

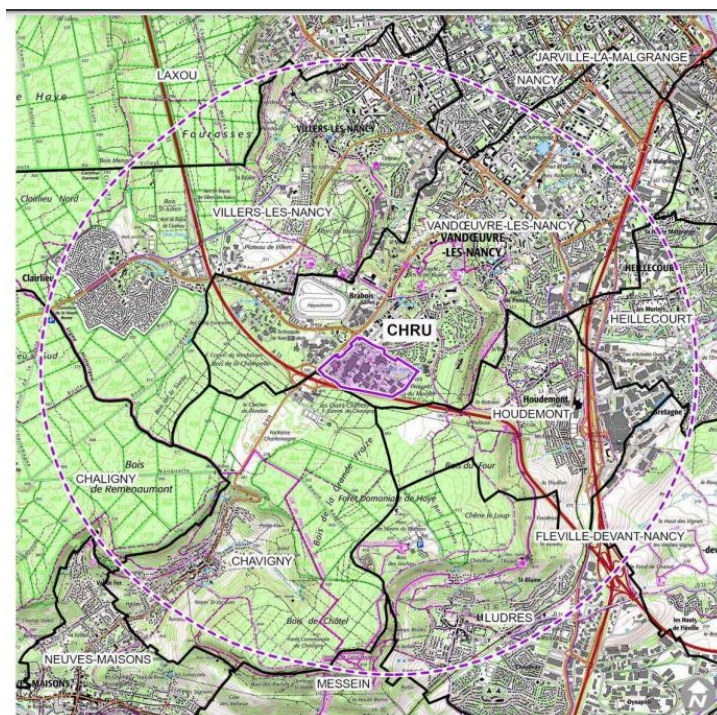
Préfecture de la Meurthe et Moselle

Centre Hospitalier Régional et Universitaire de Nancy

Demande d’Autorisation Environnementale dans le cadre du projet de reconfiguration complète du site de Brabois situé sur le territoire de la commune de Vandoeuvre-les-Nancy

ENQUETE PUBLIQUE du 12 juin au 13 juillet 2023

Rapport de la commission d’enquête



Arrêté préfectoral du 17 mai 2023

Commission d’enquête

Claude BASTIEN Président - Sylvie HELYNCK – Philippe GIRON

Sommaire

A – CONTEXTE ET GENERALITES :

A-1 Préambule et historique	3
A-2 Objet de l'enquête	3
A-3 Cadre juridique de l'enquête	4
A-4 Nature et caractéristique principale du projet	4
A-5 Composition du dossier	6
A-5-1 Dossier mis à l'enquête	6
A-5-2 Compléments demandés à l'enquête	6
A-6 Concertation préalable	6

B- ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

B-1 Désignation de la commission d'enquête	7
B-2 Préparation de l'enquête	7
B-3 Modalités d'organisation de l'enquête publique –arrêté préfectoral	8
B-4 Organisation des permanences	9
B-5-1 Visite des sites du projet :	9
B-5-2 Visite des lieux de permanences et de consultation du dossier	10
B 6 : les entretiens extérieurs	10
B-7 Mesures de publicité - Information du public	13
B-8 Consultation du dossier – recueil des observations	13

C- DEROULEMENT DE L'ENQUETE

C-1 les permanences réalisées :	14
C-2 La réunion publique du 14 juin 2023	15
C-3 Les conditions d'accueil du public- moyens mis en place effectifs	15
C-4 les demandes de renseignements auprès du porteur de projet	16
C-5 La participation du public- les visites sur le site dédié	16
C-6 Les incidents éventuels	16
C-7 La comptabilisation des observations – nombre par mode de transmission	16
C-8 La clôture de l'enquête- le transfert des registres	17
C-9 Le PV de synthèse : notification	17
C-10 Le mémoire en réponse du porteur de projet	18

D ANALYSE DES PIÈCES DU DOSSIER PAR LA COMMISSION :

D-1 L'avis de la commission sur l'étude d'impact et les incidences sur l'environnement	18
D-2 Analyse de l'avis de l'autorité environnementale (MRAe) et du mémoire en réponse du porteur de projet – Avis de la commission	23
D- 2.1 Le contexte général du projet	23
D-2.2 L'opération « hôtel hospitalier »	23
D-2.3 L'identification des procédures d'autorisation ou déclaration nécessaires à la réalisation des travaux du projet global	23
D-2.4 Articulations avec le PCAET	23
D-2.5 Solutions alternatives et justification du projet	24
D-2.6 Transports et déplacements	24
D 2.6.1 Prise en compte de la phase travaux	24
D 2.6.2 En phase d'exploitation recommandation de propositions de mesures de gestion du trafic	25
D-2.7 Les risques sanitaires	29
D-2.8 Les milieux et la biodiversité	30
D-2.9 La consommation et les rejets d'eau	30
D-2.10 Lutte contre le changement climatique et les gaz à effet de serre	31
D-3 Remarques de la commission d'enquête sur le dossier d'autorisation environnementale	32

E ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET AVIS DE LA COMMISSION :

E-1 Les questions abordées lors de la réunion publique et les réponses du porteur de projet	33
E 1.1 Déroulement de la réunion et présentation du projet	
E 1.2 Questions du public et réponses du maître d'ouvrage	33
E 2 Analyse des observations du public déposées sur les registres et des questions de la commission, et réponses du maître d'ouvrage dans son mémoire	37
E 2.1 Observations du public	37
E 2.2 Questions de la commission	87

F REMISE DU RAPPORT À L'AUTORITE ORGANISATRICE :

89

A CONTEXTE ET GENERALITES

A-1 Préambule et historique

Le CHRU (Centre Hospitalier Régional Universitaire) de Brabois est situé au Sud de Nancy, en Meurthe et Moselle.

Outre ce site majeur à Brabois, le CHRU compte six sites de soins en centre-ville.

Ce patrimoine éclaté, vétuste, peu adapté aux soins et aux prises en charge ambulatoires a un coût de fonctionnement prohibitif.

Dès 2013, le projet de regroupement des sites dédiés aux soins a été envisagé à côté du pôle universitaire et du campus santé pour le développement de formation et la recherche. En effet, les CHRU ont plusieurs vocations : les soins mais aussi la prévention, la formation et la recherche. Un important contingent de 180 médecins-chercheurs est dédié à la formation.

Les objectifs du projet sont l'amélioration du parcours du patient, la qualité de la vie au travail et l'optimisation de l'organisation de la vie de l'hôpital.

Le 19 mars 2021, ce projet de 600 millions d'euros a été validé par le ministre de la Santé avec une aide de 70 % sous forme de subvention. Une contre-expertise menée en juillet 2021 et un passage en Conseil National de l'Investissement en Santé (CNIS) ont validé le projet. Outre la reprise du tiers de la dette, le maintien global du capacitaire et des postes conduira à 1310 lits et 268 places (soins ambulatoires) versus 1328 lits et 209 places aujourd'hui.

Le projet prévoit la reconfiguration complète du site de Brabois pour la construction du Nouvel Hôpital de Nancy (NHN). La carte illustration n°117 p342/383 de l'étude d'impact (Annexe n°1) montre l'implantation des bâtiments et leur évolutions (bâtiments démolis, conservés et/ou restructurés ou neufs).

Afin de tenir compte de l'ampleur du projet, une demande d'autorisation environnementale supplétive a été sollicitée par le porteur du projet (direction du CHRU) pour définir les mesures d'Évitement, de Réduction et de Compensation.

Le tableau n°81p342-343/383 de l'étude d'impact (Annexe n°2) donne le détail des bâtiments pris en considération dans l'étude environnementale.

Ces mesures devront être respectées par tous les maîtres d'œuvre du projet.

C'est pourquoi, le projet de reconfiguration du CHRU est soumis à enquête publique.

A-2 Objet de l'enquête

L'autorisation environnementale unique relève de l'ordonnance n°2017-80 et des décrets n°2017-81 et n°2017-82 du 26 janvier 2017. Elle concerne les projets soumis à évaluation environnementale ne relevant pas d'un régime d'autorisation d'où la notion « d'autorisation supplétive ».

Cette autorisation « chapeau » couvre l'intégralité du périmètre du projet global avec des prescriptions pour dix ans.

L'enquête publique porte sur les obligations environnementales. Elle a pour objet de démontrer que les mesures d'Évitement, de Réduction et de Compensation sont proportionnées au projet au regard de son état d'avancement.

A-3 Cadre juridique de l'enquête

L'autorisation environnementale supplétive vise à :

- avoir une meilleure vision globale de tous les enjeux environnementaux du projet ;
- obtenir une sécurité juridique accrue pour le porteur de projet ;
- conduire une enquête publique unique à partir d'un dossier présentant le projet dans sa globalité.

En l'occurrence, l'enquête publique portant sur ce projet relève des dispositions L. 181-9 et L.181-10, et R.181-36 à R.181-38 du code de l'environnement (C. Env.). Elle est dite « enquête environnementale ».

Cette enquête est donc destinée à informer le public sur le projet et les mesures environnementales, à recueillir ses appréciations, suggestions et éventuellement contre-propositions.

In fine, le préfet statuera sur les mesures éventuellement modifiées pour tenir compte des résultats de l'enquête publique. Il prendra un arrêté préfectoral d'autorisation, assorti de prescriptions applicables au projet, ou un arrêté préfectoral de refus.

A-4 Nature et caractéristique principale du projet

Le CHRU de Nancy est organisé sur une douzaine de sites, dont 7 délivrent des soins en santé :

- L'hôpital Central, à Nancy,
- L'hôpital Brabois, à Vandoeuvre les Nancy,
- La Maternité Régionale et Universitaire de niveau III, à Nancy,
- Le Centre chirurgical Emile Gallé, à Nancy,
- L'hôpital Saint Julien, à Nancy,
- Le Centre de long séjour Saint Stanislas, à Nancy,
- Le Centre de soins dentaires Heydenreich, à Nancy,

L'objectif est de rénover un bâti ancien et dispersé. Le patrimoine immobilier est peu adapté à l'organisation des soins et aux normes en cours. Le taux de vétusté est évalué à plus de 66 % et il n'est plus conforme aux normes de sécurité incendie.

De plus, le ratio de surface au lit est très élevé, à hauteur de 220 m²/lit représentant le double des surfaces normalisées selon les critères ANAP (Agence Nationale d'Appui à la Performance des établissements de santé et médico-sociaux. Ceci pèse lourdement sur les charges de l'établissement sans pour autant se traduire par un confort accru.

Enfin, le niveau de performance énergétique est très peu satisfaisant.

D'autres solutions au regroupement sur Brabois avaient été envisagées préalablement :

- **La solution du statu quo**

Elle nécessitait des coûts importants de rénovation et de mise aux normes ainsi que la construction d'un bâtiment provisoire de 30 000 m² pour reloger les activités le temps des travaux. Elle présentait de faibles améliorations fonctionnelles et le renouvellement des équipements biomédicaux. Enfin, elle

ne proposait pas d'amélioration du bilan carbone en raison des trajets entre infrastructures. Cette solution a été écartée car elle nécessitait 38 000 m² pour reconstruire, une inadaptation aux nouvelles normes et un coût de maintenance élevé.

• **La rénovation de l'hôpital enfants et de la barre adultes avec une extension neuve**

L'hôpital d'enfants n'offrait pas une trame permettant d'y déployer les activités de soins de manière optimale. Et la rénovation complète de la barre adultes s'est heurtée aux normes de sécurité.

• **Le regroupement du CHRU de Nancy sur le centre-ville**

Le foncier disponible n'offrait pas les surfaces nécessaires, limitant les possibilités d'agencement. Il augmentait l'imperméabilisation, sans pouvoir réaliser d'infiltration. Enfin, il éloignait les activités de soins des activités de recherche et de formation (campus santé à Vandoeuvre).

