutilisation du bâti existant, réduction de l'artificialisation, désimperméabilisation des sols, et constructions nouvelles raisonnées.
5. Il valorise le patrimoine bâti remarquable du site, en particulier les pavillons de l'ancien sanatorium et le bâtiment Brassens, qui seront réhabilités dans le respect de leur architecture d'origine.
6. Il engage une dynamique locale porteuse d'emplois, avec plus de 130 postes attendus dans les secteurs de l'hôtellerie, des services, de la santé et du commerce.
7. Il favorise les mobilités durables (navettes électriques, stationnements pour vélos, voies piétonnes) tout en maîtrisant les flux automobiles grâce à une organisation circulaire.

En somme, ce projet est intéressant par sa capacité à concilier densification maîtrisée, inclusion sociale, respect du patrimoine et engagement écologique.

Je soutiens donc ce projet, qui constitue une opportunité rare, enfin, de redonner vie à un site emblématique, tout en participant activement à l'effort collectif contre la crise du logement et en faveur de la transition écologique.

Je vous remercie pour l'attention portée à cette contribution et vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de mes salutations respectueuses.

Thierry Durieux.

enquête sur le devenir du site Joffre

À partir de BLivic Consultant <[redacted]@hotmail.com>

Date Mar 15/07/2025 13:22

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

 1 pièce jointe (85 Ko)

enquete hopital joffre champrosay draveil.pdf;

Bonjour Monsieur le Commissaire enquêteur,
ci-joint un courrier a votre attention concernant la réhabilitation du site Joffre.

Merci de le prendre en compte

Bien cordialement

Bruno Livic

Draveil le 15 juillet 2025

Monsieur Brice DEVRIERE

Commissaire enquêteur pour
le site de Joffre/Champrosay

Objet : Enquête publique sur le projet de réaménagement du site Joffre

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je souhaite formuler mes observations concernant le projet de réaménagement de l'ancien hôpital Joffre à Draveil, dans le quartier de Champrosay.

Résidant à proximité immédiate de ce site, nous sommes particulièrement concernés et potentiellement impactés par les transformations envisagées, tant sur le plan environnemental qu'urbanistique.

1. Enclavement et incohérence du site avec un projet d'envergure

Le site Joffre est situé en retrait, dans un cul-de-sac enclavé entre la Seine et la forêt de Sénart. Cette situation géographique particulière est l'une des raisons qui m'ont poussé(e) à choisir ma résidence principale dans ce quartier : un environnement calme, préservé, éloigné des axes commerciaux et grandes infrastructures, proche de la nature et de l'ancien sanatorium — un lieu chargé d'histoire et de sens.

Le projet envisagé ne tient aucunement compte de cet isolement, comme en témoigne la topographie en coteau, rendant l'accès difficile, notamment à vélo, ce qui contredit les objectifs affichés de mobilité douce. En pratique, monter ou descendre ces pentes à vélo est difficile, voire dangereux, en particulier pour les familles ou les personnes âgées.

2. Mobilité et accessibilité : un leurre basé sur une étude biaisée

Le projet évoque l'accessibilité via les transports en commun et les mobilités douces, ce qui est souhaitable en soi. Cependant, un projet de cette ampleur, qui doublera la population résidente du quartier, devrait s'appuyer sur un plan de transport et de mobilités alternatives prenant en compte la montée en charge, le financement et l'évolution de l'offre.

Or, la réalité quotidienne démontre le biais de l'étude :

- Le niveau de service de la gare RER de Ris-Orangis a diminué depuis 2012, avec la suppression des trains directs vers Paris.
- La mairie a supprimé une ligne de bus (l'Inter-Val) desservant Joffre depuis septembre 2024.
- La gare dite « proche » est à plus de 2 km, avec un accès difficile en raison du relief.
- Les pistes cyclables sont dangereuses ou inexistantes, notamment à cause de la RD448, route départementale étroite et enclavée entre plusieurs propriétés, ne permettant ni élargissement ni sécurisation.
- Le réseau routier est déjà saturé : l'étude de trafic associée au projet, ainsi que l'avis de la MRAE, indiquent un taux de congestion entre 89 % et 98 %.

Par ailleurs, la suppression des mentions relatives aux nuisances (pollution, trafic) dans la nouvelle version du PLU interpelle et semble traduire une volonté d'amoindrir artificiellement l'impact réel du projet.

3. Surcapacité et saturation du marché immobilier local

Le caractère « d'intérêt général » du projet s'appuie sur des données démographiques et immobilières datées (2014 et 2021), qui ne prennent pas en compte les nombreux projets immobiliers récents ou en cours (réaménagement du centre-ville, programme Mainville, logements rue Henri Barbusse à la limite de Vigneux, etc.).

Par ailleurs, une centaine de logements existe déjà en face du site Joffre, dans les anciens bâtiments du personnel hospitalier.

Où est la cohérence en matière de mixité sociale si l'on ne tient pas compte de cet existant ? Le tissu urbain local ne peut absorber une nouvelle densité sans porter atteinte à l'équilibre social et écologique du quartier.

4. Un projet commercial et hôtelier mal dimensionné

Le projet inclut la construction d'un hôtel 4 étoiles, censé répondre aux besoins d'Orly et de Paris-Saclay.

Or :

- Orly est à plus de 30 minutes en voiture en conditions optimales.

- Paris-Saclay est à près d'1h30 en semaine aux heures de pointe.

Ces emplacements ne présentent aucun lien opérationnel direct avec le site.

- Aucune étude de marché sérieuse n'a été publiée pour justifier la viabilité économique d'un tel établissement dans cette zone isolée (on peut se demander si cela ne cache pas un futur hôtel social).

- De nombreux commerces existants à Draveil et Soisy rencontrent déjà des difficultés ou ont fermé.

Créer de nouvelles surfaces commerciales dans ce contexte semble déconnecté des réalités économiques locales.

5. Dépollution d'un site hospitalier

À ma grande surprise, aucune mention n'a été faite quant à la pollution et aux efforts de dépollution du site, alors que le projet se veut vertueux.

Un site hospitalier est par nature susceptible de pollutions diverses (produits radioactifs, biologiques, toxiques, amiante, plomb, etc.). Sans être spécialiste, il paraît évident qu'un simple démantèlement ne suffira pas.

6. Impact sur les réseaux autres que routiers non étudiés : un coût caché pour la ville et le contribuable

Les réseaux d'eaux grises, électriques, internet et téléphoniques sont déjà saturés ou insuffisamment dimensionnés.

Le projet, avec ses 300 logements supplémentaires, entraînera une augmentation significative des volumes et des besoins, sans que les documents ne mentionnent la montée en charge ni les coûts associés.

Il est essentiel que la mairie ait une compréhension claire et transparente de l'ensemble des coûts directs et indirects, pendant et après le projet.

7. Stationnement : réponse insuffisante

Au-delà de l'engorgement des rues, des voitures ventouses et autres problématiques liées à l'enclavement, la construction d'un parking silo de 4 sous-sols est inquiétante, surtout en banlieue.

De plus, la faisabilité technique d'une telle construction à flanc de coteau sur une terre de meulière nécessite une étude approfondie.

Il est probable que les nouveaux propriétaires préféreront se garer à l'extérieur, ce qui ne résoudra pas le problème.

En conclusion, nous ne sommes pas opposées à un réaménagement du site Joffre, alliant son histoire, le respect du site et de la forêt de Sénart. Cependant, le projet présenté souffre de nombreuses incohérences, repose sur des données obsolètes, sous-estime l'impact réel sur la mobilité et l'environnement, et ne respecte ni le tissu urbain ni l'identité naturelle du quartier.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en considération ces remarques dans votre rapport. Je reste à votre disposition pour tout complément d'information ou échange.

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de ma considération distinguée.

Adelaïde et bruno LIVIC

(Aucun objet)

À partir de Giuseppe Pugliese <[REDACTED]>

Date Mar 15/07/2025 22:54

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Monsieur Brice DEVRIERE,

Voici quelques observations concernant le projet de réhabilitation de l'hôpital Joffre à Draveil, piloté par le groupe Pichet. Ces remarques visent à alimenter la réflexion sur l'aménagement du site et à garantir qu'il s'intègre harmonieusement dans son environnement tout en répondant aux attentes des riverains et usagers.

1. En termes de valorisation du patrimoine, la réhabilitation permet de préserver et redonner vie à un site historique, évitant sa dégradation complète et accessoirement le squat. La conservation de bâtiments remarquables, bien intégrés au projet, constitue un élément patrimonial fort.
2. D'une façon générale, le projet s'inscrit comme une réponse à la crise du logement en Île-de-France, tout en limitant l'artificialisation de nouveaux sols.
3. Une véritable réintégration urbaine : la transformation de ce site enclavé et peu accessible en quartier vivant, connecté à la ville de Draveil, contribue à une bonne cohésion urbaine grâce aux accès déjà existants, Attention toutefois à la saturation des accès en heures de pointe. La densité annoncée doit être maîtrisée et proportionnée à la capacité d'accueil du quartier (transports, écoles, stationnement...). Il serait préférable de prévoir une densité graduelle, intégrée au tissu existant, progressive et des espaces de respiration (cours, parcs...).
4. Préservation de l'environnement naturel. Le site est en lisière de zones boisées et de la forêt de Sénart. L'impact écologique doit être rigoureusement évalué et doit intégrer des trames vertes, préserver les arbres remarquables, gérer les eaux de pluie de façon durable (noues, bassins...).
5. Concertation avec les habitants. Des inquiétudes ont été exprimées localement (trafic, bruit, perte d'identité du quartier). Il est nécessaire de renforcer la concertation publique à toutes les étapes, et valoriser les retours citoyens dans les ajustements du projet.
6. En termes d'accessibilité et mobilité, l'arrivée de nouveaux logements pourrait saturer les infrastructures existantes. Il est nécessaire de prévoir une

offre de transport en commun renforcée.

7. Mixité fonctionnelle et sociale. Un projet purement résidentiel risquerait de créer un « quartier dortoir ». Or, le projet intègre commerces, activités, services publics et logements sociaux/locatifs abordables pour garantir une mixité.
8. Mémoire du lieu. L'ancien hôpital Joffre est un site chargé d'histoire (hôpital militaire, gériatrique...). Conserver des éléments d'architecture est un parti pris positif.

Le projet de réhabilitation est une opportunité importante pour Draveil, à condition qu'il soit pensé de manière équilibrée, respectueuse de son histoire et de son environnement, et qu'il associe pleinement les habitants dans ses choix. Un phasage du projet pourrait également permettre une adaptation progressive et une évaluation continue de ses impacts.

Joseph Pugliese

Photos situation actuelle cheminement piétons rue de l'Ermitage.

À partir de BRUGEAUD Franck (~~SNCI VOYAGEURS / PRESIDENCE SNCI VOYAGEURS / DSV - SEP~~) <frank.brugaud@snci.fr>

Date Mer 16/07/2025 00:05

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

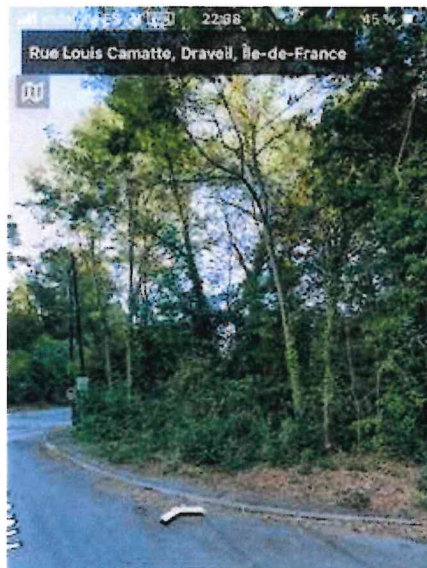
Bonsoir Monsieur le commissaire enquêteur

Des photos du trottoir droit dans le sens descendant de la rue de l'Ermitage depuis la sortie rue Camatte. Vous pourrez aisément constaté l'étroitesse du trottoir existant et cela ne pose de problème à aucun de nos élus actuellement alors que tous les jours des enfants empruntent tout ou partie de ce cheminement. Alors dans le contexte du projet Joffre il n'est pas possible d'imaginer un flux de piétons supplémentaires en toute sécurité.