C'est pourquoi, **le regroupement sur le site de Brabois s'est imposé**. Ce projet de 600 millions d'euros, est moins coûteux que la construction d'un nouvel hôpital sur un site neuf évalué à 2 milliards d'euros.

Le site principal de Brabois est le plus étendu et offre des possibilités d'adaptation foncière. De plus, il répond à l'enjeu du renforcement de la proximité et des synergies entre :

- Les spécialités médicales de Médecine, Chirurgie, Obstétrique (cf. oncologie, pédiatrie, ...) autour d'un plateau technique modernisé (les urgences, les blocs opératoires, les réanimations)
- Les médecins, pharmaciens, biologistes chercheurs,
- Les chercheurs du CHRU, les laboratoires universitaires et les entreprises concentrées sur le technopôle Henri Poincaré
- Les formations, formateurs et étudiants en santé.

Toutefois, un site de soins dit hôpital ambulatoire sera maintenu en centre-ville pour des activités de moyen et long séjour afin de garantir une offre de soins hospitaliers de proximité, en collaboration avec les acteurs de la ville.

En surface, ce projet de restructuration du site de Brabois représente pour :

- La déconstruction : 129 000 m²
- La rénovation : 15 000 m²
- La construction neuve : 122 000 m²

Les différentes étapes successives du projet se dérouleront sur une période de 10 ans :

-1^{ère} phase : les opérations préparatoires (dégager, démolir) ont déjà commencé,

-2^{ème} phase : 2023-2030 : construction de la chaufferie, énergie, réseaux, garage, déplacement de l'hélistation,

-3^{ème} phase : 2031-2032 : quand les hôpitaux historiques seront libérés, une démolition pour libérer un terrain d'accueil militaire en cas d'urgence est prévue pour faire face à l'accueil de patients comme pour la Covid à Mulhouse.

L'instruction de l'autorisation environnementale supplétive a porté sur la globalité du projet. Elle a pris en compte les exigences réglementaires relatives aux contraintes environnementales pour étudier le projet.

La délivrance d'un arrêté préfectoral pour l'autorisation environnementale supplétive sera le préalable à toute délivrance de permis d'urbanisme.

A-5 Composition du dossier

A-5-1 Dossier mis à l'enquête

Les éléments constitutifs du dossier sont :

- O. Le glossaire des acronymes
- A. Le résumé non technique de la description du projet,
- B. La description du projet,
- C. Le justificatif de maîtrise foncière,
- D. Le résumé non technique de l'étude d'impact,
- E. L'étude d'impact,
- F. Les annexes de l'étude d'impact,
- G. La demande d'autorisation de défrichement,
- H. L'avis de l'Autorité Environnementale,
- I. Le mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale.

A-5-2 Compléments demandés à l'enquête

Avant le début de l'enquête, afin de faciliter la compréhension du public non initié, la commission d'enquête a proposé l'ajout d'un glossaire commun aux différentes pièces composant le dossier. En effet, plusieurs acronymes n'étaient pas explicités dans certaines pièces du dossier :

- BTM, MCO, IED dans la Description du projet-Présentation non technique,
- AMR ; TAL ; DAOM ; DO ; UHSI ; EP ; PCI ; CUGN dans la Description du projet,
- CTA ; CUGN ; ECS ; ENR ; MGN ; PPS dans l'Etude d'impact,
- AIOT ; MCO ; ILM ; BPC ; MGN dans l'Autorisation de défrichement,
- MGN dans le Mémoire en réponse.

Enfin, toujours pour faciliter la compréhension du document "Mémoire en réponse", la différence entre "lits" et "places" en page 13 a été explicitée (les "places" font référence aux soins ambulatoires). De plus, l'annexe à l'avis de la MRAe (courrier de la DIR) avait été rendue illisible sous le format papier (page 23/23).

Le porteur de projet a diligemment répondu à ces demandes en ajoutant un glossaire ainsi que l'annexe à l'avis de la MRAe rendue lisible.

A-6 Concertation préalable

Une **déclaration d'intention** a été publiée sur les sites internet du CHRU et de la préfecture de Meurthe et Moselle et affichée dans les collectivités territoriales concernées. À la suite de cette publication, le public n'a pas exercé son droit d'initiative auprès du préfet.

Au plan local une **réunion d'information** portant spécifiquement sur le projet et ses incidences sur le quotidien des habitants de la commune et en particulier du quartier de Brabois a eu lieu le 15 novembre 2022 à l'école de Brabois, 2 rue du Morvan, avec environ 100 personnes.

La réunion était animée par :

Mr HABLOT, Maire de Vandoeuvre

Mr DONATI, 1^{er} adjoint du Maire de la ville de Vandoeuvre
Sont intervenu :
Mr BRUNEAU, Directeur Général Adjoint du CHRUN

Mr RABAUD, Président de la Commission Médicale d'Établissement du CHRUN
Mr SAMSON, Chef de projet du nouvel hôpital de Nancy (CHRUN)
Mr MAZUR, DGA de la métropole pour la mobilité (MGN)

Aucun bilan ni compte rendu n'a été rédigé l'objectif étant d'informer les habitants proches et recueillir leur ressenti du projet. Toutefois, un groupe de travail avec quelques personnes a été mis en place avec les responsables du CHRU.

Une seconde réunion publique était prévue au 1^{er} semestre 2023 à Vandoeuvre-lès-Nancy et une autre pour les communes de Laxou, Villers, Nancy et la communauté de communes Moselle et Madon, mais elles n'ont pu être organisées.

L'information du public étant restée sur un périmètre local, la commission d'enquête a pris l'initiative d'organiser une **réunion publique le 14 juin 2023 sur l'ensemble du territoire de l'enquête** pour un large public afin de recueillir davantage d'observations et d'échanges sur les incidences environnementales du projet. Cette réunion a été incluse à l'arrêté préfectoral.

Elle s'est tenue dans l'enceinte du CHRU -bâtiment Institut Louis Mathieu- Amphithéâtre Faivre -rue du Morvan de 18 h à 20 h. Ces horaires avaient été choisis afin de la rendre accessible pour le personnel de l'hôpital que pour les riverains et l'ensemble du public.

B- ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

B-1 Désignation de la commission d'enquête

Par son ordonnance E23000037/54 du 18 avril 2013 le Président du tribunal administratif de Nancy avait désigné Claude BASTIEN, commissaire enquêteur, qui a déclaré sur l'honneur ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel ou en raison de ses fonctions

Après un premier examen du dossier et entretien avec le porteur de projet quant à la nature et l'importance de l'opération, le commissaire enquêteur a estimé que l'ampleur de l'enquête nécessiterait davantage de ressources et a fait part à la préfecture lors d'un entretien téléphonique le 2 mai, des raisons justifiant ce renforcement, qui a été jugé nécessaire.

Le préfet a alors demandé au Président du tribunal administratif la désignation d'une commission d'enquête; sa demande a été satisfaite par l'ordonnance modificative n° E23000037/54 du 03 mai 2023 par laquelle le président du Tribunal Administratif de Nancy a désigné M. Claude BASTIEN, président de la commission d'enquête, avec pour membres Mme Sylvie HELYNCK et M. Philippe GIRON membres, qui ont déclaré sur l'honneur ne pas être intéressés à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions

B-2 Préparation de l'enquête

Une première réunion dans la configuration initiale du commissaire enquêteur unique, s'est tenue le **27 avril** sur le site de Brabois avec le porteur de projet en vue de la présentation du projet et de la visite du site. C'est lors de cette réunion que le commissaire enquêteur s'est rendu compte de l'importance du projet et partant de l'enquête dont il fera l'objet, et a contacté les services de la préfecture, en l'occurrence le chef de service M. Bocquet en vue de renforcer l'effectif considéré.

Après sa désignation par le président du tribunal administratif, la commission d'enquête a participé à une réunion de concertation à la préfecture, **le 5 mai 2023**, avec M. Dimitri BOCQUET, chef du service de la coordination des politiques publiques à la préfecture de Nancy.

Cette rencontre a permis de définir les modalités de publicité, ainsi que les conditions d'accueil du public de l'enquête.

Une troisième réunion a eu lieu le **10 mai 2023** à la direction générale de l'hôpital, en présence de M. Francis BRUNEAU, directeur-adjoint du CHRU, de M. Philippe SAMSON, chef de projet du Schéma Directeur Immobilier et de Mme Bénédicte BOUIN, ingénieure urbaniste.

Elle a permis d'aborder le fond du dossier d'enquête après une nouvelle présentation technique et de faire le point de la complétude du dossier (dont il manquait la réponse du maître d'ouvrage au porteur de projet) ainsi que la définition des prémisses de la réunion publique.

Des contacts téléphoniques et des courriels ont été échangés, pour parfaire le dossier d'enquête.

La réunion *suivante* s'est tenue en préfecture, le **25 mai 2023**, en présence de M. Dimitri BOCQUET, de Mme BOUIN, Messieurs BRUNEAU et SAMSON représentant la maîtrise d'ouvrage ainsi que de M. Lucas MORELA du bureau d'études OTE Ingénierie chargé des études, afin de mettre un point final au dossier d'enquête - la réponse à l'avis de la MRAe ayant été produite- de remettre à la commission les dossiers papier et l'informer des instructions adressées aux collectivités lieux d'enquête et aux autres collectivités chargées du seul affichage.

La commission a aussi vérifié le bon ordonnancement des pièces du dossier (désignées par les lettres A à I) avant de les parapher puis elle a également paraphé et signé les registres d'enquête. L'organisation de la réunion publique a de nouveau été évoquée ainsi que les dispositions adoptées.

Une nouvelle réunion a eu lieu avec la commission et le porteur de projet le **2 juin** pour arrêter les ultimes dispositions pour la réunion publique, dont la désignation du modérateur, avec lequel la commission s'est entretenue en visio conférence le **8 juin**.

En parallèle, la commission s'est concertée à plusieurs reprises, par courriel, téléphone, visio conférence et en présentiel à diverses reprises à Nancy à l'occasion de réunions externes et à Épinal.

B-3 Modalités d'organisation de l'enquête publique – arrêté préfectoral

M. le préfet de Meurthe et Moselle a pris le 17 mai 2023, l'arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête publique, visant la reconfiguration du site hospitalier de Brabois.

Cet arrêté :

- indique les dates, l'objet et les lieux de l'enquête publique, du 12 juin 2023 à 8 h au 13 juillet 2023 à 17h00)

- précise les lieux où seront déposés les pièces du dossier et les registres d'enquête ainsi que les jours et heures d'ouverture au public, dans les mairies de Vandœuvre-lès-Nancy et de Nancy ainsi qu'au siège de la communauté de communes Moselle et Madon à Neuves-Maisons

- fixe le siège de l'enquête à la mairie de Vandœuvre-lès-Nancy

- Indique les dates et heures des permanences de la commission d'enquête

Afin que le public soit à même de délivrer ses observations, les jours de permanence ont été répartis en début et fin d'enquête, en prévoyant deux permanences les samedis, une permanence en soirée et une permanence sur l'heure du déjeuner afin de permettre au public de participer à l'enquête.

Elles ont été réparties sur 4 permanences à Vandœuvre les Nancy et Nancy et 3 au siège de l'EPCI Moselle et Madon

L'arrêté précise également :

- les modalités d'information du public par voie de presse et d'affichage dans les communes : affichage dans 12 communes et EPCI et sur les lieux du projet, publication dans deux journaux locaux et sur le site Internet de la préfecture

- mentionne les modalités de consultation du dossier et les moyens prévus pour déposer les observations du public, papier et numérique

- informe de la tenue d'une réunion publique d'information et d'échanges le 14 juin

- définit les modalités de clôture de l'enquête,

- mentionne l'autorité compétente pour prendre la décision à l'issue de l'enquête.

B-4 Organisation des permanences

Afin que le public soit à même de délivrer ses observations, les jours de permanence ont été répartis en début et fin d'enquête, en prévoyant deux permanences les samedis, une permanence en soirée et une permanence sur l'heure du déjeuner afin de permettre au public de participer à l'enquête.

Dans le détail les permanences ont été programmées de la sorte :

À la mairie de Vandœuvre-lès-Nancy (siège de l'enquête) :

- le lundi 12 juin 2023 : de 9 h à 11 h,
- le samedi 24 juin 2023 : de 9 h à 11 h,
- le mercredi 5 juillet 2023 : de 15 h 30 à 17 h 30,
- le jeudi 13 juillet 2023 : de 14 h à 17 h.

A la mairie de Nancy :

- le jeudi 12 juin 2023 : de 9 h à 11 h,
- le samedi 1^{er} juillet 2023 : de 9 h à 11 h,
- le vendredi 7 juillet 2023 : de 12 h à 14 h,
- le jeudi 13 juillet 2023 : de 14 h à 17 h.

Au siège de la communauté de communes Moselle et Madon, à Neuves Maisons :

- le lundi 12 juin 2023 : de 9 h à 11 h,
- le mercredi 5 juillet 2023 : de 17 h à 19 h,
- le jeudi 13 juillet de 14 h à 17 h.

Les bureaux dédiés aux permanences sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

B-5-1 Visite des sites du projet :

La visite des sites a été réalisée par la commission d'enquête en compagnie de Mme BOUIN collaboratrice du chef de projet au CHRU à l'issue de la rencontre du 10 mai 2023 susmentionnée. La visite des sites du centre-ville a été superficielle, ceux-ci étant destinés à être dessaisis de leurs fonctions hospitalières.

Ces visites ont permis à la commission de se rendre compte de l'éclatement des sites en centre-ville de Nancy et d'évaluer la spécificité du site de Brabois.

B-5.2 Visite des lieux de permanences et de consultation du dossier

Pour s'assurer des bonnes conditions d'accueil du public, de la tenue des permanences et du recueil des observations sur les registres numériques, la commission a rencontré les responsables des collectivités hôtes de l'enquête et a pu constater la présence et la visibilité des affiches.

Le **1^{er} juin** M. BASTIEN s'est assuré des dispositions prises à Vandœuvre-lès-Nancy (siège de l'enquête publique) où il a rencontré Mme EL ALAOUI, chef du service de l'État Civil et Mme VANDERBRUN. Il a été convenu que le secrétariat du maire réceptionnerait tous les courriers, qui ne seront pas ouverts, mais conservés à l'accueil et remis au CE de permanence.

Le **2 juin** Mme HELYNCK a rencontré à l'hôtel de ville de Nancy M. Philippe PARDO des moyens généraux et Mme Caroline MULLER, responsable de l'urbanisme Elle a vérifié que l'affichage était effectif et sous les formes réglementaires sur le panneau administratif.

Le **6 juin 2023**, M. GIRON s'est rendu au siège de la communauté de communes de Moselle et Madon à Neuves Maisons où il a rencontré Madame Nancy CABANEL et Monsieur KINDERSTUTH directeur général des services.

La commission a aussi constaté que les mesures d'affichage à l'hôpital Central étaient parfaitement remplies (panneau à l'entrée piétonne de l'hôpital, et panneaux aux différentes portes permettant d'accéder aux services) ainsi qu'au centre de Brabois à chacune des entrées et sur les bâtiments d'accueil des patients.

B 6 : les entretiens extérieurs

Pour compléter ses connaissances du dossier, de sa genèse et de ses implications sur le territoire, la commission a souhaité rencontrer les acteurs médicaux et techniques associés au projet pour recueillir leurs avis sur le projet et ses implications dans leur vie professionnelle et la prise en compte de l'environnement.

Dans ce cadre, la commission s'est entretenue avec le Comité Médical d'Établissement puis les représentants syndicaux CFDT et FO le 12 juin et le 14 juin avec les représentants des usagers au CHRU de l'association France Assos Santé puis le syndicat UNSA.

Ces entretiens se sont poursuivis le 4 juillet avec la présidente de la commission des usagers du CHRU et la déléguée régionale de Patients-expert, également représentantes des usagers.

Le 5 juillet, la commission a rencontré les représentants du syndicat CFTC.

Le syndicat CGT également sollicité a indiqué qu'il ne participerait pas l'enquête et de fait ne donnait pas suite à notre invitation.

Concernant la desserte du CHRU, le 25 juillet M. HATZIG vice-président de la Métropole du Grand Nancy, chargé des mobilités, a reçu la commission, avec pour thèmes les mobilités et l'échéancier des réalisations ainsi que l'avis de la Métropole sur le projet.

Sur le plan technique, les entretiens ont porté sur l'estimation du trafic engendré par le projet, avec le bureau d'études AXURBAN le 8 juin en visio-conférence, avec le Directeur général adjoint de la Métropole pour les dispositions opérationnelles envisagées pour la desserte du pôle de Brabois, dont l'hôpital, le 16 juin et à la même date la DDT qui a participé à l'instruction du dossier.

La commission a, en outre, entendu le président de l'association des entreprises du plateau de Brabois, NBTECH, qui représente 239 entreprises totalisant 14 500 personnes, incluant les 6000 du CHRU à Brabois.

Les avis recueillis lors de ces entretiens sont quasi unanimes pour louer le projet, mais perplexes quant aux conditions de desserte de l'hôpital.

Le comité Médical d'Établissement présidé par M. le Professeur DEBOUVERIE a unanimement affirmé sa volonté de regroupement de l'ensemble de l'hôpital sur le site de Brabois, dans des locaux modernes, confortables, performants et économisant des liaisons entre le centre-ville et Brabois.

Les représentants de la CFDT, syndicat majoritaire à l'hôpital, ont souligné la dispersion des sites engendrant un déficit structurel pour l'hôpital public ainsi que des conditions d'accueil de la patientèle dégradées et des conditions de travail difficiles. Selon leur expression, cette reconfiguration du CHRU « sera une chance pour les plus jeunes ».

Un des leurs a participé au groupe de travail sur le schéma directeur immobilier.

M. C. MAHIER pour FO s'est dit opposé à la concentration des soins sur un seul site, en considérant que le personnel travaillant à l'hôpital central « avait construit sa vie autour de l'hôpital ». Il rappelle les problèmes de stationnement et d'accès au site de Brabois et s'interroge enfin sur l'effectivité du projet, en termes de financement et sur le fait que le projet pourrait être revu à la baisse.

La CFTC, représentée par M. GARNET et Mme ASHBY n'avaient pas pris connaissance du dossier, mais considèrent que cet énorme projet va encore aggraver la circulation et propose de réaliser 3 sorties depuis l'autoroute, des parkings et des transports urbains adaptés et fonctionnels.

L'association des usagers «France associations» est globalement favorable au projet, tout en souhaitant la résolution de problèmes qu'elle expose et pour lesquels elle remet un document faisant état de leurs questionnements et propositions.

Cette association insiste particulièrement sur l'accessibilité et le stationnement à Brabois.

La présidente de la commission des usagers et la déléguée de Patients-expert ont tenu le même langage quant aux difficiles conditions d'accès à Brabois pour y parvenir depuis l'extérieur mais également pour stationner et rejoindre les lieux de soins. Tous sont demandeurs de moyens de déplacements en interne, sous la forme d'une navette gratuite, confortable et de rotations courtes.

Les représentants du syndicat UNSA s'inquiètent également des conditions d'accès à Brabois et suggèrent de renforcer les transports publics pour desservir ce site.

Le 16 juin, nous avons rencontré, M. MICHEL et Mme DOSSOU du service « Agriculture-Biodiversité-Espace Rural-Forêt » de la DDT, qui ont instruit le dossier présenté par le CHRU; au cours de cet entretien nous avons parcouru les points principaux de l'étude d'impact et notamment les compléments demandés au porteur de projet.

Ce même 16 juin, la commission a été reçue par M. MAZUR, directeur général adjoint de la Métropole du Grand Nancy, chargé des mobilités.

M. MAZUR a exposé l'avancement du Groupement d'intérêt public (GIP) « Grand Nancy Sud 54 – Infrastructures routières et Mobilités » formé avec l'ensemble des collectivités du Sud Lorraine en vue de coordonner leurs actions dans le domaine des déplacements.

L'entité GIP sera opérationnelle dès cette année et l'ensemble des opérations destinées à restaurer des conditions de circulation normales dans le secteur du plateau de Brabois devrait coïncider avec la réalisation du projet du CHRU.

Les opérations seront progressivement engagées, avec une desserte convenable par les transports publics en 2024.

Un parking décentré au sud de l'A 33 sera réalisé à terme, qui désengorgera le carrefour central Bourgogne/Morvan, avec probablement un équipement de type navettes.

D'autres équipements et actions seront engagés tous modes confondus pour fluidifier les liaisons dans ce secteur du Technopôle Henri Poincaré et du CHRU.

Ces mesures sont d'autant plus indispensables que la zone doit croître de plus de 1000 emplois et le nombre d'étudiants augmenter de 2400 personnes.

La commission s'est également entretenue le 29 juin avec M. HEFTRE, président de l'association NBTECH des entreprises du plateau de Brabois ayant notamment pour vocation la desserte de ce quartier et de fait les conditions de circulation et les mobilités au sens large.

L'association est attentive aux projets nouveaux du secteur, dont celui du CHRU qui impacte fortement les conditions d'accès au site, notamment aux pointes de trafic du matin et du soir.

Selon les études de NBTECH, les personnels des entreprises demeurent pour 23% d'entre eux, dans la métropole du Grand Nancy, le solde, 77%, résidant à l'extérieur viennent en voiture.

Il avait été mis en place en 2011 un Plan de Déplacements Inter-Entreprises dont les résultats furent positifs, mais insuffisants pour régler les embarras du secteur. Il resterait une petite marge de progrès avec le télétravail et le co-voiturage si des parkings extérieurs bien desservis par les transports publics existaient.

NBTECH regrette la dégradation des transports publics et tout en participant aux commissions de travail se désole de la lenteur des décisions opérationnelles.

Le dernier entretien a eu lieu le 25 juillet avec le vice-président de la Métropole du Grand Nancy, chargé des mobilités, M. Patrick HATZIG.

Le Vice-président a rappelé les objectifs du plan des Mobilités Métropolitaines, avec la mise en service en 2024 de la ligne 1 nouvelle et de la ligne B Brabois Express desservant le CHRU et le plateau.

Il a confirmé le projet de parking P+R nouveau au sud-ouest de l'autoroute, qui sera relié au réseau de bus via le terminal de Brabois/CHRU.

Sur le plan des infrastructures routières, M. HATZIG nous a informé de l'inscription au Contrat de Plan Etat-Région de l'aménagement de l'échangeur autoroutier de Brabois, mais ne s'est pas exprimé sur la réalisation d'une bretelle d'accès au CHRU telle que figuré au dossier mis à l'enquête.

Il souhaite une desserte interne du CHRU, qui inciterait les patients et visiteurs à laisser leur voiture aux parkings situés à l'entrée de l'hôpital (P+R et parking de l'ICL).

M. HATZIG a aussi exposé l'intérêt du GIP, qui a pour objet de coordonner les choix des organismes décisionnaires pour l'amélioration des mobilités notamment pour l'accès au plateau de Brabois.

Il prône en outre de développer les actions de lissage des pointes de trafic pour tous les établissements du plateau, à l'instar du PDIE existant.

Quant au devenir des bâtiments hospitaliers du centre-ville, M. HATZIG considère que c'est une chance pour Nancy, avec un important foncier disponible à terme qui libérera une zone importante d'où émaneront de nombreux projets en faveur de la qualité de vie du quartier.

A la lumière supplémentaire de ces entretiens, la commission d'enquête estime avoir recueilli l'ensemble des éléments lui permettant de parfaire sa connaissance du dossier et de mesurer l'acceptabilité sociale du projet.