Encore une fois le projet Joffre ne fera qu'augmenter les difficultés actuelles et la dangerosité de la situation pour les piétons.

Bien à vous

Franck BRUGEAUD



📶 vodafone ES 📶 VPN

22:39

44 % 🔋

15 Rue de l'Ermitage, Draveil, Île-de-France



22:4

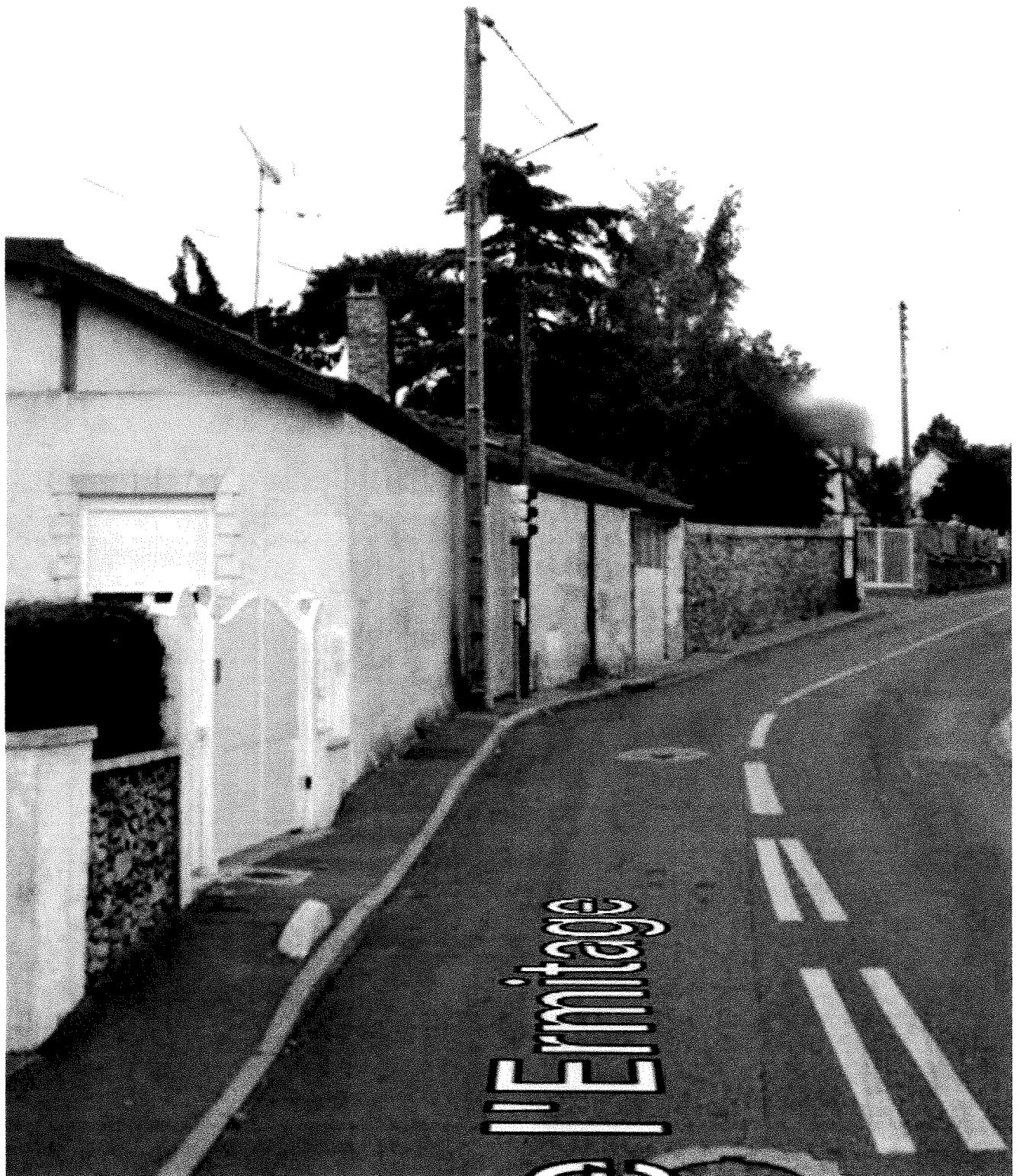
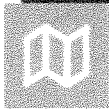
7 Rue de l'Ermitage, Draveil, Île-de-France



3 Rue de l'Ermitage, Draveil, Île-de-France



1 Rue de l'Ermitage, Draveil, Île-de-France



Photos situation actuelle cheminement piétons trottoirs rue Daudet sortie école Champrosay

À partir de BRUGEAUD Franck (~~SNCF VOYAGEURS / PRÉSIDENCE SNCF VOYAGEURS / DSV - SEP~~, <frank.brugaud@sncf.fr>

Date Mer 16/07/2025 00:12

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Monsieur le commissaire enquêteur

Ci-joint une photo du trottoir rue Daudet devant le bar de l'Ermitage là où tous les enfants et parents transitent et/ou stationnent pour aller ou revenir de l'école Champrosay rue ST Anne.

Vu l'étroitesse du trottoir c'est un miracle qu'aucun accident grave ne soit survenu si l'on prend en compte les vitesses excessives sur cet axe routier et le flux actuel très dense.

Encore une fois l'impact du projet Joffre ne fera qu'aggraver la situation.

Bien à vous.

Franck BRUGEAUD

17 Rue Alphonse Daudet, Draveil, Île-de-France



Bonsoir Monsieur le commissaire enquêteur

Des photos du trottoir droit dans le sens descendant de la rue de l'Ermitage depuis la sortie rue Camatte.

Vous pourrez aisément constaté l'étroitesse du trottoir existant et cela ne pose de problème à aucun de nos élus actuellement alors que tous les jours des enfants empruntent tout ou partie de ce cheminement. Alors dans le contexte du projet Joffre il n'est pas possible d'imaginer un flux de piétons supplémentaires en toute sécurité.

Encore une fois le projet Joffre ne fera qu'augmenter les difficultés actuelles et la dangerosité de la situation pour les piétons.

Bien à vous

Franck BRUGAUD

Ce message et toutes les pièces jointes sont établis à l'intention exclusive de ses destinataires et sont confidentiels. L'intégrité de ce message n'étant pas assurée sur Internet, la ~~SNCF~~ ne peut être tenue responsable des altérations qui pourraient se produire sur son contenu. Toute publication, utilisation, reproduction, ou diffusion, même partielle, non autorisée préalablement par la ~~SNCF~~, est strictement interdite. Si vous n'êtes pas le destinataire de ce message, merci d'en avertir immédiatement l'expéditeur et de le détruire.

This message and any attachments are intended solely for the addressees and are confidential. ~~SNCF~~ may not be held responsible for their contents whose accuracy and completeness cannot be guaranteed over the Internet. Unauthorized use, disclosure, distribution, copying, or any part thereof is strictly prohibited. If you are not the intended recipient of this message, please notify the sender immediately and delete it.

Re: Photos situation actuelle cheminement piétons trottoirs rue de l'Ermitage arrêt du bus 4117

À partir de BRUGEAUD Franck (~~SNCF VOYAGEURS / PRESIDENCE SNCF VOYAGEURS / DSV - SFD~~) <~~franck.brugaud@sncf.fr~~>

Date Mer 16/07/2025 00:15

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Bonsoir

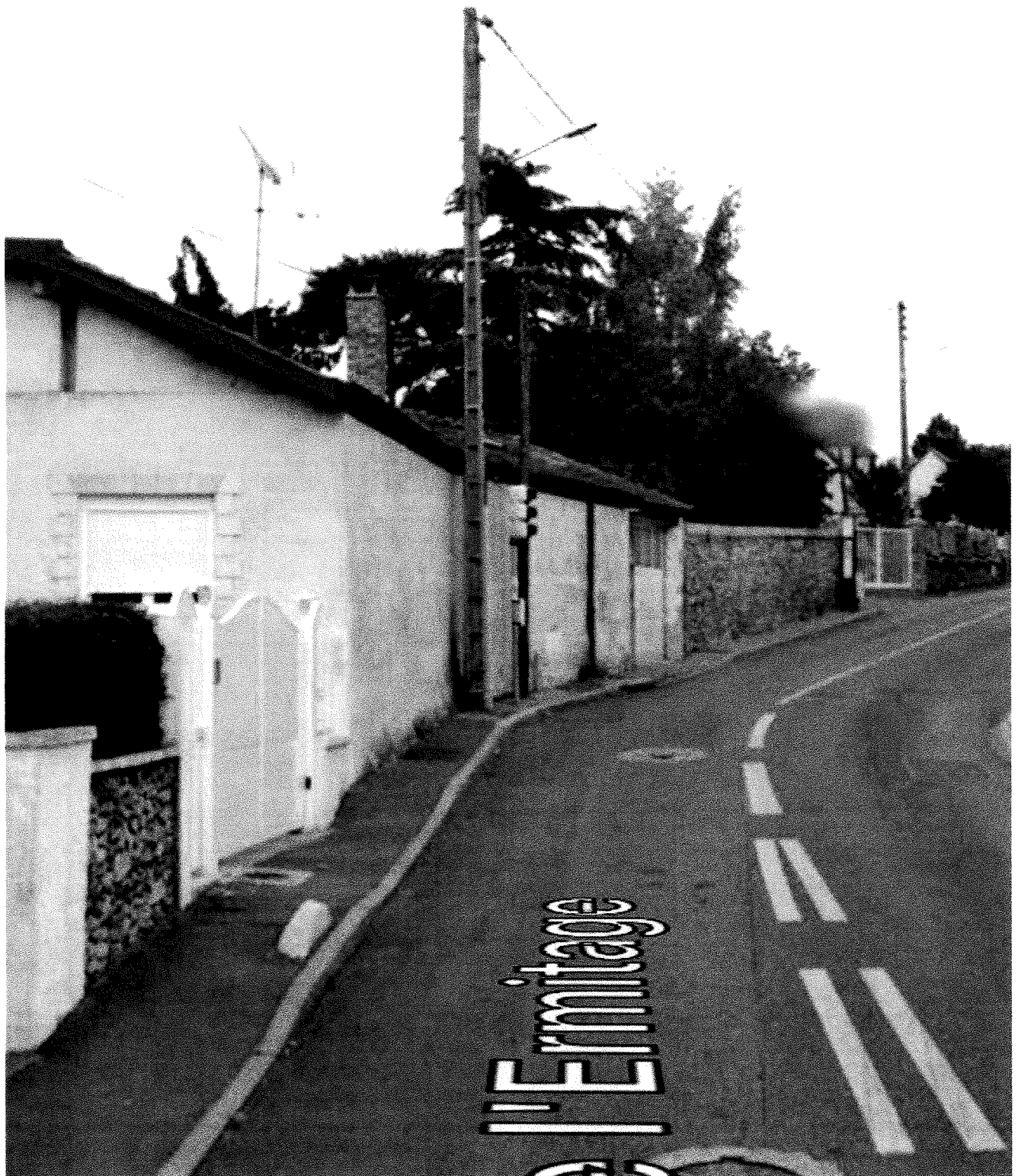
Cette photo c'est aussi l'arrêt du bus 4117.

La dangerosité est avérée et le futur projet d'aménagement de la rue de l'Ermitage dans le cadre du projet Joffre n'arrangera rien !

Bien à vous

Franck BRUGEAUD

1 Rue de l'Ermitage, Draveil, Île-de-France



Projet Joffre

À partir de ~~antoinesere@yahoo.fr <antoinesere@yahoo.fr>~~

Date Mer 16/07/2025 13:38

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Bonjour,

Je me permets de vous envoyer ce mail afin de vous partager mon opinion concernant le projet Joffre. Je suis contre l'aménagement tel qu'il est présenté aujourd'hui. En effet, il va engendrer un très grand nombre de nuisances pour les habitants du quartier. La circulation déjà régulièrement saturée va être encore plus dense. Il ne sera bientôt plus possible de nous déplacer en voiture sans subir d'importants embouteillages. Cela est déjà le cas lorsqu'un accident se produit sur la RD 448. C'est la seule route qui relie directement Champrosay au centre ville.

De plus, il n'existe pas de possibilité de se déplacer en vélo car il n'existe aucune piste cyclable dans la ville.

Les nouvelles lignes de bus, qui auraient dû offrir une mobilité plus aisée, ne répondent pas aux besoins des habitants. La ligne Champrosay-Montgeron a disparu, il n'y a plus de bus le dimanche, les habitants de Champrosay sont désormais privés de marché dominical.

Les trottoirs de la RD448 sont étroits et dangereux. Lorsque 2 bus se croisent, ils frôlent les piétons. Une circulation plus accrue engendrerait forcément un nombre d'accidents plus élevé. La mairie a déjà été saisie sur ce sujet depuis de nombreuses années mais il semblerait qu'aucun aménagement plus sûr ne puisse être possible.

Voilà ma maigre contribution à cette enquête qui devrait être étendue à toute la ville et aux villes alentours car il n'y a pas que des draveillois qui seront impactés. Je suis sensible à mon cadre de vie et je suis draveilloise depuis mon enfance. Je suis sensible aux améliorations que peut apporter la municipalité mais je pense que ce projet nuira aux habitants du quartier.

Cordialement

B. Séré

Enquête publique - Projet hôpital Joffre

À partir de patrick sevestre [REDACTED]

Date Mer 16/07/2025 14:35

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Madame, Monsieur, Bonjour,

Après avoir contribués et participé aux différents échanges en présentiel avec la mairie de Draveil au sujet l'enquête publique sur la réhabilitation du site de l'hôpital Joffre, nous souhaitons porter à votre connaissance notre désaccord sur vos choix sur ce site.

En effet, nous avons choisi de nous installer dans le quartier de Champrosay il y a 13 ans maintenant, cherchant à nous éloigner du centre ville et nous reconnecter avec ce lieu privilégié proche de la nature et de sa tranquillité.

Hors vos projets sont à l'opposé de tout ce qui nous fait aimer ce quartier.

En effet, vous souhaitez y amener des commerces, cependant nous sommes habitués à nous débrouiller sans ces commodités et avons décidé de nous installer ici en connaissance de cause et cela comme la majorité des résidents de ce secteur. Ces commerces ne feront que nous amener plus de passage dans un espace déjà très restreint en terme de déplacement sans zone de stationnement et avec des pics de circulation déjà proche de la saturation et sans possibilité d'amélioration car trop enclavé.

De plus, notre école primaire est déjà complète avec aucune possibilité d'agrandissement et dans des classes déjà vétustes. Qu'advientra t'il de nos enfants qui devront aller en voiture dans d'autres écoles hors secteur car trop éloignées de leur lieu de résidence.. tellement plus compliqué pour les parents à qui vous n'allez certainement pas améliorer leurs qualités de vies. Et cela sans parler des accueils périscolaires ou des parents n'ont à l'heure actuelle même pas la possibilité de faire garder leurs enfants les mercredi et vacances scolaires alors que les 2 parents travaillent et cela par manque de place ... Tout simplement inadmissible !!

Pourquoi ne pas remettre en fonction des espaces soins comme cela était autrefois le cas, un centre de rééducation et résidences pour des seniors cherchant la tranquillité qu'il y a déjà. Cela serait facteur d'emploi comme paravant.

Nous espérons que nos remarques seront prises en considération car nous souhaitons vraiment une réhabilitation réfléchie en conservant ce qu'est déjà ce quartier, un endroit passible et agréable.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos considérations les meilleurs.

Patrick et Valérie SEVESTRE

Envoyé de mon iPhone

Désaccord projet Joffre

À partir de Aznal Valerie <aznalvalerie@free.fr>

Date Mer 16/07/2025 16:38

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Bonsoir

Habitante sur champrosay je vous informe de mon désaccord sur le projet tel que présenté. Il est surdimensionné par rapport au site qui se trouve dans un cul de sac. La vie du quartier va être bouleversée, la circulation infernale.

Il me semble que cette étude est irréaliste ou juste économique mais pas du tout un harmonie avec le lieu.

Cordialement

Valérie Aznal
4 allée Hector Berlioz
91210 Draveil
Envoyé de mon iPhone

Contribution enquête publique Joffre

À partir de Roland ROUSSELIN 

Date Mer 16/07/2025 19:49

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

 1 pièce jointe (23 Ko)

CONTRIBUTION ENQUETE PUBLIQUE PROJET JOFFRE.docx;

Bonjour.

Veuillez trouver ci joint notre contribution à l'enquête publique.

Cordialement

Marylène et Roland Rousselin

Mr Mme Rousselin Roland

7 Bis rue de L'Ermitage

91210 Daveil

Monsieur le commissaire enquêteur

Objet : Observations dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de réaménagement du site Joffre.

Habitant du quartier de Champrosay depuis 1992 nous avons été des spectateurs attentifs des différentes évolutions du quartier étroitement liées à l'hôpital Joffre qui était particulièrement structurant pour les riverains. Nous avons connu l'époque où l'hôpital Joffre était en activité, l'arrêt de Joffre, la réhabilitation en logements initialement destinés aux personnels de l'hôpital en logements sociaux.....

Cette nouvelle évolution avec le réaménagement des bâtiments existants et la construction de nouveaux qui à terme devraient permettre d'avoir 150 logements supplémentaires, un hôtel 4 étoiles, des commerces de proximité me semble totalement insensé au regard des problématiques de circulation, de situation géographique du site et des aspects d'environnementaux au cœur de la forêt de Sénart.

Par conséquent en l'état nous nous opposons au projet qui nous a été présenté par le groupe Pichet lors des soirées du 04/03/25 et 02/04/25.

Vous trouverez ci-dessous nos éléments de réflexion que je tenais à porter à votre connaissance.

Sommaire

- 1) La circulation
- 2) Dimensionnement du projet
- 3) Le PLU
- 4) Nouvelles Solutions de Mobilité

Conclusion

1) La Circulation

Tout d'abord dans la rue de l'Ermitage

Suite à de nombreuses plaintes des riverains concernant les aspects sécurité routière, les services de la mairie ont réalisés différents aménagements (mise en place d'un stop, réalisation de places de stationnement sur la voie pour créer des chicanes, réaménagement du trottoir le long de la forêt de Sénart..... Pour autant aux heures de pointe la situation reste particulièrement accidentogène. Régulièrement les bus sont amenés à se croiser dans cette rue sans pouvoir le faire dans la courbe au niveau du 7 bis – 9, non respect du Stop et des priorités, la vitesse des véhicules reste excessive. Par ailleurs aux heures d'ouvertures et fermetures de l'école rue Saint Anne, les parents d'élève souvent dans la précipitation se garent sur les trottoirs augmentant de fait l'insécurité des piétons devant contourner sur la rue.

Des projets d'aménagement de la rue sont esquissés indiquant un élargissement du trottoir coté habitation et coté forêt création d'une voie pour les vélos. La rue actuellement est limitée dans sa largeur d'un coté par les habitations et de l'autre par la forêt de Sénart qui est protégée Je ne vois pas où sont les réserves foncières pour réaliser ces aménagements Dans ce contexte comment peut on sereinement envisager l'augmentation du trafic routier qui sera générer sur cette rue déjà particulièrement sous tension par :

Les 150 nouveaux foyers et le double de véhicules.

Les clients, les personnels, les prestataires et les livreurs de l'hôtel 4 étoiles

L'activité des commerces

.....Etc

Aux abords du quartier.

Le quartier est dans un cul de sac et la seule issue pour en sortir est d'empreinter la D448 vers Soisy ou vers le centre de Draveil. Les flux de cette départementale venant de Soisy ou du centre de Draveil se déversent dans la D31. Cela forme un goulet d'étranglement pour la grande majorité des véhicules voulant accéder à la N7 ou l'A6 car c'est le seul passage possible dans la zone pour franchir la Seine et la voie SNCF accolées.

Les études de trafic actuelles montrent déjà une saturation de la zone en particulier aux heures de pointe et que nous en tant que riverains constatons au quotidien. Il me semble absolument nécessaire de faire réaliser une étude indépendante prenant en compte l'ajout de l'exhaustivité des flux générés par le nouveau projet de Joffre. Cela mettra en évidence l'impact du projet sur la saturation routière qui fera déborder le vase avec tous les problèmes que cela pose Sécurité mécontentement pollution.....etc

2) Dimensionnement du Projet

-Au delà des problématiques d'engorgement du trafic routier évoquées au point 1), le nombre de logements (150) dont 30% de logement sociaux envisagés pose question. En effet ces logements sociaux viendraient s'ajouter à ceux existants dans les immeubles jouxtant le projet Joffre (ancien logement du personnel de l'hôpital Joffre) me semble problématique. On constate déjà une certaine dégradation du quartier depuis l'installation de ces nouvelles populations. Le sujet du dimensionnement des logements sociaux et leur niveau est de nature à créer un déséquilibre en défaveur des riverains qui avaient fait le choix de ce quartier pour son calme et sa quiétude.

-Par ailleurs le nombre de parkings prévus dans le projet (1 par logement) ne me semble pas en adéquation avec le besoin qui est plutôt de 2 places par foyer au regard de l'isolement du site comme on peut le constater dans le quartier.

Un risque de débordement du stationnement sur les autres rues du quartier sera inévitable ce qui risque des stationnements ventouses avec tous les problèmes que cela pose.

-Réalisation d'un hôtel 4*

Je m'interroge sur les fondements de la construction d'un hôtel qui plus est, un 4 étoiles sur le site de Joffre. On peut imaginer qu'il assurera

- des séjours de courtes durées alimentés par des clients venant en voiture et/ou en bus via des accords avec des tours opérateurs.
- l'organisation de séminaires d'entreprises.
- en cas de manque de rentabilité des hébergements d'urgences dans le cadre d'une reconversion.

Dans tous les cas des véhicules seront nécessaires pour accéder à ce site isolé ce qui viendra gonfler le trafic dans la rue de l'Ermitage et plus largement dans le secteur comme évoqué précédemment très engorgé.

-Dans ce projet l'APHP prévoit la cession d'une parcelle pour la réalisation d'un équipement public. A ce jour rien n'est défini sur la nature de cet équipement donc difficile d'envisager les impacts mais comme tout équipement public il draine des utilisateurs de l'équipement et par la même occasion de la circulation supplémentaire.