B-7 Mesures de publicité - Information du public

L'avis d'enquête publique a été publié à deux reprises, et par deux journaux différents, l'Est Républicain et la Semaine :

-1ère parution : le mercredi 24 mai 2023 pour l'Est Républicain, le jeudi 25 mai 2023 pour la Semaine

-2ème parution : le 12 juin pour L'Est Républicain et le 15 juin 2023 pour la Semaine.

Les publications de l'avis d'enquête publique, quinze jours avant le début de celle-ci, et dans les huit jours qui suivent l'ouverture de l'enquête ont donc bien été observées.

L'affichage a eu lieu au plus tard le vendredi 26 mai 2023 :

- dans les communes et intercommunalités suivantes : Métropole du Grand Nancy, communauté de communes Moselle et Madon, communes de Nancy, Vandœuvre-lès-Nancy, Villers-lès-Nancy, Chaligny, Chavigny, Fléville-devant-Nancy, Heillecourt, Laxou, Ludres, Messein ;

- sur les lieux du projet et sur les sites hospitaliers situés à Nancy, par le pétitionnaire et responsable du projet (le CHRU), en format A2 jaune. La commission d'enquête avait recommandé un très large affichage sur chaque site, à l'accueil, devant chaque bâtiment, chaque parking... et de prendre des photos légendées de tous ces affichages.

Les collectivités étaient invitées à aller au-delà de la publicité légale en utilisant les journaux municipaux, les panneaux digitaux et leur propre site internet.

La commission regrette toutefois que l'annonce de l'enquête n'ait pu figurer sur les publications numériques notamment de la ville de Nancy.

L'affichage a été constaté et vérifié par la commission d'enquête lors de ses permanences et déplacements.

Outre le maintien des modalités traditionnelles de l'enquête publique, l'autorité organisatrice de l'enquête (la préfecture de Meurthe et Moselle) a eu recours au mode de communication électronique, conformément à l'ordonnance 2016-1060 du 3 août 2016, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2017 :

- l'avis d'ouverture de l'enquête a été mis en ligne sur le site internet de la préfecture de Nancy : www.meurthe-et-moselle.gouv.fr (rubriques « actions de l'Etat » - « Enquêtes et consultations publiques ») ;

La commission d'enquête considère que l'enquête a fait l'objet de la publicité réglementaire.

La publicité de la réunion publique a été assurée grâce à l'avis d'enquête publique largement diffusé en particulier sur les lieux du projet et par un fléchage approprié du site d'accueil de cette réunion.

L'information de cette réunion a probablement amené la publication d'une double page par l'Est Républicain le 3 juillet, qui s'est avérée un complément à la publicité réglementaire.

B-8 Consultation du dossier – recueil des observations

La possibilité d'étudier le dossier au siège de l'enquête est privilégiée dans les textes. Elle a été garantie sous la forme papier tant au siège de l'enquête que sur les deux autres sites dédiés à la réception du public (Nancy et Neuves Maisons au siège de la Communauté de Communes).

Quant aux moyens de présenter les observations, la commission a pu constater les facilités d'accès du public aux registres papier dès la 1^{ère} permanence ainsi que sur le mode numérique après examen du site dédié selon un report direct sur le registre et par courriel.

La commission s'est en outre assurée que les courriers postaux qui lui seront adressés, au siège de l'enquête, la mairie de Vandœuvre-lès-Nancy, seront conservés au service compétent et remis au président de la commission

Sous la forme numérique, les dispositions suivantes ont été prises et effectives :

- l'accès au dossier par un poste informatique dans un lieu ouvert au public à la préfecture de Nancy. La consultation électronique est rendue systématique et obligatoire par l'article L.123-12 du Code de l'environnement

- le site internet dédié à l'enquête était accessible à partir du liensuivant:
<https://www.registredemat.fr/projet-nouvelhopitalnancy>.

Il était possible de consulter le dossier d'enquête selon ce mode et le public pouvait porter ses observations sur le registre dématérialisé et par courriel sur l'adresse réservée.

La commission a constaté que le dossier était disponible en consultation sur le site Internet dédié et sous forme papier dans les 3 lieux d'enquête.

Quant aux moyens de présenter les observations, la commission a pu constater les facilités d'accès du public tant aux registres papier dès la 1^{ère} permanence que sur le mode numérique

C : DEROULEMENT DE L'ENQUETE

L'enquête s'est déroulée pendant 32 jours consécutifs (du 12 juin 2023 à 8 h au 13 juillet 2023 à 17h00) dans les locaux des communes de Vandœuvre-lès-Nancy et de Nancy ainsi qu'au siège de la communauté de communes Moselle et Madon à Neuves-Maisons. La commune de Vandœuvre-lès-Nancy était désignée siège de l'enquête. Le dossier a été déposé dans chacune de ces collectivités afin que le public puisse en prendre connaissance et consigne ses observations éventuelles aux jours et heures d'ouverture du service au public.

C-1 les permanences réalisées :

Toutes les permanences dictées par l'arrêté préfectoral ont été réalisées par la commission aux heures et lieux fixés :

Les permanences ont été assurées :

- le 12 juin de 9h à 11h par Mme HELYNCK à l'hôtel de ville de Nancy, par M. GIRON au siège de la Cte de communes et par M. BASTIEN la mairie de Vandœuvre-lès-Nancy.

La commission n'a reçu aucune visite ni, de fait, d'observation ce jour-là.

- le 24 juin de 9h à 11h par M. GIRON à la mairie de Vandœuvre-lès-Nancy ; aucune visite ni observation
- le 1^{er} juillet de 9h à 11 h à l'hôtel de ville de Nancy par Mme HELYNCK aucune visite, ni observation
- le 5 juillet de 15h30 à 17h30 à la mairie de Vandœuvre-lès-Nancy par M. BASTIEN, 2 groupes de visiteurs, mais pas d'observation
- le 5 juillet de 17h à 19h au siège de la Cté de communes par M. GIRON, aucune visite, aucune observation
- le 7 juillet de 12h à 14h à l'hôtel de ville de Nancy par Mme HELYNCK aucune visite, mais une observation avait été déposée le 3 juillet.
- le 13 juillet de 14h à 17h sur chacun des 3 lieux
 - à Nancy par Mme HELYNCK une visite
 - au siège de la Cté de communes par M. GIRON, une visite et une note remise
 - à la mairie de Vandœuvre-lès-Nancy par M. BASTIEN également une visite et une note remise.

C-2 La réunion publique du 14 juin 2023

La réunion publique du 14 juin 2023, à l'initiative de la commission d'enquête, a concerné pour la première fois tout le territoire.

Elle s'est tenue dans l'enceinte du CHRU -bâtiment Institut Louis Mathieu- Amphithéâtre Faivre - rue du Morvan de 18 h10 à 20 h35 afin d'en faciliter l'accès tant pour le personnel de l'hôpital que pour les riverains.

L'organisation de la réunion et la logistique ont été assurées par le CHRU en concertation et accord de la commission.

Après accueil du public et des personnalités, le président de la commission a présenté l'enquête et le maître d'ouvrage a exposé son projet, pour lequel il a sollicité l'autorisation environnementale.

Les participants à cette réunion étaient de 46 personnes, non compris les représentants du porteur de projet, l'organisation et la commission d'enquête.

Les débats, questions et réponses, ont duré 1h17, jusqu'à l'extinction des questions.

Il a été répondu à toutes les questions et le maire de la ville de Vandœuvre-lès-Nancy, commune d'implantation du CHRU a fait connaître la position de sa commune.

Les questions ont porté sur la teneur du projet, ses incidences sur l'environnement du quartier et les difficultés de circulation notamment aux heures de pointe.

Le compte rendu de cette réunion figure en annexe N° 3 au présent rapport.

Il comprend :

- le diaporama de présentation de l'enquête et du projet
- la situation du lieu de la réunion

- la retranscription littérale de la réunion
- l'enregistrement audio intégral
- le compte rendu établi par la commission d'enquête

C-3 Les conditions d'accueil du public- moyens mis en place :

Les services des mairies et ceux du siège de la CCMM avaient organisé l'orientation du public et les lieux de consultation du dossier et du registre d'enquête papier.

À chacun de leurs passages, les commissaires enquêteurs ont pu constater le bon fonctionnement de l'organisation et la tenue des documents à disposition du public. De même, ils ont pu constater par quelques consultations aléatoires du site dématérialisé que le dossier d'enquête était accessible ainsi que le registre dématérialisé.

Il avait en outre été convenu avec le CHRU que les questions adressées au maître d'ouvrage et ses réponses seraient transmises en copie à la commission, ce qui fut fait.

C-4 : les demandes de renseignements auprès du porteur de projet :

Le 18 juin, Mme ROUYER, demeurant rue de Remenauville, proche du CHRU, interroge le chef de projet sur les dispositions prévues pour les cuisines actuelles.

La réponse du chef de projet précise que le sort de cet équipement n'est pas encore défini, « *aucun projet de démolition, de maintien ou de reconstruction n'est arrêté pour l'instant* »

C-5 La participation du public- les visites sur le site dédié :

La commission déplore la faible participation du public, hormis lors de la réunion publique. Pourtant, de nombreuses personnes ont consulté le site dématérialisé, comme en attestent les statistiques relevées par la commission.

Ainsi, le site a reçu :

- 477 visiteurs uniques
- 396 téléchargements
- 375 visionnages

Le maître d'ouvrage a reçu une demande de renseignements

Dans les 3 lieux d'enquête, la fréquentation fut de 2 personnes et 2 groupes de 3 à 5 personnes.

C-6 Les incidents éventuels

Nous n'avons eu à déplorer aucun incident, les lieux de consultation étant bien adaptés à la tenue d'une enquête publique.

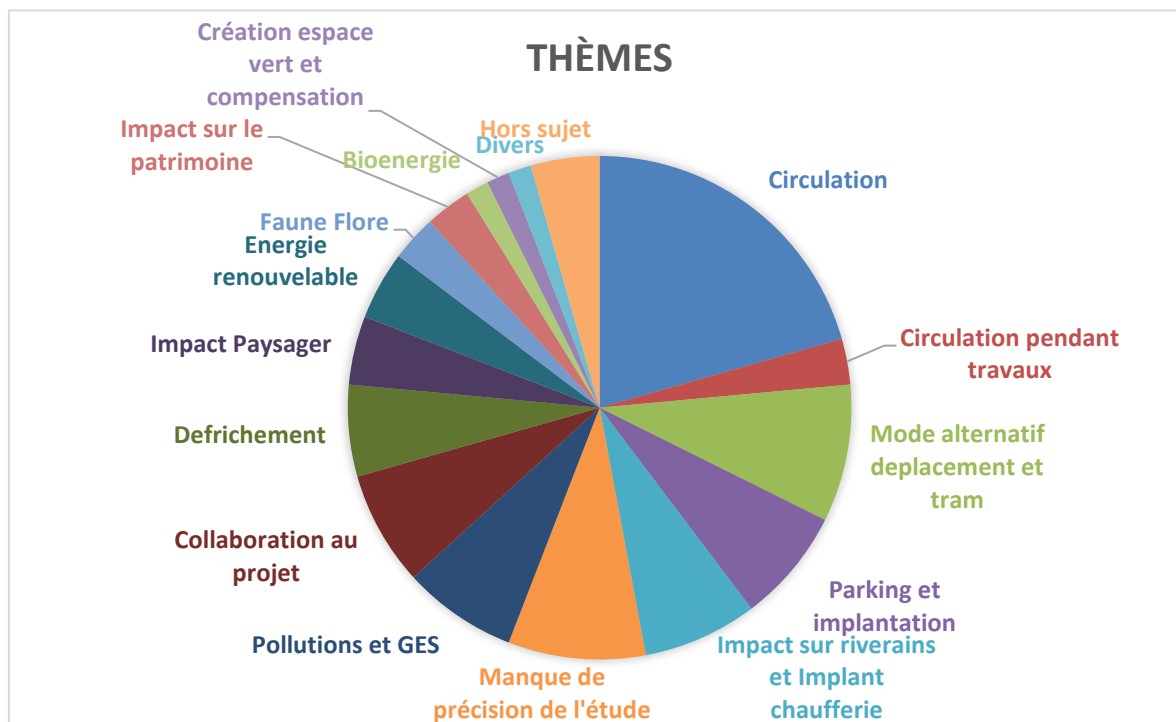
C-7 La comptabilisation des observations – nombre par mode de transmission :

Sur le site dématérialisé, le nombre de déposants fut de 16 avec pour thèmes principaux :

- la circulation, les déplacements
- les parkings

- les impacts sur les riverains
- la pollution
- les défrichements

Illustrés par le schéma suivant



Les observations portées sur les registres d'enquête furent :

- à Vandœuvre-lès-Nancy une observation sous la forme d'une note de l'Automobile Club Lorrain relative aux accès du projet
- à Nancy une question portant sur la nomination de la commune de Laneuveville devant Nancy pour des biens matériels
- au siège de la CCMM une note signifiant la satisfaction des élus d'avoir été informés du projet et signalant la nécessité d'un travail collectif sur la desserte du site.

Une observation numérique en date du 13 juin a été classée comme spam car elle demandait le dossier dématérialisé qui figure pourtant sur le site consulté par le déposant.

C-1 : La clôture de l'enquête- le transfert des registres

A la fin de l'enquête, le 13 juillet à 17h, les commissaires enquêteurs, simultanément, à l'issue de la dernière permanence, Mme HELYNCK à la mairie de Nancy, M.GIRON au siège le CCMM et M. BASTIEN au siège de l'enquête, la mairie de Vandœuvre-lès-Nancy ont clos les permanences et l'enquête et emporté toutes les pièces du dossier avec les registres.

Les registres ont été remis au président de la commission et clos par lui.

C-2 : le PV de synthèse : notification

Le Procès-verbal de synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête a été notifié au directeur général du CHRU, porteur du projet, le jeudi 20 juillet à 15h dans ses locaux de l'hôpital central de Nancy, sous format papier et numérique.

Le directeur général en a accusé formellement réception.

Le dossier figure en annexe sous le N° 4.

C-10 le mémoire en réponse du porteur de projet aux observations du public et aux questions de la commission :

Le porteur de projet a remis son mémoire en réponse par courriel le 7 août 2023 ; il figure en annexe au présent rapport sous le N° 5.

D ANALYSE DES PIÈCES DU DOSSIER PAR LA COMMISSION :

D 1 L'avis de la commission sur l'étude d'impact et les incidences sur l'environnement

La demande d'autorisation environnementale supplétive vise à :

- avoir une meilleure vision globale de tous les enjeux environnementaux du projet
- obtenir une sécurité juridique accrue pour le porteur de projet ;
- conduire une enquête publique unique à partir d'un dossier présentant le projet dans sa globalité.

Le dossier de demande d'autorisation environnementale comporte l'étude d'impact, son résumé non technique ainsi que des annexes.

L'étude d'impact analyse :

- l'état initial de l'environnement,
- les impacts potentiels du projet,
- les mesures et recommandations pour supprimer/réduire/compenser les effets dommageables du projet sur l'environnement.

Le dossier d'étude d'impact a été rédigé en **décembre 2022** par le Bureau OTE Ingénierie, 1 bis rue de Courcelles 57070 METZ, sous la responsabilité de M. Lucas MORELA.

L'étude d'impact souligne les facteurs environnementaux susceptibles d'être affectés de manière notable sur le projet :

- le défrichement du boisement, actuellement favorable à plusieurs espèces d'oiseaux protégées à enjeu moyen ;
- la qualité des eaux souterraines, dont l'hydrologie révèle un mauvais état chimique des eaux ;
- les incidences sur le trafic routier, une problématique à enjeu moyen.

De ce fait, l'étude d'impact conclut à la nécessité de :

- préserver les continuités écologiques, notamment la trame boisée, mais aussi préserver les espèces à enjeux faible ou moyen ainsi que leur habitat : filipendule à six pétales (espèce patrimoniale protégée) ; chardonneret élégant, serin cini et verdier d'Europe,

- limiter les incidences liées à l'augmentation du trafic et ainsi limiter les rejets atmosphériques et garantir la conformité des rejets aux dispositions réglementaires.

Pour ce faire, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont prévues.

Afin de limiter l'impact sur la faune et la flore,

L'analyse préliminaire des incidences met en évidence l'absence d'incidence sur les espèces présentes sur les 4 ZSC (Zones Spéciales de Conservation) en l'absence d'espèces et d'habitats d'intérêt communautaire au sein de la zone de projet.

Toutefois, il est prévu de prolonger, tout le long de la rue du Morvan, la coulée verte urbaine qui offrira un corridor pour la faune et une protection des individus et des habitats.

De plus, le défrichement de 0,82 ha sera compensé par la plantation sur site de 2,5 hectares. Ainsi, sur ce site implanté en zone urbaine, déjà anthropisé et imperméabilisé, cette plantation devrait avoir un impact favorable sur la biodiversité.

Enfin, afin de réduire l'impact sur les espèces, les travaux seront réalisés uniquement durant la période diurne, préservant ainsi les animaux nocturnes et en dehors de la période de nidification, à savoir d'octobre à février.

La protection de la filipendule commune fait déjà l'objet d'un dispositif qui sera maintenu pendant les travaux et au-delà. La délimitation du périmètre de protection et le maintien d'un ensoleillement constituent l'essentiel de cette mesure d'évitement, qui perdurera en phase d'exploitation du projet.

- **La commission d'enquête estime que les mesures prévues pour préserver les continuités écologiques et les espèces protégées sont pertinentes et note que l'impact paysager a été pris en compte.**

Afin de limiter les impacts sur le milieu physique,

Le site n'est concerné par aucun périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable. Et aucune zone humide potentielle n'est localisée au droit du site d'étude.

Le taux d'imperméabilisations nouvelles a été estimé à environ 7 %. Il est prévu que la gestion des eaux pluviales soit réalisée par infiltration. Les coefficients de perméabilité étant favorables, ils rendent le projet compatible avec les règles du Schéma régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) du Grand Est ainsi qu'avec les orientations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhin-Meuse 2022-2027.

Le projet aura une incidence positive sur les eaux souterraines.

Enfin, le réseau d'assainissement sur le site d'étude sera de type séparatif.

Si les terres en présence ne présentent pas d'enjeu particulier, le risque de pollution des sols devra être maîtrisé par des mesures de gestion adaptées pendant la période chantier (stockage sur des surfaces imperméabilisées des produits matériaux et déchets susceptibles d'engendrer une pollution du sous-sol).

Afin de réduire la vulnérabilité du projet au changement climatique, les accès piétons seront ombragés, des façades et toitures seront végétalisées pour limiter les îlots de chaleur urbains et favoriser l'absorption du carbone par la végétation.

Les sources bruyantes ont aussi été étudiées. A lui seul le projet de chaufferie n'engendrera pas de dépassements de niveaux sonores admissibles au droit des premières habitations et en limite de propriété.

Une étude spécifique de l'hélistation évalue le niveau sonore des trois opérations les plus bruyantes, à savoir le décollage, la manœuvre (rotation de l'appareil sur la piste) et l'atterrissage. La phase de décollage est considérée comme la plus bruyante (105,5 dB(A)).

L'impact sonore, avec la création en 2029 d'une piste avec 2 alvéoles, sera plus important d'environ 20 dB(A) sur une durée courte, lors de l'arrivée ou le départ de deux hélicoptères en simultané.

Bien qu'il n'existe pas de seuil réglementaire à respecter concernant les hélistations, l'impact sonore sera limité car le positionnement de la nouvelle hélistation au cœur de Brabois offrira un axe d'approche hors des habitations. De plus, les rotations seront moins importantes car le garage in situ permettra aux hélicoptères d'être approvisionnés en carburant. Actuellement, ils doivent effectuer des mouvements supplémentaires vers l'aérodrome pour cet approvisionnement.

- **La commission d'enquête note que les mesures envisagées permettront de préserver la qualité des eaux souterraines respectant les règles du SRADET et les orientations du SDAGE. De surcroît, elles limiteront les îlots de chaleur urbains ainsi que les nuisances sonores.**

Afin de limiter les rejets atmosphériques et garantir la conformité des rejets aux dispositions réglementaires,

Les concentrations aux particules fines mesurées dans l'environnement sont inférieures aux valeurs seuils réglementaires. Et les installations de combustion futures seront soumises à une réglementation spécifique visant à préserver la santé des populations. Les rejets du site n'auront pas d'impact sanitaire sur les populations environnantes du secteur d'étude.

De plus, le porteur de projet a pour objectif d'élaborer un Plan de Mobilité Employeur (PME) et d'encourager le co-voiturage auprès des employés... conformément aux prescriptions du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'Agglomération de Nancy.

- **La commission d'enquête estime que les chaufferies bénéficieront d'une réglementation apte à préserver les pollutions sur site et à proximité du site.**

Afin de limiter les incidences liées à l'augmentation du trafic,

L'attention portée aux rejets atmosphériques sera abondée par la promotion du co-voiturage auprès des employés conformément aux prescriptions du PPA.

Une étude des flux menée par le bureau d'études Ax Urban montre qu'actuellement, à partir de la bretelle de l'autoroute, 45 % du trafic est orienté vers le CHRU via le boulevard de Bourgogne. Grâce à un comptage des flux vers les autres établissements hospitaliers, le regroupement sur le site de Brabois devrait générer une augmentation de 47 % à la pointe du flux le matin et une augmentation de 40 % à la pointe du flux le soir (salariés, ambulances, patients avec leur véhicule...).

Enfin, les engorgements au carrefour rue de Morvan peuvent engendrer une remontée de file sur la bretelle d'accès à l'A 33, notamment le matin en provenance du sud et donc occasionner un problème

de sécurité sur cette autoroute. D'autant que l'échangeur n'est pas aux normes actuelles autoroutières.

Au-delà de l'accroissement des flux lié au projet de reconstruction de l'hôpital, la mobilité est un problème et elle fait partie de la réflexion globale visant à fluidifier le trafic entre l'A 31 et l'A33.

Enfin, une étude de simulation du trafic à l'horizon 2030 montre que l'augmentation prévue de 2 400 étudiants sur le campus universitaire et de 1 000 salariés sur le technopole viendra encore aggraver la situation. Sur les 2 500 véhicules présents aujourd'hui avenue de Bourgogne, 600 véhicules supplémentaires sont prévus.

Une sortie différenciée désaturerait complètement l'avenue de Bourgogne selon la DIR Est (Direction Interdépartementale des Routes Est). Le conseil d'orientation des infrastructures en fait une priorité à l'échelle nationale, au-delà de l'hôpital.

La création d'une bretelle de sortie vers l'ouest aurait le mérite de circonscrire le trafic vers le technopôle évalué à 35 % du trafic au niveau de l'échangeur de Brabois.

Une nouvelle bretelle de sortie directe vers le CHRU par l'est nécessiterait des travaux plus conséquents tout comme la voie de bouclage sud évoquée comme hypothèse de travail.

Des parkings-relais déporté au sud de l'échangeur pourraient être envisagés avec un potentiel d'accessibilité piétonne ou via des navettes.

La maîtrise du trafic passe aussi par le Plan Métropolitain des Mobilités (P2M). En effet, la Métropole démarre une réflexion globale avec un plan de mobilité à 20 ans. Le GIP (Groupement d'Intérêt Public) « Grand Nancy Sud 54-Mobilités » vise à l'amélioration des conditions de déplacement entre le Grand Nancy et les territoires périphériques. Le GIP regroupera plusieurs acteurs dont l'Etat, la Métropole et la communauté de communes Moselle et Madon. Il réunira les gestionnaires des réseaux routier et autoroutier du plateau de Brabois. En effet, le contexte dépasse très largement le projet de l'hôpital.