-Commerces de Proximité

La viabilité des commerces de proximité annoncés dans le projet n'est pas acquise au regard de l'isolement de ce site. Habitant le quartier depuis 1992 j'ai toujours entendu parler de l'arrivée de ces commerces. A ce jour dans le site de Joffre aucune implantation. Le seul commerce réalisé dans le quartier sur cette période est le magasin ALDI sur la D31 (lieu de passage important) Pour information une boulangerie adossée à ALDI n'a pas résisté longtemps.

3) Le PLU

Le PLU actuel de la zone concernée ne permet pas les activités commerciales et activités de services notamment pour la restauration, l'hébergement hôtelier et touristique prévu dans le projet Joffre. Modifier ce PLU serait consentir à abandonner une zone dédiée et particulièrement adaptée pour exploiter des bâtiments touchant la santé (hôpital gériatrique, maison de repos, EHPAD.....) dans un espace protégé au cœur de la forêt assurant le calme et la tranquillité nécessaire aux personnes fragilisées par leur état de santé ou leur grand âge. Nos aînés ne s'étaient pas trompés dans le choix de ce site pour construire un hôpital.

-De plus la modification du PLU à 8 mois des élections municipale ne me semble pas être une urgence pour un projet aussi impactant pour le quartier et commune de Draveil. L'équipe qui sera en place suite à cette élection au printemps 2026 aura toute légitimité pour assurer la gestion de ce projet qui sera certainement inclus dans programmes des candidats.

4) Nouvelles Solutions de Mobilité

Sont évoquées dans le projet des solutions circulations douces (vélo, trottinette électrique, ...Etc). Les personnes faisant le choix de ces solutions vont se retrouver à un moment sur la D448 puis la D31 pour se rendre à la gare de Ris Orangis ou uniquement sur la D448 pour se rendre en centre ville. Elles devraient circuler au milieu des voitures, des camions, des bus sur un axe étroit par conséquent je ne vois pas un engouement fort pour ces solutions mettant les personnes en grand danger

Conclusion

Revoir le projet sur le site de Joffre en profondeur est l'occasion de l'orienter vers sa vocation historique qui lui va si bien. La population est en attente d'aménagements d'infrastructures dans le domaine sanitaire et/ou le médical. Cela permettra d'élargir l'offre pour les Draveillois ou les habitants des communes voisines Tous pourront profiter d'un cadre exceptionnel tout en évitant aux personnes âgées de les déraciner de leur lieu de vie. Comme de nombreux riverains je continuerai à suivre avec attention ce projet qui en l'état il n'est cohérent avec les spécificités de ce site. Pour autant je ne suis pas fermé à toutes évolutions car il n'est pas souhaitable que ce site reste en friche au risque de générer d'autres problématiques Ce quartier enclavé doit conserver son caractère paisible dans un environnement protégé qui a été est un critère essentiel dans notre décision d'investissement.

Je vous remercie de prendre en compte les éléments de ma contribution en espérant qu'ils retiendront votre attention et auront un impact sur l'évolution du projet Joffre.

Recevez mes salutations distinguées.

Marylène et Roland Rousselin.



Outlook

Contribution enquête publique Projet Joffre, Draveil

À partir de Rania AZZI [REDACTED]

Date Mer 16/07/2025 22:46

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

 1 pièce jointe (121 Ko)

Courrier enquete publique Joffre Rania Azzi Leroy.pdf;

Monsieur Brice DEVRIERE, commissaire enquêteur,

Vous trouverez ci joint mon courrier pour ma contribution à l'enquête publique relative au projet Joffre à Draveil.

Cordialement,

Rania Azzi Leroy

Rania Azzi Leroy
16 rue Frédéric Chopin
91210 Draveil

Draveil, le 17 juillet 2025

Objet : Observations – Projet de réaménagement du site de l'ancien hôpital Joffre à Draveil (modification du PLU – enquête publique)

À l'attention de Monsieur Brice DEVRIERE, Commissaire Enquêteur,

Je me permets de vous adresser ce courrier dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de réaménagement du site de l'ancien hôpital Joffre à Draveil, visant à y implanter 150 logements, une résidence services seniors de 100 unités, un hôtel de 80 chambres ainsi que plusieurs commerces de proximité.

Habitante du quartier de Champrosay et directement concernée par les conséquences de ce projet, je tiens à exprimer ici mes plus vives inquiétudes et mon opposition au projet dans sa forme actuelle, qui me semble à la fois disproportionné, incohérent avec l'environnement local, et non conforme à l'esprit même du Plan Local d'Urbanisme.

Un site enclavé et difficilement accessible

Le projet ne sera desservi que par la rue de l'Ermitage, qui donne directement sur la RD448, une voie déjà extrêmement fréquentée aux heures de pointe, avec une largeur réduite, des trottoirs inférieurs à 1 mètre, et aucune piste cyclable sécurisée.

La présence d'une seule route d'accès constitue un problème majeur de flux et de congestion. L'avis de la MRAe (n°MRAe APPIF-2025-044 du 07/05/2025) fait état d'une augmentation moyenne de 50 % du trafic automobile, avec un doublement du flux aux heures de pointe. Et cela sans même tenir compte du trafic généré par l'hôtel (taxis, livraisons, déplacements du personnel et des clients). Cette estimation repose par ailleurs sur des hypothèses standardisées, ne prenant pas en compte les réalités du terrain.

Ces encombrements aux heures de pointe engendreront également des risques pour les services d'urgence, les livraisons et la circulation locale. Ils ne feront qu'accroître les conflits d'usage entre résidents, clients de l'hôtel, visiteurs de la maison seniors, et prestataires. Cela pourrait même dissuader la clientèle de l'hôtel, pour qui la fluidité et le confort d'accès sont des critères majeurs.

Un projet mal desservi par les transports en commun et les liaisons douces

Le projet ne tient pas compte de la réalité locale. Le rapport indique que « le site est desservi par deux lignes de bus connectées aux gares de RER », mais il ne précise ni la durée des trajets ni si les horaires sont adaptés aux déplacements domicile-travail. Avec des fréquences de passage allant de 20 minutes à une heure, il est exagéré de qualifier cette desserte de « très satisfaisante ».

Concernant les mobilités actives, l'Autorité Environnementale note que « la continuité du maillage cyclable a été étudiée à une échelle plus large que le projet », mais elle précise

également que les aménagements évoqués concernent le centre-ville de Draveil, et non le secteur concerné par le projet.

Aucune piste cyclable sécurisée n'est prévue aux abords du site. Cela est incompatible avec l'encouragement à un report modal.

Cette saturation est également incompatible avec la sécurité des riverains, notamment des enfants et piétons, en particulier aux horaires d'entrée et de sortie de l'école de Champrosay. De nombreuses situations dangereuses ont été signalées sans réponse à ce jour, sous prétexte que la route principale relève de la compétence du Département.

Un hôtel inadapté au contexte local

Le projet mentionne que l'hôtel est idéalement situé pour rejoindre Orly ou le plateau de Saclay. Cela est trompeur :

- Le temps d'accès à Orly est d'au minimum 20 minutes dans des conditions très fluides (tôt le matin ou tard le soir). En journée, ces temps sont nettement plus longs.
- Le plateau de Saclay est difficilement accessible : les temps de trajet en transport peuvent dépasser deux heures depuis ce quartier de Draveil. Même en voiture, il faut souvent compter plus d'une heure, en fonction de la circulation.

L'argument de proximité avec ces pôles économiques ne semble donc pas fondé. Ce positionnement peu stratégique, combiné aux difficultés d'accès locales, fragilise la viabilité commerciale de l'hôtel.

Une menace pour la sécurité et la qualité de vie

L'augmentation du trafic motorisé dans cette zone résidentielle très calme :

- accroîtra les risques d'accidents,
- renforcera les nuisances sonores et la pollution de l'air,
- dégradera la qualité de vie des riverains de manière durable.

L'ajout d'un hôtel de 80 chambres et de commerces, sans lien avec les besoins réels de la commune, aggraverait ces nuisances sans réelle valeur ajoutée pour les habitants.

Des infrastructures publiques sous-dimensionnées

À ce jour, aucune mesure concrète n'est proposée pour :

- accueillir les 36 enfants supplémentaires (classes, périscolaire, cantines) ;
- créer des places en crèche ou renforcer le nombre d'assistantes maternelles pour les 62 enfants envisagés ;
- adapter la collecte des déchets ou la gestion des eaux usées ;
- sécuriser les abords scolaires et les cheminements piétons et cyclistes.

Les services municipaux sont déjà sous tension. Ce projet risque d'aggraver les difficultés existantes au lieu d'y répondre.

Un projet contraire à l'esprit du PLU

Le Plan Local d'Urbanisme prévoit que tout nouveau projet d'envergure soit conditionné à la résolution préalable des questions d'accès, de circulation et de stationnement. Or :

- la voie d'accès unique n'est ni élargie ni réaménagée ;
- aucun plan de désenclavement n'est prévu ;
- les 407 places de stationnement annoncées seront-elles réellement suffisantes au regard des usages cumulés (résidents, visiteurs, personnel, clients des commerces et de l'hôtel) ?

Supprimer l'obligation de résoudre ces problématiques préalablement à tout projet, comme cela est prévu dans la modification du PLU, est injustifiable.

Un développement commercial artificiel

L'implantation de 14 lots commerciaux dans un quartier résidentiel peu passant semble irréaliste. Une boulangerie ou une épicerie nécessite en général 1 000 à 1 500 habitants à proximité pour être viable.

Faute de clientèle suffisante sur place, ces commerces devront compter sur des clients venant en voiture, ce qui générera du trafic supplémentaire.

L'étude ne précise pas les conditions de viabilité économique des commerces envisagés. Dans un secteur pavillonnaire excentré, ces implantations risquent de rester vacantes ou d'enchaîner les fermetures, ce qui nuirait à l'image du quartier.

Une concertation insuffisante

Enfin, il est regrettable que lors des trois réunions publiques organisées, il n'y ait eu aucun véritable débat sur le projet. Seuls des exercices participatifs ont été proposés, sans interaction réelle avec les porteurs du projet.

Les questions légitimes des habitants sont restées sans réponse. Une telle opacité ne permet pas un dialogue sincère et constructif.

En conclusion

Ce projet pose aujourd'hui des problèmes majeurs de circulation, de sécurité, d'accès aux services publics, de cohérence urbanistique et de qualité de vie. Il ne répond pas aux besoins locaux et ne respecte pas les conditions fixées par le PLU actuel en matière d'aménagement du territoire.

Je vous demande donc de rendre un **avis défavorable** à cette modification du PLU et au projet dans son état actuel, tant qu'aucune réponse concrète n'est apportée aux nombreux points critiques évoqués ci-dessus.

Je vous remercie pour votre écoute attentive et pour l'impartialité de votre mission.

Veuillez recevoir, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de ma considération distinguée.



Enquête publique - Site Joffre

À partir de tony da silva <[redacted]>

Date Jeu 17/07/2025 05:48

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

Madame, Monsieur, Bonjour,

Après avoir analysé très attentivement les éléments de ce projet, nous sommes ravis que ce site reprenne vie de manière harmonieuse et sans dénaturer le cadre naturel de cet environnement naturel.