Concernant les transports publics, aujourd'hui la ligne 1 est actuellement en mode dégradé avec une suppression du tram et la mise en service de bus. Un trolley bus est envisagé à l'horizon été 2024 puis un tram-train.

En phase chantier pendant la phase préparatoire qui s'étalera sur 6 ans, les flux de chantier seront similaires à ces dernières décennies sur le site hospitalier, où il y a en permanence des chantiers de rénovation ou de construction neuve.

Puis, **sur la période de l'opération principale**, prévue sur 4 ans, les flux seront en augmentation. De ce fait, les horaires de flux de chantier seront décalés des périodes de pointe des flux le matin (8h-9h30) et le soir (16h-17h30).

Le chantier disposera d'une part d'une base de vie à l'intérieur du site hospitalier et d'autre part d'une base de vie principale déportée hors site hospitalier de l'autre côté de l'autoroute.

Cette base de vie principale, établie lors de la construction du CHRU en 1970, existe toujours.

Un pic de 600-1 000 ouvriers par jour est prévu avec 150 à 200 flux par jour supplémentaires par rapport à la situation actuelle. Afin de ne pas mélanger les flux de patients au flux de chantier, une partie des flux sera orientée directement vers le chantier afin de ne pas perturber les flux de patients.

Enfin, les périodes spécifiques induisant de fort trafic de camion de chantier (terrassement, bétonnage, transport exceptionnel,...) feront l'objet de plannings spécifiques et concertés avec la commune, la métropole et les pouvoirs de police, avant mise en œuvre.

Le personnel représente 70 % des besoins en parking. Les soignants ne rencontrent pas de problème car ils arrivent tôt et prennent leur service vers 7h-7h30. Ils sont en poste 12h. Un parking relais avec des navettes et des arrêts de tram-train qui desserviraient les deux entrées de l'hôpital sont évoquées. Mais ces solutions ne sont pas du ressort de l'hôpital.

Cependant, le développement du télétravail pour le personnel administratif et le co-voiturage offre une marge de manœuvre importante.

La baisse significative du taux de venue en voiture solo peut être encouragée par le Plan de Mobilité Employeur à la charge du CHRU offrant aux conducteurs proposant le co-voiturage un forfait de mobilité durable de 200 €/an pour les agents du service public (Loi LOM du 24 décembre 2019) auquel se rajoute une prime de l'Etat de 100 €.

Les usagers arrivent après l'heure de pointe du personnel (8h30-9h). Les parkings appartiennent majoritairement à l'hôpital et quelques-uns à la Métropole. Les flux sont faibles mais les populations à risques majeurs véhiculés par les pompiers et les urgences avec le SMUR doivent être prioritaires. Les ambulances représentent 10 % des flux. Les patients, accompagnants, visiteurs, les personnes à mobilité réduite représentent à eux-seuls 10 à 20 % des flux.

Une navette autonome devrait transporter d'un plot à l'autre les patients. En effet, avec une pente de 6 % l'accès aux parkings n'est pas adapté aux personnes à mobilité réduite. Cette navette intrasite renforcerait le co-voiturage en facilitant les déplacements entre les zones de stationnement et les entrées de bâtiments.

- **La commission pense que la question des mobilités partagées, à la fois du ressort des acteurs du plan métropolitain mais aussi du CHRU (avec le plan de mobilité employeur) a été étudiée. La synergie des actions dans le sens des mobilités partagées pourrait contribuer à favoriser l'acceptabilité sociale du projet sur le site de Brabois.**
- **Toutefois, cette proposition semble -en l'état- présenter une incompatibilité avec le calendrier 2025 (début de chantier de l'opération principale).**
- **De même, le potentiel de délestage de l'avenue de Bourgogne par de nouvelles bretelles de sortie ne pourra être effectif qu'à l'horizon 2030 (ouverture du Nouvel Hôpital de Nancy).**

Afin de limiter la consommation énergétique et les GES (Gaz à Émission de Serre),

L'ensemble des bâtiments neufs situés dans la zone de projet sera soumis à la RE (Réglementation Environnementale) 2020, imposant de réduire en priorité l'usage des énergies non renouvelables et de recourir davantage à des énergies renouvelables.

La zone de projet n'est pas située dans une zone favorable à l'énergie éolienne mais le site possède un potentiel solaire intéressant. Cependant il n'est pas recommandé d'implanter ce type d'équipements au droit du CHRU en raison de l'éblouissement des pilotes d'hélicoptères, dû à la présence de panneaux photovoltaïques.

En revanche, la zone de projet est bordée d'espaces boisés et d'espaces agricoles offrant une ressource locale en bois énergie et en biomasse. Sur le site actuel, une chaufferie bois est déjà implantée.

La conservation du réseau de chaleur s'inscrit dans une logique de sobriété et de réemploi de l'existant.

La réglementation RE 2020 fixe également un seuil maximal d'émissions de gaz à effet de serre des consommations d'énergie.

Le confort d'été est mieux pris en compte par cette réglementation afin de limiter l'inconfort en période de forte chaleur et d'éviter le recours systématique à la climatisation.

- **La commission d'enquête note que les bâtiments neufs respecteront la réglementation environnementale 2020 favorable à un meilleur usage des ressources énergétiques.**

En conclusion,

La commission estime que la hiérarchisation des enjeux environnementaux amène à considérer comme majeure la question de la circulation et des stationnements.

L'impact environnemental semble élevé pour la période qui précédera le regroupement des établissements sur le site de Brabois, sans que cette responsabilité puisse être entièrement portée par le CHRU.

La commission pense que l'ensemble des mesures prises pour limiter les impacts sur les milieux physique, humain et naturel justifie de poursuivre les études pour réduire les incidences sur le trafic routier existant sans attendre le début des travaux.

Les solutions alternatives, comme les mobilités partagées, devraient permettre une mise en œuvre rapide dans l'attente d'un plan global incluant les acteurs majeurs (Métropole, services de l'Etat).

D-2 Analyse de l'avis de l'autorité environnementale (MRAe) et du mémoire en réponse du porteur de projet-Avis de la commission

L'avis de l'autorité environnementale, daté du 14 avril 2023, porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'autorité environnementale analyse :

- l'examen des effets du projet sur l'environnement (étude d'impact),
- la justification du projet, quant à la prise en compte des objectifs de protection de l'environnement,
- la définition des mesures de suppression et de réduction des incidences du projet sur l'environnement.

L'autorité environnementale observe que les points étudiés sont représentatifs du projet et en relation avec l'importance des risques engendrés par le projet.

Dans son avis l'autorité environnementale note que le principal enjeu environnemental est le trafic routier et elle considère que les autres enjeux sont moindres.

Par ailleurs, l'autorité environnementale a sollicité de nombreuses précisions auxquelles le porteur de projet a répondu dans son mémoire en réponse, daté de mai 2023.

D 2.1 Le contexte général du projet

Le porteur du projet verse au dossier une carte des infrastructures hospitalières actuelles du CHRU, distinguant les établissements impactés ou non par le projet, ainsi qu'un tableau présentant les fonctions qui sont exercées dans ces infrastructures.

D 2.2 L'opération « hôtel hospitalier »

Le porteur de projet indique que l'étude d'impact prend en compte l'hôtel hospitalier pour chacune des thématiques.

D 2.3 L'identification des procédures d'autorisation ou déclaration nécessaires à la réalisation des travaux du projet global

Le porteur de projet joint au dossier deux tableaux : l'un relatif aux procédures administratives relevant du code de l'environnement, l'autre relatif aux procédures administratives relevant du code de l'urbanisme.

D 2.4 L'articulation avec le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial)) adopté le 30 mars 2023

Le porteur de projet verse au dossier un tableau analysant et démontrant la compatibilité du projet du CHRU de Nancy aux orientations du PCAET de la Métropole du Grand Nancy.

Par ailleurs, il joint un tableau de bord à l'échelle du site pour suivre les évolutions du CBS (Coefficient de Biotope de Surface), au fur et à mesure de la réalisation de nouveaux bâtiments et de leurs accompagnements extérieurs. Le CBS établit la proportion de végétal pour une unité de surface afin de refroidir l'air par effet d'évapotranspiration.

D 2.5 Les solutions alternatives et la justification du projet

Le porteur de projet joint au dossier un tableau détaillant les avantages et les inconvénients de chacune des solutions alternatives, en comparaison avec le projet actuellement retenu.

D 2.6 Transports et déplacements :

L'Autorité environnementale considère, comme le maître d'ouvrage l'a souligné, **les forts impacts du projet sur le trafic**, ainsi que l'attention portée sur ces incidences et les solutions présentées, qu'elle estime réalisables sous réserve de leur faisabilité technique, calendaire et réglementaire.

Elle recommande à l'ensemble des « parties prenantes », porteur du projet et collectivités, de proposer des mesures efficaces pour la gestion du trafic, pour toutes les mobilités et leurs connexions jusqu'à la mise en œuvre des solutions évoquées au projet, arguant des situations potentielles d'insécurité pour les transports de blessés et malades

Elle rappelle les conditions de la desserte du CHRU, routière engorgée, transports en commun actuellement en mode dégradé, et incomplète pour les mobilités actives par ailleurs restreintes du fait de la topographie des lieux.

Elle regrette l'absence de conclusions des études à l'échelle du secteur du CHRU étendues à la Technopole Henri Poincaré qui ne permettent pas au porteur de projet de proposer les mesures ERC adéquates à son projet.

Elle recommande de compléter le dossier par la prise en compte de la phase travaux.

D 2.6.1 Sur la recommandation de compléter le dossier par la prise en compte de la phase travaux,

pour la gestion des stationnements, les mobilités des personnels et des usagers, compatible avec l'échéancier des travaux en tenant compte de l'accroissement des flux en lien avec les gestionnaires de réseaux routiers et des transports publics.

L'AE recommande par ailleurs aux opérateurs en charge des transports de transmettre au CHRU les contraintes capacitaires et de délai de réalisation des opérations envisagées sur le développement des transports en commun, des mobilités actives et des aménagements routiers et autoroutiers.

Le CHRU rappelle la période des travaux, de 2026 à 2030 inclus.

Il précise que les flux de camions seront organisés en dehors des périodes de pointe et en liaison avec les gestionnaires.

Une base vie relais est envisagée à l'extérieur du site et du quartier et il est envisagé d'installer une centrale à béton sur le site ce qui permettra d'optimiser les flux de camion dans la journée.

Le pic de flux est attendu de 2028 à 2030 à un niveau de 200 Véh/jour.

Les opérations exceptionnelles seront réalisées les samedis. Les dispositions qui seront prises pour le chantier prendront en compte la moindre gêne pour le voisinage et surtout devront permettre le fonctionnement de l'hôpital, ce qui implique des exigences majeures en matière de pollutions de l'air, sonores, de vibrations, de rejet d'eaux sales.

Le respect de ces préconisations sera mesuré par des appareils ad hoc qui provoqueront l'arrêt du chantier en cas de dépassement.

Les déchets du chantier seront triés, le chantier sera clos et surveillé, ses accès seront contrôlés.

La commission avait relevé l'absence de description de l'organisation du chantier et de ses flux de trafic durant les travaux.

Il conviendra que le maître d'ouvrage respecte et fasse respecter strictement ses instructions, pour la circulation comme pour les mesures de santé publique.

L'environnement hospitalier et l'expérience des acteurs internes au CHRU, ainsi que la vigilance des personnels soignants ne permettront que peu d'écarts à ces dispositions.

Le CHRU ne décrit pas les mesures de gestion des stationnements et des mobilités des personnels et patients durant le chantier, dont il est probable qu'il va perturber les accès et le fonctionnement du site. Non plus que la coordination avec les gestionnaires de transport qui pourraient compenser les embarras supplémentaires par une offre accrue de moyens de déplacement.

Dans ce cadre, le **Plan des Mobilités de l'entreprise (PME)** dont il n'apparaît pas qu'il ait été diligenté au CHRU, serait un moyen d'atténuer les impacts des travaux et du projet sur la circulation dans le secteur.

Et comme on le verra plus loin, avec les mesures collectives du GIP, il contribuerait à réduire les difficultés d'accès également à terme en capitalisant l'expérience acquise avant l'exploitation du projet.

En conclusion de ce point, la commission considère que les mesures proposées relatives aux stationnements durant les travaux devront être davantage complétées.

De même, il importe que le plan des mobilités de l'entreprise, PME, soit engagé au plus tôt, sans attendre la mise en service des nouveaux équipements, afin de moins aggraver la situation actuelle.

En parallèle des transports du chantier, le maître d'ouvrage devra informer le public des difficultés supplémentaires même limitées dans le temps et communiquer sur les transports et mobilités alternatives disponibles concertées avec les gestionnaires de transports.

Par ailleurs, la recommandation de l'Ae encourage les échanges entre les gestionnaires de transports et le maître d'ouvrage en termes de capacités et de calendrier des développements de tous les modes de transports aux fins d'optimiser la coordination entre la réalisation du projet et les moyens de déplacements offerts aux usagers du plateau de Brabois.

Cet aspect n'est pas traité par le porteur de projet, bien qu'il soit essentiel, à savoir adapter la réalisation aux moyens disponibles pour la desserte du site.

D 2.6.2 En phase d'exploitation, l'AE recommande aux parties prenantes (CHRU, intercommunalités concernées, gestionnaires des réseaux) de proposer des mesures efficaces pour la gestion du trafic,

avec un schéma général précisant le fonctionnement des mobilités pour tous les modes et leur connexion (liens entre les transports collectifs et l'entrée de l'hôpital et plus particulièrement pour les

piétons), et ceci jusqu'à mise en œuvre des solutions pérennes évoquées par le pétitionnaire, afin de prévenir en premier lieu des situations potentiellement génératrices d'insécurité pour les personnes sur les axes de circulation et de retard de prise en charge médicale du fait de difficultés d'accès pour les véhicules de transports de blessés et malades.

L'Ae recommande au pétitionnaire de proposer des solutions alternatives pour favoriser le report de l'usage de véhicules personnels.

Elle regrette le manque d'anticipation de l'aménagement du technopole et de ses accès et des incidences sur l'environnement (qualité de l'air, pollution sonore, contraintes d'accès pour les véhicules sanitaires et sécurité routière sur l'A33).

Elle regrette que l'absence de conclusions des études à l'échelle du secteur, hôpital et technopole ne permettent pas au pétitionnaire de proposer des mesures ERC adéquates pour ce projet dont les impacts sur les transports et déplacements sont particulièrement importants.

Elle recommande de coordonner les actions du pétitionnaire avec celles des opérateurs de transports tous modes considérés.

Le CHRU rappelle la concertation de 2018 et 2019 sous l'égide du ministre qui a conclu à une démarche multi-partenaire sur le bassin de vie pour étudier les solutions alternatives.

Il cite la décision du Conseil d'Orientation des Infrastructures qui a estimé les travaux sur l'A 31 prioritaires.

Il cite en outre le développement du plateau de Brabois, les conditions de circulation en centre-ville de Nancy qui militent pour une vision commune Etat- collectivités du Sud 54.

Il rappelle que, dans le cadre du développement de l'université et de la technopole, de la circulation en ville, les autorités ont été conduites à rechercher des solutions plus larges que la seule autoroute en matière de mobilités durables, conçues en coordination par les gestionnaires de voirie et les collectivités en charge des mobilités.

Ainsi, une structure d'organisation entre les différents acteurs publics en charge des transports et des mobilités est en cours de création sous la forme d'un **Groupe d'Intérêt public (GIP)** « Grand Nancy Sud 54 – Mobilités », associant l'État, la Région, le Département, la Métropole du Grand Nancy, le syndicat mixte de la Multipole Sud 54 et ses EPCI membres.

La convention est en cours de validation.

Les partenaires ont pour volonté de :

- proposer une solution de mobilité globale à l'échelle du bassin de vie « Sud du département »
- organiser les mobilités alternatives à l'usage soliste de la voiture
- établir la hiérarchisation des mesures de décongestion et planifier les aménagements
- porter les mesures ERC et de réduction des impacts des infrastructures sur l'environnement et les habitants
- contribuer à l'amélioration de la sécurité des usagers de la route

Le **GIP** aura pour mission de :

- garantir l'efficacité des financements publics consacrés à la mobilité

- fournir le cadre d'un travail partenarial entre l'État, la métropole et les collectivités locales partenaires et constituer, plus largement, un lieu d'échange et de concertation entre les acteurs de la mobilité métropolitaine
- tenir à jour la programmation des projets prioritaires
- rechercher et maintenir le consensus sur cette programmation

Le groupement opérera jusqu'à fin 2030 en coïncidence avec l'ouverture du nouvel hôpital de Nancy.

En conclusion, le porteur de projet énonce qu'il ne maîtrise pas les infrastructures ni les mobilités au sens large, mais qu'il travaille en lien avec les responsables gestionnaires et organisateurs (comme le fait l'association NBTECH des entreprises, universités et entités de santé du plateau de Brabois).

La commission note l'exposé des concertations antérieures dont les suites opérationnelles ne sont pas précisées et de la présentation du GIP en cours de constitution.

Elle regrette cependant que, l'engorgement des accès au CHRU et au technopole n'étant pas d'apparition récente, le développement du plateau se soit poursuivi sans mesures propres à offrir des conditions de desserte correctes à cette zone d'activités éminente.

a) Le projet de nouvel hôpital semble un accélérateur de prise de conscience de ces difficultés de circulation, ce qui est une bonne chose en soi, mais arrive bien tardivement.

Ainsi, le projet du CHRU est mis à la question pour ses accès, mais le développement des activités du plateau, le technopole Henri Poincaré, se poursuit à un niveau annoncé de 1000 emplois et 2400 étudiants supplémentaires dans les années proches.

La commission considère que la **constitution du GIP est essentielle** et cette entité devra rapidement œuvrer pour arrêter puis traduire en réalisations les dispositifs indispensables à la desserte du CHRU et du quartier, en 1^{ère} urgence, compte tenu de l'accroissement du trafic attendu dans les toutes prochaines années.

Le CHRU est individuellement un acteur mineur, au même titre que les universités et entreprises dont les seuls moyens ressortent de leurs actions internes qui, toutefois, ajoutées les unes aux autres sont susceptibles d'améliorations notoires.

Il reste que les actions des collectivités et gestionnaires de voirie sont seules à même de mettre en œuvre des aménagements pérennes et efficaces ce qui n'absout pas les intéressés, entreprises, universités et CHRU de ces actions individuelles.

Dans ce cadre, le CHRU avait participé au Plan de Déplacements Inter-Entreprises initialisé en 2011/2012 avec l'association NBTECH; le dossier ne renseigne pas sur les mesures mises en œuvre ni sur les effets constatés.

b) Parmi les mesures citées, le Plan Métropolitain des Mobilités plus récent, a été adopté en Conseil métropolitain le 25 novembre 2021; il fixe la stratégie du plan de déplacements à l'horizon 2035 et les actions à engager dès à présent.

Ses objectifs sont d'offrir des solutions de mobilité multiples et complémentaires en facilitant le passage de l'une à l'autre et laisser plus de place pour les piétons et les cyclistes.

En lien probablement avec le GIP, il est prévu la construction de parkings relais et, à la même échéance 2035, l'axe structurant métropolitain reliant l'échangeur de l'A33 au centre de l'agglomération basculera de l'axe Av. de Bourgoigne / Av. Gal Leclerc à un itinéraire via l'Avenue Paul Muller de Villers-les-Nancy.

Les conditions d'accès à l'autoroute ne sont pas précisées (création d'un nouvel échangeur ?) et il apparaît que l'aménagement de celle-ci ne soit pas à l'ordre du jour.

c) Les projets cités à l'étude d'impact sont fort séduisants, mais leur échéance porte au-delà de la mise en exploitation du nouvel hôpital, 2035 pour 2030, probablement même au-delà de l'extension du technopole, de 1000 emplois et 2400 étudiants.

Les projets routiers sont ambitieux, selon plusieurs scénarii pour accepter le surcroît de trafic du au projet, de + 600 véh/jour en pointe du matin (plus 20 % du trafic total) et 300 véh/jour le soir (+13%).

Ces projets sont issus de l'Atelier du 8 décembre 2022 associant le CHRU et la Métropole pour l'étude des flux au sein du technopole, qui conclut à un accroissement des trafics de 15 %, dont la moitié proviendra du projet de nouvel hôpital.

Sur le plan des **infrastructures routières**, les études menées en partenariat CHRU/Métropole pour la desserte du technopole Henri Poincaré montrent plusieurs solutions d'accès au site.

Toutefois, parmi ces projets la variante N°2 est abandonnée car étant réservée à l'accès direct au CHRU, elle générerait des difficultés de réorientation en cas d'erreur de destination des véhicules.

La variante N° 3 de création d'une bretelle de sortie vers l'ouest serait complexe à réaliser et moins efficace.

Pourtant, cette entrée supplémentaire est fort attrayante, car libérerait le carrefour Bourgogne/Morvan d'un trafic appréciable.

La solution N° 1, comprenant une voie de bouclage Sud offre une bonne efficacité et a la préférence des services. Elle soulagera l'échangeur des circulations à destination du CHRU provenant du nord (Toul, Frouard etc...) et de la CCMM à l'ouest, réduisant le trafic au carrefour Bourgogne/Morvan d'un niveau supérieur à celui généré par le projet du CHRU. Elle présente cependant le défaut d'emprunter une forêt classée en ZNIEFF.

In fine, seule la variante N° 1 pourrait être retenue.

d) D'autres mesures ont été portées au dossier:

- les parkings déportés

La réalisation de parkings à proximité du site dans les boucles de l'échangeur serait orientée vers les piétons, voire avec un service de navettes en accès direct à l'hôpital et en distribution vers les différents bâtiments.

La mesure est d'efficacité moindre, mais peut-être de réalisation plus simple, moins onéreuse et partant à échéance plus courte.

- le parking P+R imaginé au sud ouest de l'échangeur sera dissuasif s'il est correctement relié au CHRU et le dessert jusqu'à son réseau interne pour certains tours (à défaut avec changement de véhicule pour le service dans le CHRU) et pour les autres en lien avec les transports publics existants.

- le prolongement du réseau de transports publics jusqu'à un parking P+R au sud de l'autoroute, associée à un réseau de navettes dédiées au CHRU, la création d'une ligne « Brabois Express » sont des projets souhaités par le public s'étant exprimé.

Ces projets, paraissent séduisants et propres à améliorer le trafic du plateau, mais ne sont pas évalués et leur faisabilité et leur échéancier restent à démontrer.

- un accès supplémentaire à l'hôpital ? de la façon la plus candide, la **commission** constate l'accès relativement aisé pour les véhicules venant du sud et de l'ouest au parking silo de l'ICL et **s'interroge sur l'intérêt de créer un accès supplémentaire au CHRU dans ce secteur, qui éviterait le carrefour Bourgogne/Morvan.**

Cette option a été exclue par nos interlocuteurs, mais mériterait semble-t-il un meilleur traitement en liaison avec l'ICL qui est une autre entité mais qui souffre des mêmes désagréments d'accès, bien que partiellement amoindris pour atteindre son parking.