Habitant de DRAVEIL depuis bientôt 20 ans, nous sommes très attentifs à notre cadre de vie privilégié qui mélange l'aspect pratique d'une urbanisation maîtrisée (urbanisation contenue, projets à taille humaine avec une architecture sobre et qualitative), des nombreux services que nous offre notre ville (écoles, médecins, commerces, activités sportives,) et à un environnement naturel préservé (forêt, nombreux espaces paysagers, seine,).

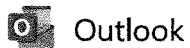
Aussi, nous considérons que le réaménagement de ce site laissait à l'abandon depuis de nombreuses années s'inscrit pleinement dans cet esprit de persévération d'un cadre de vie maîtrisé et harmonieux.

Nous vous remercions d'avoir pris le temps de lire notre témoignage.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, nos sincères salutations.

Famille DA SILVA
10, Rue de l'Esperanto
91210 DRAVEIL

Tel: [redacted]



Outlook

contribution enquête publique site Joffre

À partir de stephane abad <[REDACTED]>

Date Jeu 17/07/2025 10:18

À Enquête public Hôpital Joffre <ep.hopitaljoffre@mairiedraveil.fr>

 2 pièces jointes (6 Mo)

Contribution à enquete publique.docx; Contribution à enquete publique.pdf;

Bonjour Monsieur le Commissaire, veuillez trouver en PJ ma contribution à l'enquête publique aux formats doc et pdf. Elle porte essentiellement sur l'HPM à l'entrée de la rue de l'Ermitage, sur les mesures de réduction de nuisances et sur la qualité de l'étude de trafic.

Une synthèse de la contribution vous est proposée en début de document.

En vous souhaitant bonne réception,

Stéphane Abad.

Contribution à l'enquête publique suscitée par le projet de réhabilitation de l'Hôpital Joffre à Draveil.

Bonjour Monsieur le Commissaire.

SYNTHESE GENERALE DE LA CONTRIBUTION

PARTIE 1 : circulation HPM dans la rue de l'Ermitage et faiblesse des mesure des réduction de risque/nuisances

Alors qu'un impact fort à très fort est déterminé notamment dans la rue de l'Ermitage et au carrefour Ermitage/Daudet, les mesures de réduction de nuisances déterminées par la municipalité sont inadaptées ou relèvent d'un caractère illusoire ou inopérant.

Les circulations douces apparaissent comme l'un des principaux moyens de réduction proposés par la municipalité, hors d'importantes incohérences apparaissent sur ce sujet (voir plus bas). La mesure principale de réduction des nuisances (la création de pistes cyclables) est démentie au sein même de l'étude.

Un risque lié à la sécurité des personnes (notamment les enfants fréquentant le groupe scolaire Champroay), risque important et préexistant, va considérablement s'accroître notamment en heure de pointe du matin. Ce risque connu de la municipalité est traité par des mesures cosmétiques.

PARTIE 2 : qualité de l'étude de trafic

La qualité de l'étude de trafic est questionnée : les ratios utilisés (part modale dans l'utilisation des transports en commun, taux d'occupation des véhicules légers, trafic suscité par l'activité hôtelière) sont des valeurs généralistes qui ne sont pas applicables au quartier enclavé et en périphérie de Champrosay.

On note en particulier que l'auteur de l'étude n'a même pas, pour le taux d'occupation des véhicules, fait l'effort de sélectionner les valeurs disponibles pour la Grande Couronne : il a sélectionné le taux de 1.43 alors que l'ensemble des études disponibles pour l'Ile de France déterminent, pour les déplacements domicile-travail, un taux moyen de 1.04

L'ensemble des ratios et valeurs utilisés dans l'étude tend à minorer l'impact du trafic routier dans la rue de l'Ermitage et et au carrefour Ermitage/Daudet, dans le but manifeste « d'apaiser les riverains », déjà fortement alertés par les valeurs minorées affichées, notamment à l'heure de pointe du matin.

Globalement, s'il n'est pas possible pour un particulier de recalculer toutes les données produites par l'étude, celle-ci semble avoir été rédigée au gré d'une conclusion pré-écrite : en substance « *ça va être dur mais ça va passer* »

Beaucoup d'éléments conduisent à croire que « ça ne va pas passer »

CONCLUSION

S'il faut impérativement prendre en compte l'intérêt général et s'il faut saluer les efforts faits par la municipalité au regard des projets préexistants, le contexte « enclave en périphérie » s'impose, avec des mesures de réduction de nuisances dont on peut dès à présent prédire qu'elles auront très peu d'effets.

Hors contexte, le projet se présente comme équilibré, répondant aux objectifs du projet d'aménagement et de développement durables de la ville de Draveil. Mais inscrit dans l'environnement sus-évoqué, il constitue par la considérable aggravation des nuisances qu'il induit un bouleversement majeur pour le quartier Champrosay.

Face à l'impossibilité de désenclaver le quartier (contexte forêt de Sénart), seule mesure de réduction de nuisances qui se montrerait réellement efficace, la municipalité doit accentuer ses efforts pour une réduction globale de la taille du projet.

PARTIE 1 : RISQUES PREEXISTANTS, TRES FORTE AUGMENTATION DU RISQUE, TRES FORTE AUGMENTATION DES NUISANCES ET MESURES DE REDUCTION DES NUISANCES A TRES FAIBLE POTENTIEL D'EFFICACITE

1) Sur le potentiel de développement des circulations douces

Etude de trafic page 14, nous pouvons lire ceci :

On note cependant que l'utilisation du vélo permet, en moins de 10 minutes, de rejoindre cette même gare de RER, mais également une partie du centre de Draveil et de Soisy-sur-Seine. En 15 minutes, le périmètre est élargi et le cycliste pourra atteindre les centres-villes de ces deux communes, mais également celui de Ris-Orangis.

En parallèle, l'utilisation d'un vélo à assistance électrique (VAE) permet de rejoindre toute cette zone en moins de 10 minutes. En moins de 15 minutes, il est également possible de se rendre plus loin, et d'atteindre d'autres gares de RER par exemple.

Et dans le document EQ5 Nouveaux ocs ceci :

L'accès au site à vélo permet une connexion plutôt rapide à la gare de Ris-Orangis (10 min) et au centre-ville de Draveil (15 min). Des aménagements cyclables pourront être réalisés pour faciliter et sécuriser l'accès au site, notamment au niveau de la rue de l'Ermitage et de la rue Alphonse Daudet.

Quiconque a emprunté ne serait-ce qu'une seule fois la Rue Alphonse Daudet vers le centre-ville comprend que PERSONNE -en dehors de quelques passionnés dominicaux - ne s'aventure en vélo sur cet axe étroit, sinueux, où les vitesses pratiquées sont excessives, situation connue de la municipalité depuis toujours.

L'étroitesse de l'axe ne permet en aucune façon d'envisager la création d'une voie cyclable, même minime et au regard de l'extrême dangerosité du dispositif actuel aucun développement de circulations douces ne sera constaté.

Cette « difficulté » qu'il est plus pertinent de qualifier « d'impossibilité » est signifiée dans l'étude de trafic p59, en parfaite incohérence avec l'extrait suscité :

La difficulté de créer des aménagements cyclables sur la D448 :

Les trafics en présence sur la D448 (rue Alphonse Daudet et Bd Henri Barbusse) sont très importants et complexifient la création d'itinéraires cyclables sur ces axes. En effet, ce sont 18 839 véh/j dans les deux sens pour le Bd Henri Barbusse et 7 753 véh/j dans les deux sens sur la rue Alphonse Daudet qui sont projetés à l'horizon du projet.

Afin de réaliser des aménagements cyclables sécurisés, le Cerema préconise donc la création d'aménagements dédiés séparés de la chaussée. Au vu de l'emprise disponible de ces voies, la création de tels aménagements semble compromise sans acquisition foncière.

J'attire l'attention de Monsieur le Commissaire sur le fait que « les circulations douces » sont distribuées dans l'ensemble de la documentation comme l'une des rares et principales mesures de réduction des nuisances. Cette mesure principale est démentie au sein même de l'étude.

Sur les deux alternatives proposées l'une d'elle (traversée de la forêt de Sénart) n'est pas crédible, pour des questions de sécurité des personnes (risque d'agression) qu'il n'est pas nécessaire de développer.

L'autre (descente vers le bas de Champrosay) sous-estime grandement (au moins de moitié) le temps de rejointe du centre-ville de Draveil) , ne prend pas en compte les aboutissants (pas de station vélo sécurisée ou non en gare RER de Ris Orangis, pas de possibilité d'accéder au centre-ville de Draveil dans des conditions de sécurité acceptables)

La création d'itinéraires alternatifs permettant de relier le projet au reste de la commune :

Néanmoins, plusieurs itinéraires alternatifs peuvent être envisagés afin de relier le futur projet au centre-ville de la commune de Draveil. En se basant sur les aménagements déjà existants ainsi que sur certains chemins forestiers de la Forêts de Sénart, plusieurs itinéraires plus sécurisés et éloignés des trafics routiers se dessinent.

Un premier itinéraire (en rouge sur la carte ci-dessous) permet de relier le projet et la rue du Chêne d'Antin. L'itinéraire se base sur la route Forestière de Draveil et assure une connexion directe (en moins de 20 minutes) au centre-ville et à l'entrée du projet. L'aménagement de cet itinéraire peut faire l'objet d'une signalétique particulière et la mise en place d'éclairage afin que les usagers puissent l'identifier.

2) Sur le réseaux de transports en commun local

Etude trafic page 15 et documents généraux

Accessibilité en transport en commun

À l'heure actuelle, le site du projet est desservi par les lignes 17, Inter-Vals et LM1 (ligne scolaire) du réseau de transport de Ile de France Mobilité. Elles permettent de rejoindre notamment les communes de Draveil, Vigneux-sur-Seine, Montgeron (gare RER D), Villeneuve-Saint-Georges ou Juvisy-sur-Orge (gare routière, Seine, gares RER C et RER D). Le projet sera accessible au niveau de l'arrêt « Hôpital Joffre » (situé rue Louis Camatte. L'arrêt Hôpital Joffre dispose d'un abris bus.

Ligne	Arrêt à proximité du site	Amplitude (au départ du site)	Fréquence
17	Hôpital Joffre	6h15 - 21h45	20 à 40 min
Inter-Vals	Hôpital Joffre	5h50 - 19h50	Environ 1h

Figure 10 - Source : IDFM, 2024. Réalisation : Iter, 2024

Ce réseau ne correspond pas au dispositif actuel. En février 2025 la ligne Inter Vals ((qui conduisait notamment vers le centre-ville de Draveil et l'hôpital de Villeneuve-Saint-Georges a été supprimée en février 2025, il ne reste que la ligne 17 rebaptisée 4117.

Le nouvel acteur en charge de la délégation de service public a fait l'objet de vives contestations dans la commune, notamment une pétition. Les problèmes perdurent, même aux périodes où la fréquence n'est que de 40 minutes (c'est-à-dire l'essentiel de la journée) il arrive, de manière récurrente, que les bus ne se présentent pas.

Les documents fournis par la municipalité montrent qu'elles est sensibilisée au sujet mais force sommes-nous de constater que jusqu'à présent, les « réorganisations » décrites comme fabuleuses ont plutôt consisté en une nettedégradation du service, déjà assez peu fourni avant les dites « réorganisations ».

change.org

My petitions

Search

Start a petition

Login

Dysfonctionnements du nouveau service de bus à Draveil (91)



Decision Maker: Catherine Pommer



1 Update

The Issue

La mise en service des nouvelles lignes de bus à Draveil depuis le 3 mars 2025 entraine de nombreux dysfonctionnements qui nuisent aux Draveillois.

La disparition des lignes 12, 13 et InterVal prive de nombreux Draveillois des accès au marché, aux divers commerces du centre ville, au SuperU, au Lidl, au Weldom, à l'hôpital de Villeneuve Saint Georges, la ZAC de Montgeron, au centre médical de Vigneux, au centre de cardiologie de Vigneux.

Attn d'accéder aux anciens arrêts de la ligne InterVal, les usagers doivent se rendre soit à l'arrêt des Mazières, soit à l'arrêt du Gibraltar. Pour beaucoup, cela implique un trajet un avec deux bus au lieu d'un seul.

La nouvelle ligne qui va à la gare Villeneuve Saint Georges n'est pas appropriée en raison de multiples bouchons et la desserte n'est pas assurée toutes les heures.

L'arrêt Cité Brossolette n'est plus desservie le dimanche. Les usagers doivent se rendre à l'arrêt Eglise.

Divers problèmes sont à noter : les 4114 et 4116 ont un écart d'une minute les temps d'attente sont plus longs aux arrêts. Les bus sont bondés. Pour le 4116 il y a moins de bus avant 7 heures. Le 4121 se prend au marché mais n'est pas gratuit avec la carte offerte par la ville de Draveil. Aucun horaire n'est affiché. Il n'y a aucun bus pour Nadar. Le lycée Rosa Parks à Montgeron n'est plus desservi le samedi à 12 heures 30. Il y un manque d'informations de la part des chauffeurs. Les dépliants d'horaires au format papier n'existent plus.

Pour conclure, les Draveillois souhaitent retrouver une offre de transport adaptée à toutes et à tous avec la restitution des anciennes lignes de bus. Il y a à Draveil des personnes à mobilité réduite et/ou sans véhicule, ne l'oublions pas.

Victory

This petition made change with 217 supporters!

Share on Facebook

Send via WhatsApp

Post on X

Copy link

Send via email

Report a problem

Concernant les transports en communs locaux, l'unique proposition de la municipalité est une augmentation de la fréquence de la ligne 4117 aux heures de pointe (à 10 min, alors que souvent les obligations de fréquence de 20 min définies aujourd'hui ne sont déjà pas toujours remplies). Cette mesure est trop faible pour bouleverser les usages locaux, qui dans la commune et plus particulièrement dans le quartier enclavé et en périphérie de Champrosay relèvent dans une écrasante proportion de l'usage du véhicule individuel.

3) Sur l'efficacité de la ligne RER D

L'évocation (page 15 de l'étude de trafic) de la fréquence et de l'amplitude très satisfaisantes » de la ligne de RER D prêterait à sourire si elle ne causait pas tant de difficultés aux usagers. L'association SADUR, créée en 2008 par des usagers excédés publie chaque mois « la météo du RER D », les dernières publication de l'association montrent des taux d'irrégularités (retards significatifs, train annulé) de 22.6% et 28.2% en Février et Mars 2025

De ces considérations on peut déduire que la voiture restera comme aujourd'hui, et dans une proportion écrasante (86%), le moyen de locomotion privilégié dans ce secteur et les perspectives d'évolution sont très faibles voire inexistantes.

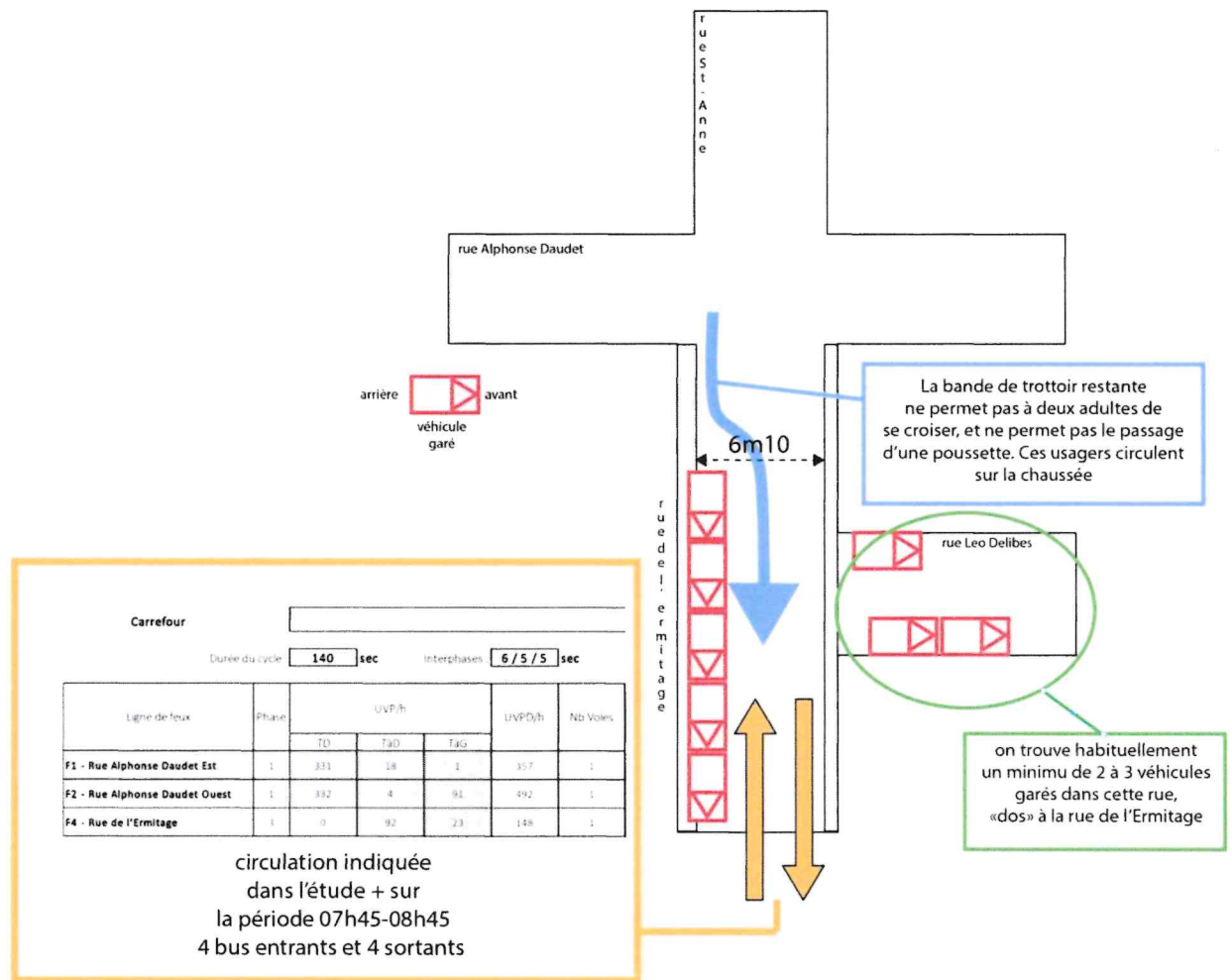
4) Une étude d'accidentologie sans prospective, en raison d'une analyse superficielle du risque « sécurité des piétons »

5)

Pour comprendre, je vous remercie Monsieur le Commissaire de prendre en compte les éléments de contexte suivants, sur une période bien déterminée : la pointe de trafic au matin, lorsque les parents déposent leur(s) enfant(s) à l'école Champrosay (groupe élémentaire)

Ce sont des enfants en bas âge, ils ne sont pas simplement déposés, les parents se garent et accompagnent leur enfant jusqu'à l'entrée de l'école. Le nombre de places de parking mis à la disposition des parents est très en-dessous des besoins aussi ces parents se garent...comme ils peuvent, dans la rue de l'Ermitage ou la rue Lo Delibes.

Le schéma ci-après tente d'explicitier la situation tactique à ce moment.



Considérez s'il vous plaît la situation des parents garés rue Leo Delibes. Garés dos à la rue de l'Ermitage, lorsqu'ils se désengagent pour quitter les lieux, ils conduisent en marche arrière et doivent trouver le « bon interstice » pour manœuvrer. Cet interstice ne dure souvent que quelques secondes et la manœuvre est le plus souvent rapide.

Des flux entrants et sortants à l'intersection Ermitage/Delibes sont à surveiller et le nombre de paramètres que doit prendre en compte l'automobiliste quittant la rue Delibes est supérieur à 3, limite fixée dans le domaine de la sécurité aérienne pour garantir la sécurité. **Aujourd'hui même, le risque de ne pas détecter un piéton ou une poussette engagés sur la chaussée est important.**

Pourquoi l'accidentologie à ce carrefour n'est-elle pas plus importante aujourd'hui, malgré ce contexte propice à une conscience partielle de la situation par l'automobiliste quittant la rue Delibes ?

L'étude de trafic nous le dit page 27 : **c'est parce que la rue de l'Ermitage n'est utilisée à ce moment qu'à 27 %. C'est la faible densité, et uniquement cela, qui protège de l'accident.**

Dans les études de sécurité aérienne, cette situation est décrite comme « atteinte de la barrière Providence », qu'on peut traduire en langage commun par « la chance » ou « heureusement le ciel est grand ». C'est le plus faible niveau de sécurité existant, à ce stade on considère que toutes les barrières de sécurité en amont ont échoué.

Cette problématique est abordée de façon sibylline dans l'étude de sécurité dans son chapitre 7.1, sans que l'enjeu sécurité des personnes n'ait été véritablement compris. En conséquence, que ce soit dans son scénario 1 comme dans son scénario 2 pour la rue de l'Ermitage, ce sujet est traité superficiellement.

- Des stationnements pour véhicules motorisés sont à cheval sur le trottoir et la chaussée ; ces derniers accentuent les discontinuités piétonnes existantes et rendent les trottoirs non réglementaires (minimum 1m40),



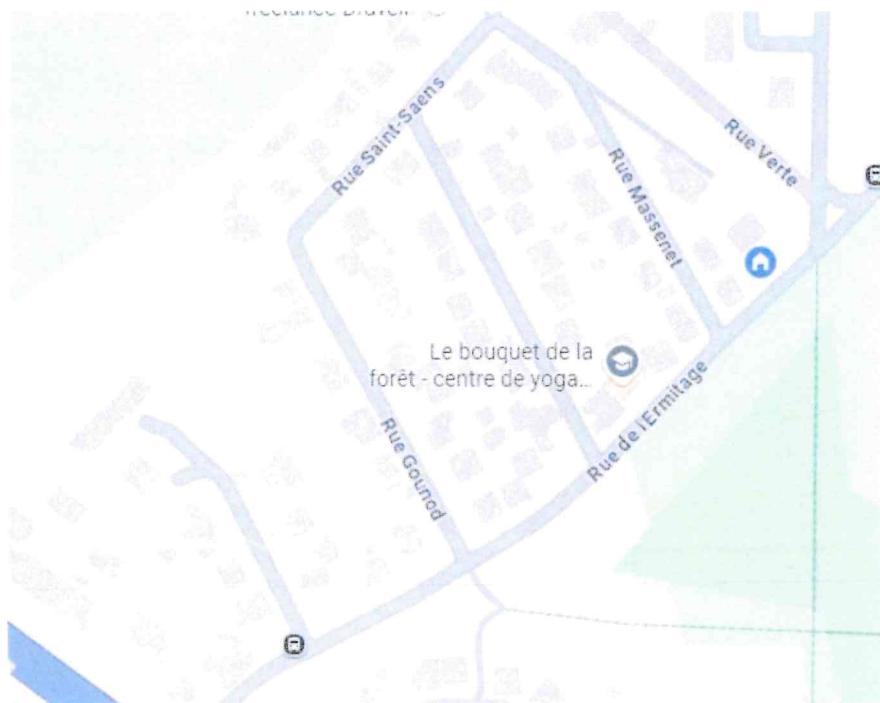
Scenario 1



Scenario 2

Les scénarios produits par la municipalité n'endiguent pas l'augmentation du risque et étonnent par certaines de leurs propositions : par exemple le scénario 1 propose « des changements de sens de priorité pour certaines voies secondaires ».

Proposition particulièrement surprenante car aujourd'hui, la présence de 4 priorités à droite est l'unique dispositif permettant de limiter la vitesse des véhicules provenant du quartier Joffre, aujourd'hui occupé par des salariés de l'hôpital. Vitesse qui, contrairement à ce qu'a déterminé l'unique jour de comptage de l'entreprise mandatée, est souvent bien loin de respecter les limites réglementaires.



On note également que dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAE du 07 mai 2025, la municipalité évoque la création de 35 places de stationnement. Je n'ai trouvé ces nouvelles places ni dans le scenario 1 ni dans le scenario 2 et je remercie par avance Monsieur le Commissaire pour l'aide qu'il nous apportera pour identifier ces créations.

L'Autorité environnementale recommande à la commune d'accompagner ce projet et la mutation de ce quartier par un développement significatif de l'offre de transport en commun et par des aménagements cyclables, afin d'inciter à la pratique des mobilités actives.

1. Note de présentation

rapport de présentation.

La ville a un projet de réfection complète de la voirie de la rue Louis Camatte et de la rue de l'Ermitage avec, notamment, une mise en zone 30, un enfouissement des réseaux, la création de 35 places de stationnement, une zone de covoiturage, une zone de recharge pour véhicules électriques, l'élargissement des trottoirs avec, en étude, l'un des trottoirs affecté à la circulation vélo en direction de la forêt, la mise aux normes d'accessibilité des arrêts de bus, la mise en place d'un nouvel éclairage public.

La temporisation des feux situés au carrefour de la rue Alphonse Daudet (RN 448) et de la rue de l'Ermitage sera revue, une récente étude montre que celle-ci peut être optimisée pour fluidifier la circulation automobile.

Concernant plus particulièrement la circulation vélo, la ville prévoit le balisage d'itinéraires vélo en direction du centre-ville de Draveil et du quartier de Mainville (zone d'activités et commerciale) par la forêt de Sénart.

L'ensemble de ses éléments ont été présentés aux riverains et aux habitants de la commune durant des ateliers participatifs mis en place par le promoteur (cf bilan joint).

SYNTHESE INTERMEDIAIRE 1

1) de forts risques liés à la sécurité des personnes (et notamment des enfants) préexistants à la mise en œuvre des projets, récurrents, signalisés depuis longtemps et pris en compte très superficiellement à ce jour :

Extrait du journal Vivre à Draveil juin 2013

8

VIE DES QUARTIERS

La réunion publique de Champrosay

Plusieurs réunions de concertation ont été organisées à Champrosay pour traiter des problèmes de circulation et de stationnement dans le quartier. Comme promis, le Maire a organisé le 13 juin dernier une réunion publique de synthèse.



• Les mesures déjà prises

Suite aux premières réunions, la municipalité a mis en place une interdiction de tourner à gauche sur la RD 448 à hauteur de la rue Edmond-de-Goncourt, et a pris plusieurs mesures pour améliorer la visibilité aux intersections des rues situées dans le bas de Champrosay (pose de potelets, peinture jaune).

• Les mesures complémentaires annoncées lors de la réunion publique

La signalisation va être renforcée au carrefour RD 448/rue de l'Ermitage. Par ailleurs, le Maire a saisi le préfet pour obtenir la mise en place d'un radar fixe rue Alphonse-Daudet.

Les participants ont soulevé le problème de l'arrêt de bus pour les enfants de Champrosay qui se rendent au collège à Évry (le positionnement actuel le long

de la RD 448 n'étant pas sécurisant). La ville a sollicité la Communauté d'agglomération, compétente en matière de transport, afin d'étudier la possibilité de déplacer ou d'aménager cet arrêt pour le rendre plus accessible. Enfin, une rencontre avec le gérant du café-tabac de l'Ermitage va être organisée, les stationnements sur l'arrêt minute situé devant ce commerce étant dangereux (pas de visibilité pour les automobilistes venant de la rue Sainte-Anne.)

• Le chemin des écoliers

Ce projet commence à prendre forme. Depuis 5 ans, l'équipe municipale étudie la possibilité de créer une zone verte dans le bas de Champrosay pour sécuriser le parcours des enfants vers l'école. Ce projet nécessite beaucoup de concertation et surtout l'accord des propriétaires (ce

chemin passant sur des parcelles privées et non communales). Jusqu'à présent, certains d'entre eux n'avaient pas donné leur accord mais il semble qu'aujourd'hui, les choses évoluent. Par conséquent, la ville va pouvoir engager le dialogue avec eux et étudier un tracé qu'elle présentera dès qu'il sera finalisé.

• Plan de circulation : poursuivre la concertation

Face aux avis divergents des participants à la réunion sur ce sujet, la municipalité ne souhaite pas imposer une mesure plutôt qu'une autre. Aussi est-il proposé de



préparer deux questionnaires qui seront distribués aux riverains des rues Nouvelle-Normandie, Bois-Charbon et Edmond-de-Goncourt. En fonction des réponses apportées par les habitants, des mesures seront apportées afin de sécuriser les cheminements piétons et la circulation dans le quartier, en particulier aux abords de l'école Sainte-Anne.



2) des mesures d' « apaisement » locales trop superficielles pour endiguer la prévisible forte augmentation du risque.

3) un contexte supracommunal (transports en commun locaux et régionaux) qui ne permettra la modification des pratiques actuelles (à 85.5% pour la commune de Draveil, utilisation du véhicule personnel comme moyen de transport)

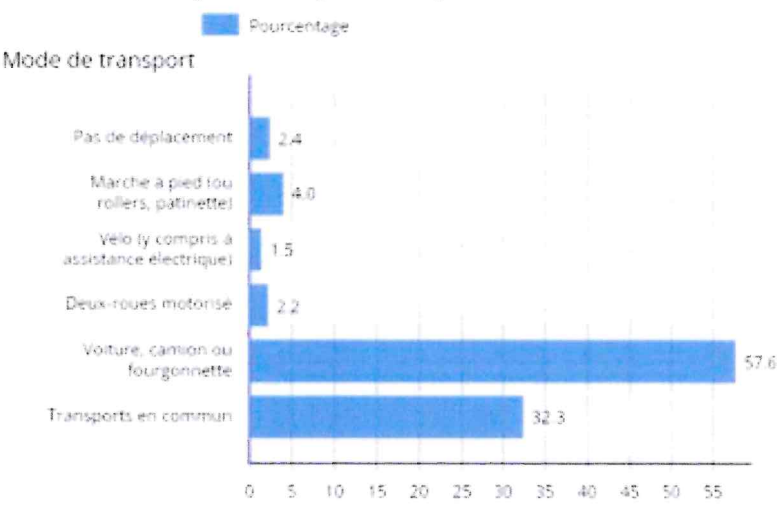
Il est à noter que dans l'ensemble de la documentation produite, la circulation dans la rue de l'Ermitage et au carrefour Ermitage/Daudet est considéré comme un enjeu « fort » et « à fortes nuisances », avec des branches parfois déjà utilisées à une capacité de 99% avant mise en œuvre du projet.

PARTIE 2 : UN IMPACT NUISANCES DETERMINE COMME « FORT » DANS LA RUE DE L'ERMITAGE ET AU CARREFOUR, AVEC DES DONNEES SOUS-EVALUEES ET DONC UNE MINIMISATION DE L'IMPACT

Le dossier d'enquête ne précise pas la distribution entre T1 et T3, ce qui empêche une analyse fine. Un certain nombre de données sont cependant disponibles, dont voici une synthèse qui reprend sans altération les données produites par le groupe Pichet et la municipalité .

Résidence seniors	102 logements à tau de remplissage 84%, nombre de personnes par ménage 1.2 soit 103 habitants + 10 visiteurs 2 déplacements journaliers. Flux associés : 104 mvts/jour, 13 hpm 11 hps La résidence seniors est une structure à mi – chemin entre une résidence classique et une maison de retraite. Elle permet d'accueillir des personnes d'un certain âge mais qui possèdent encore une grande autonomie. Elle permet également de conserver et
Logements T1 à T3	Distribution non déterminée, 154 logements
Hôtel	Public ciblé : clientèle vers Orly et Saclay, accessoirement tourisme forêt de Sénart

	La clientèle visée est plutôt large, allant des séminaires, travailleurs et touristes en semaine, à une clientèle familiale le weekend. 88 chambres Nombre de visiteurs :75, tous en voiture Nombre d'emplois : 88 2 poids lourds par jour en livraison Ratio utilisé : 1.8p / véhicule léger Flux : 149 jour dont 53 HPM et 36 HPS
Restaurant	40 clients externes 5 employés Ration utilisé : 1.43 p/v.léger Flux : 14 mvts
Places de stationnement	64 sous carport ou intégré au bâti 179 en silo 162 extérieurs TOTAL 405
Perspectives de diminution de l'impact « trafic routier » au gré e l'augmentation de fréquence de la ligne 4117 aux heures de pointe	Afin d'améliorer la desserte du site Joffre et le report modal vers les transports en commun, le bureau d'études Iter qui a réalisé l'étude trafic pour le projet propose un renforcement des cadences à 10 min pour la ligne 17 aux heures de pointe du matin et du soir. L'augmentation du nombre de bus à ces heures peut renforcer l'attractivité des transports en commun, notamment pour les déplacements journaliers domicile – travail. L'amélioration de la desserte bénéficiera aux nouveaux résidents et usagers du site Joffre, mais aussi à l'ensemble du hameau de Champrosay. Cette offre proposera une véritable alternative à l'usage des véhicules individuels, notamment en matière de rabattement vers les gares, et donc une réduction potentielle du flux de véhicules légers par rapport aux prévisions de l'étude Iter, qui se base sur une analyse du trafic à un instant précis.

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2021 (INSEE)	ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2021  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Mode de transport</th> <th>Pourcentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pas de déplacement</td> <td>2.4</td> </tr> <tr> <td>Marche à pied (rouleurs, patinette)</td> <td>4.0</td> </tr> <tr> <td>Vélo (y compris à assistance électrique)</td> <td>1.5</td> </tr> <tr> <td>Deux-roues motorisé</td> <td>2.2</td> </tr> <tr> <td>Voiture, camion ou fourgonnette</td> <td>57.6</td> </tr> <tr> <td>Transports en commun</td> <td>32.3</td> </tr> </tbody> </table>	Mode de transport	Pourcentage	Pas de déplacement	2.4	Marche à pied (rouleurs, patinette)	4.0	Vélo (y compris à assistance électrique)	1.5	Deux-roues motorisé	2.2	Voiture, camion ou fourgonnette	57.6	Transports en commun	32.3
Mode de transport	Pourcentage														
Pas de déplacement	2.4														
Marche à pied (rouleurs, patinette)	4.0														
Vélo (y compris à assistance électrique)	1.5														
Deux-roues motorisé	2.2														
Voiture, camion ou fourgonnette	57.6														
Transports en commun	32.3														
Source du référentiel « nombre de déplacements par jour et par habitant »	« la mobilité locale et logue distance des Français – enquête nationale sur la mobilité des personnes en 2019 »														
Nombre de personnes par ménage	2.40 soit 328 individus retenus pour les calculs + 33 visiteurs/jour														
Ratio d'occupation des véhicules	1.43 pris sur source « se déplacer en voiture, seul, à plusieurs ou en covoiturage ? Ministère de la Transition Ecologique et de la cohésion des Territoires-juillet 2022)														
Nombre de déplacements retenu/jour par personne de plus de 5 ans	3 déplacements journaliers, 85% liés au domicile retenus														
Flux	389 mouvements routiers avec 10.7% HPM et 10% HPS Soit : 42 mvts HPM (7h45-8h45) 39 mvts HPS (17h-18h)														

S'il n'est pas possible de recalculer les estimations de trafic, on ne peut qu'exprimer un malaise certain face à une étude de trafic qui semble avoir été conçue en partant d'une conclusion préécrite, conclusion qui ne pouvait être que celle souhaitée par le commanditaire : en substance « certes ça va être difficile aux heures de pointes mais globalement ça passe ».

Dans un aveu freudien, l'étude affirme dans son chapitre 4.1 postulats, qu'elle « se base sur des ratios officiels et limite, dans la mesure du possible, l'usage d'hypothèses qui ne peuvent être vérifiées et justifiées ». La réalité est plus cruelle et nettement moins professionnelle : on constate que des valeurs standard ont été utilisées, sans prendre en compte les spécificités du contexte.

L'exemple le plus flagrant est le taux d'occupation des véhicules fixé à 1.43 personne/véhicule. Cette valeur est extraite d'un PDF de 2 pages produit par le Ministère de la Transition Ecologique et de la cohésion des Territoires qui exprime ici un taux national, tous territoires confondus. L'auteur n'a même pas pris la peine de se rapprocher des données disponibles en Ile de France et Grande Couronne, données qui sont pourtant largement accessibles.

Pour les mouvements pendulaires HPM et HPS qui nous intéressent ici -essentiellement des déplacements domicile-travail – L'enquête cordon 2013-2016 d'ile de France donne un taux d'occupation de 1.17

5.7 - Taux d'occupation des véhicules légers

Le taux d'occupation désigne le nombre d'occupants d'un véhicule. Le tableau suivant présente les chiffres de taux d'occupation pour les déplacements d'échanges et de transit des véhicules légers.

Déplacements des véhicules légers		Taux d'occupation
Ensemble des déplacements		1,37

Déplacements d'échange	Motif	
	Domicile-travail	1,17
	Domicile-autres	1,59
	Secondaires	1,50

L'enquête régionale sur la mobilité des Franciliens (Institut Paris-Region 2023) donne un taux d'occupation de 1,04, qui est le taux qu'il faut prendre en compte au regard des caractéristiques actuelles et prévues du quartier.

- La voiture est le premier mode motorisé utilisé à l'échelle de la région, avec une forte prépondérance en grande couronne, en corrélation avec les modes de vie et une moindre desserte en transports collectifs dans ces territoires. On retrouve le taux d'occupation des véhicules de 1,04 personne pour le motif domicile-travail. Pour les résidents de Paris et de la petite couronne, les transports collectifs constituent en

Le taux de 1.43 ne peut être retenu que pour l'activité annexe « SPA et restaurant », qui constitue un sujet marginal lorsque l'on évoque la circulation routière (40 à 50 clients /jour).

Le nombre de déplacements journaliers par habitant semble aussi avoir été minoré, dans un sens qui sera encore une fois agréable au commanditaire de l'étude : il est fixé à 3 déplacements journaliers (étude de trafic page 33)

que l'autoportage potentiel.

- Les habitants sont associés au nombre de déplacements journaliers réalisés par les personnes de plus de 5 ans. Ce sont **3 déplacements journaliers** qui sont réalisés par les habitants de la commune. Afin de prendre en compte une situation réaliste, nous considérons que **85% de ces déplacements sont liés au domicile**.

L'enquête globale Transports EGT2020 montre plutôt pour la Grande Couronne un nombre sensiblement différent de 3.74

Mobilité quotidienne

Nombre moyen de déplacements par jour et par personne de 6 ans et plus, un jour de semaine

Mobilité quotidienne selon le mode et la zone de résidence

• EGT 2010

RESIDENCE	Tous modes confondus	Total modes mécanisés	Transports collectifs	Voiture	Deux-roues motorisés	Vélo	Autres modes mécanisés	Marche
Paris	4,16	1,87	1,33	0,42	0,09	0,12	0,03	2,17
Petite Couronne	3,75	2,14	0,83	1,24	0,06	0,05	0,01	1,56
Grande Couronne	3,87	2,70	0,52	2,14	0,04	0,04	0,01	1,13
Ensemble	3,88	2,33	0,79	1,47	0,05	0,06	0,02	1,49

• EGT H2020

RESIDENCE	Tous modes confondus	Total modes mécanisés	Transports collectifs	Voiture	Deux-roues motorisés	Vélo	Autres modes mécanisés	Marche
Paris	4,31	1,76	1,36	0,27	0,08	0,12	0,06	2,43
Petite Couronne	3,60	1,92	0,89	0,97	0,05	0,09	0,02	1,59
Grande Couronne	3,64	2,49	0,54	1,91	0,03	0,05	0,02	1,10
Ensemble	3,74	2,14	0,82	1,26	0,04	0,08	0,03	1,52

Pour les activités hôtelières en semaine, l'étude de trafic laisse aussi infiniment perplexe : un taux d'occupation de véhicule de 1,8, 75 visiteurs par jour, 88 employés....à moins que l'hôtel emploie des fratries et que les voyageurs professionnels se déplacent en meute....comment arrive-t-on à 149 mouvements quotidiens ? Ce chiffre semble très minoré.

Enfin, l'étude utilise pour ses calculs le ratio déterminé par « l'usage des parts modales issues du recensement des parts modales de l'INSEE 2021) rappelé Plus haut. Les valeurs générales pour la commune (à savoir 32%) ne sont pas applicables au quartier enclavé et en périphérie de Champrosay.

A Champrosay, en dehors de quelques situations très particulières, seule une petite minorité locale de la population (précarité sociale, jeunes adultes en tout début de carrière professionnelle, adolescents) utilise le bus. L'offre très faible de transports en commun (une ligne à fréquence 40 minutes en dehors des heures de pointe) conduit l'ensemble de la population, dès les plus bas déciles, à l'acquisition d'au moins 1 véhicule. Le taux de 32% n'est pas applicable, et de loin.

S'il n'est pas possible de faire une analyse fine, on peut cependant examiner l'offre de logements et leur destination:

- des T1 (investissement locatif) pour jeunes adultes sans enfants
- des T3

Il faut d'abord l'hypothèse selon laquelle des personnes âgées quitteraient leurs grandes résidences pour s'installer dans des T3. Toutes les données disponibles montrent que ce phénomène est très marginal et quand bien même une personne âgée fait ce choix, elle ne se dirige pas vers un quartier enclavé en périphérie mais plutôt vers les centres-villes où elle peut trouver des activités accessibles à pied.

On peut raisonnablement estimer que les populations susceptibles de s'installer dans le nouveau quartier de Champrosay seront dans l'écrasante majorité des actifs qui se déplaceront quotidiennement au rythme pendulaire et reproduiront les comportements actuellement en vigueur : dans une proportion écrasante, le véhicule personnel à faible taux d'occupation.

SYNTHESE INTERMEDIAIRE 2

L'ensemble des considérations exprimées ci-dessus ne permettent pas un recalcul fin des estimations de trafic produites, mais détermine des faiblesses importantes dans l'étude de trafic, faiblesses qui conduisent à une sous-estimation des nuisances liées au trafic routier.

Ces sous-estimations s'inscrivent dans un contexte où, même avec ces valeurs minorées, l'impact dans la rue de l'Ermitage et au carrefour Daudet/Ermitage est déterminé comme fort, avec des congestions et faibles réserves de capacité préexistantes à la mise en œuvre du projet.

La synthèse générale est produite en début de document.

En vous remerciant Monsieur le Commissaire pour l'attention que vous porterez à cette contribution.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a horizontal line with a stylized, upward-pointing flourish on the left side.

Stéphane Abad

21 rue de l'Ermitage 91210 Draveil

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Je souhaite apporter quelques éléments complémentaires concernant les anciens projets soutenus par l'APHP.

En effet, comme cela a été indiqué dans l'évaluation environnementale effectuée pour le compte de la commune par un bureau d'études compétent, l'Institut d'Ecologie Appliquée (IEA), le site a, depuis 2009, fait l'objet de plusieurs projets portés par son propriétaire, l'APHP, prévoyant **la démolition totale des bâtiments patrimoniaux ainsi que l'abattage complet des arbres.**

A cette époque, en 2009, le POS aurait pu permettre un projet d'une constructibilité de 44 000m² SHON, **soit 700 logements répartis dans des bâtiments en R+6.**

En 2011, un projet et ses variantes en termes de hauteur et d'esthétique des façades, proposait **360 logements** (appartements dans bâtiments R+3 ou R+4 avec combles ou attiques, auxquelles s'ajoutaient 25 maisons en fonction des variantes) avec 20% de logements sociaux. Ce projet prévoyait le réaménagement total des espaces avec la démolition complète du bâti patrimonial existant et l'abattage de la totalité des arbres. **Une variante proposait même 398 logements** (schéma 1).

A titre d'exemple, une des variantes du projet (schéma 2) prévoyait la construction de 12 bâtiments, 2 en arcs de cercle, l'un situé en entrée du site et l'autre sur l'emplacement du futur équipement public. Deux séries de 4 immeubles en équerre positionnés aux angles d'un carré se répondaient de part et d'autre d'un bassin artificiel et d'un collectif central. Côté est, à la place du bâtiment Novarina emblématique du site, un collectif en U et un vaste parking aérien auraient occupés l'espace en lisière de forêt.

Les projets prévoyant environ 400 m² de commerces, mais, comme on peut aisément le constater, **aucun équipement public qui aurait pu profiter aux riverains.**

A noter que le PLH (plan local de l'habitat), pour répondre aux exigences de l'Etat en matière de logements, prévoyait sur ce site **un minimum de 360 logements**. Un PLHi est en cours d'élaboration.

Compte tenu de la pression exercée par le propriétaire, l'APHP, pour valoriser son terrain, la commune a mis en place des règles d'urbanisme contraignantes sur le site. C'est donc dans ce contexte, après plusieurs années de silence, que l'APHP a pris contact avec la commune afin de trouver une solution médiane permettant au propriétaire de céder le site qui s'enfonçait dans la dégradation et le squat et à la commune de répondre aux exigences de l'Etat en matière de constructions de logements, le tout en valorisation au mieux un site à valeurs patrimoniales, architecturales, naturelles et historiques. Concernant plus particulièrement les exigences en matière de constructions, je tiens à rappeler que le document de planification qui nous contraint, le e-SDRIF, prévoit sur toute l'Ile-de-France 70 000 nouveaux logements par an. Draveil doit prendre sa part, mais de la manière la plus maîtrisée possible, **pour garantir maintenant**, un projet au plus juste par rapport à la capacité que peut théoriquement accueillir le site, et non **attendre demain, que l'Etat impose à la commune** un projet qui fera fi du patrimoine actuel, des riverains, et des habitants de Draveil.

C'est un rappel historique que je souhaitais porter à votre connaissance dans le contexte actuel.

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de ma haute considération.

Sylvie Doncarli



Schéma 1 : variante 398 logements (2011)



Schéma 2 : variantes 360 logements (2011)