- **les liaisons avec les stationnements intérieurs et extérieurs** déportés, par la distribution directe des passagers, patients et visiteurs sur les différents blocs de médecine de l'hôpital ne figurent pas explicitement au dossier mais seraient fort intéressantes en termes d'attractivité pour réduire le recours à la voiture.

e) Des mesures favorables à la circulation

- la quasi **suppression des liaisons fonctionnelles du CHRU** entre les sites du centre-ville et Brabois, qui affectent les personnels soignants mais également les patients contraints aux mêmes obligations par le fait de la dispersion des consultations et examens réduira le trafic au droit du carrefour Bourgogne/Morvan.

Ces déplacements, indiqués pour partie réalisés en dehors des pointes de trafic n'ont pu être dénombrés mais il est probable qu'ils sont non négligeables et impactent favorablement la qualité de l'air et la circulation.

- au sein de l'hôpital :

- le CHRU pourrait organiser le **Plan des Mobilités (PME)** avec un effet avant la mise en exploitation et dès le début des travaux.

Le précédent n'a pas été évalué, ses effets ne sont donc pas connus, mais il est probable qu'il reste une marge de progrès intéressante.

Une telle nouvelle expérimentation qui plus est en conformité avec la loi ne pourrait être préjudiciable à l'intérêt collectif et serait une 1^{ère} mesure de compensation.

- la mise en service d'une navette desservant les 2 parkings de l'avenue de Bourgogne, de l'ICL et le P+R, et le site du CHRU, suffisamment confortable, économique et de fréquence appropriée inciterait les usagers à déposer leur voiture dans ces parkings, délestant d'autant la rue du Morvan.

En conclusion,

La commission constate la dichotomie, entre les besoins et les aménagements existants, avec les évolutions attendues des trafics et les échéances annoncées, donc sans retard de réalisation, de 2035 alors que le CHRU sera opérationnel dès 2030.

La mise en place du PME serait déjà une 1^{ère} mesure profitable qui, alliée à une desserte performante du site depuis les parkings extérieurs, serait démultipliée à terme avec les dispositifs du GIP et permettrait de « patienter » jusqu'à l'opérationnalité de celles-ci.

Les instances en charge des mobilités sont en voie de constituer une entité propre à insuffler et coordonner les actions indispensables pour tous les modes de mobilités laissant augurer une vision moins pessimiste des temps prochains.

D 2.7 Les risques sanitaires

Concernant la qualité de l'air

Le porteur de projet présente un tableau sur l'évolution des émissions dues au trafic du site de Brabois, mais également au trafic du quartier.

Il précise que trois campagnes supplémentaires seront réalisées, chacune pour une durée de 7 jours, pour compléter l'état initial de l'air.

Le porteur de projet estime par ailleurs que le regroupement des infrastructures sur le plateau de Brabois engendrera une augmentation des émissions de l'ordre de 7 % de l'augmentation totale des émissions produites pour la totalité des projets ayant lieu sur le plateau de Brabois. Les flux de chantier majorant ces émissions d'environ 2 %.

Concernant le radon

Le porteur de projet note l'absence du dépassement du niveau de référence réglementaire. Toutefois, une ventilation adéquate des locaux permettra de limiter fortement le risque d'accumulation.

Concernant le moustique-tigre

Le porteur de projet estime que la gestion des eaux pluviales réalisée par les ouvrages d'infiltration ne favorisera pas la prolifération des moustiques. En cas de nécessité des mesures de piégeage seront mises en œuvre.

Concernant les pollens et chenilles

Le porteur de projet indique qu'il fera le choix d'essences d'arbres locales non allergisantes et ne favorisant pas la colonisation du site par des chenilles processionnaires.

Concernant l'amiante

Le porteur de projet souligne que la réalisation de diagnostic amiante ainsi que les travaux de désamiantage seront conformes à la réglementation en vigueur. Ce diagnostic a déjà été réalisé pour les voiries montrant aucun prélèvement positif.

Concernant le bruit

Le porteur de projet présente une étude acoustique où il apparaît que l'environnement sonore de l'établissement est marqué par la présence de l'autoroute, au Sud.

D 2.8 Les milieux et la biodiversité

Le porteur de projet a complété l'état initial de la biodiversité concernant les oiseaux et les chauves-souris étant donné les passages complémentaires réalisés en janvier et en avril 2023 et note qu'aucun enjeu supplémentaire relatif à ces espèces n'a été identifié. De ce fait, aucune dérogation au titre des espèces protégées n'a été jugée nécessaire.

Quant à la préservation de la filipendule commune, elle sera assurée, sur le long terme par la mise en place de barrières de protection et d'un panneau pédagogique.

Enfin, le porteur de projet précise le calendrier en matière de défrichage et plantations compensatoires en démontrant leur anticipation.

La première période de défrichage aura lieu en janvier 2024 avec la mise en place de la galerie technique et de réseaux enterrés pour le bosquet à l'arrière de la blanchisserie et pour le boisement situé le long de l'autoroute et du futur îlot principal. A cette période, le boisement situé au niveau des châteaux d'eau sera défriché partiellement lors de la mise en place d'une voirie de chantier pour les opérations pôle énergie et chaufferie.

Le calendrier des replantations prévoit les reboisements du premier tiers de compensation dans les 3 ans suivant la délivrance de l'autorisation environnementale et les deux tiers restants au fil de la réalisation des opérations. Ce calendrier sera soumis à divers ajustements pour assurer la pérennité et le bon développement de ces nouvelles plantations.

D 2.9 La consommation et les rejets d'eau

Le porteur de projet présente un graphique de l'évolution des consommations du CHRU sur la période 2021-2032. En 2025, au démarrage des travaux, la consommation d'eau augmentera et continuera d'augmenter jusqu'à la fin de la construction des différents bâtiments. Après 2030, la consommation d'eau retrouvera des valeurs similaires à l'avant-projet.

L'alimentation en eau potable des différents bâtiments hospitaliers sera bouclée afin d'assurer une redondance en cas de rupture d'une canalisation ou de nécessité de maintenance préventive du réseau.

Le volume des eaux usées rejetées constitue 70 à 80 % des eaux consommées. Les rejets d'eaux usées resteront contrôlés 3 fois par an tandis que les eaux usées radioactives seront contrôlées trimestriellement.

Alors qu'actuellement l'ensemble des eaux pluviales est dirigé vers le réseau, les moyens prévus pour la gestion des eaux pluviales en termes capacitaires et de localisation consistent à favoriser de 60 à 100 % d'infiltration via des espaces verts taillés en creux, noues puis la réalisation de bassins à ciel ouvert et enfin l'utilisation des couches de forme des voiries créées pour faire des chaussées réservoir. Enfin, le dimensionnement du stockage en eau d'extinction pour la défense extérieure contre l'incendie prévu pour les installations classées pour la protection de l'environnement, notamment le logipole et le pôle énergie, sera défini selon les règles de calcul établies.

D 2.10 Lutte contre le changement climatique et les gaz à effet de serre

Concernant les îlots de chaleur

Ce sujet rejoint le Coefficient de Biotope de Surface abordé au chapitre 2.4.

Afin de lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain, le porteur de projet prévoit à la fois des alignements arborés dans les parties communes afin d'ombrager les déplacements sur le site et des revêtements de sol à fort albédo (blanc) ou des sols perméables. Enfin, l'aérodynamisme du site sera étudiée pour tenir compte des mouvements d'air pour atténuer les épisodes climatiques comme la canicule.

Concernant les besoins en électricité

Le porteur de projet précise d'une part les mesures envisagées pour être autonome en électricité en cas de défaillance du réseau d'énergie (groupes électrogènes de secours alimentés en fioul, batteries de secours pour chaque appareil pour toutes les activités vitales), avec des tests périodiques de toutes ses sources de remplacement.

Il indique que la mise en œuvre de panneaux photovoltaïques sera limitée en raison des règles de non-éblouissement des pilotes d'hélicoptères. La production éolienne étant proscrite en raison des exigences sur les transports par hélicoptères.

La consommation d'électricité augmentera pendant la phase travaux. De plus, l'augmentation du nombre d'équipements de pointe et la production de froid viendront majorer cette consommation. Toutefois, cette augmentation sera limitée par le regroupement des établissements sur le site de Brabois.

Concernant la production de chaleur

De la même façon, la réduction des surfaces exploitées du fait du regroupement des établissements entraînera une baisse prévisible d'environ 50 % des consommations de chaleur. Cette diminution sera liée aussi à la suppression des bâtiments anciens mal isolés au profit de bâtiments neufs conformes à la RE 2020.

Le porteur de projet précise que, raccordé au réseau de chaleur urbain de la métropole du Grand Nancy, l'augmentation de la part de biomasse et la récupération de chaleur fatale issue de l'industrie de Ludres sont à l'étude.

Concernant le froid

Le porteur de projet indique que les besoins en froid sont assurés par de l'électricité mais que l'énergie fatale issue de l'industrie de Ludres pourrait être valorisée à hauteur de 30 % des besoins en froid.

Concernant le bilan carbone

Le porteur de projet mentionne un nouveau bilan carbone, qui sera finalisé fin 2024. Cet état initial permettra de quantifier les gains carbone induits par le regroupement des établissements hospitaliers. L'empreinte carbone des travaux sera aussi évaluée afin de rechercher sa réduction.

- **La commission d'enquête estime que le porteur de projet a développé les sujets faisant l'objet de recommandations de la MRAe et note que les mesures de gestion ont été prévues.**
- **Cependant, des études devront être poursuivies en particulier sur la caractérisation de la qualité de l'air tout au long de l'année.**
- **Enfin, les incidences liées au trafic routier et à la desserte du site, problématique identifiée comme un enjeu majeur dans l'étude d'impact, devront faire l'objet d'études approfondies. Cet enjeu a été considéré comme principal par la MRAe.**

D-3 Remarques de la commission d'enquête sur le dossier d'autorisation environnementale

L'étude d'impact porte sur l'ensemble des aménagements nécessaires au fonctionnement des activités hospitalières ainsi qu'aux activités connexes (chaufferies...).

La commission d'enquête note que l'étude d'impact est clairement présentée, qu'elle a fait l'objet d'une étude complémentaire sur le trafic menée par AX Urban et M. Alain Blanc.

Elle aborde :

- L'état actuel de l'environnement,
- Les incidences ou impacts potentiels notables que le projet global seraient susceptibles d'avoir sur la population et la santé humaine ; la biodiversité ; les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat ; le patrimoine culturel et archéologique ; les paysages ; les biens matériels ; les risques naturels et technologiques ; l'interaction entre ces facteurs,
- Les mesures d'évitement, de réduction voire de compensations en cas d'impacts ne pouvant être ni évités, ni réduits.

Les incidences du projet sur l'environnement ont été complétées et actualisées pour donner suite aux recommandations de l'autorité environnementale.

La prise en compte des incidences du projet global sur l'environnement (alors que les opérations envisagées ne l'y obligeaient pas au titre des seuils « systématiques » de la nomenclature annexée à l'article R.122-2 du code de l'environnement) a permis de délivrer **une bonne information** au public.

Le projet retenu est celui du moindre impact environnemental.

Le regroupement donnera lieu à une **sobriété foncière** : 253 000 m² au lieu des 440 000 m² actuels répartis sur tous les sites de l'agglomération, tout en maintenant une activité de proximité en centre-ville. De plus, il **optimise la consommation des autres ressources** comme les matériaux, l'énergie, l'eau et réduit les émissions de pollutions et déchets.

Enfin, le projet s'insère dans un environnement déjà anthropisé avec des **incidences mineures sur la faune, la flore**. Et la **consommation très faible d'espaces naturels, agricoles et forestiers, limitée au défrichement**, est entièrement compensé sur site.

Par ailleurs, le **bilan carbone est amélioré** en limitant les trajets entre les infrastructures et le trafic en centre-ville sera effacé.

En conclusion,

La commission note que l'impact environnemental du projet offre une vision claire de l'état existant et des objectifs futurs de l'hôpital en matière de biodiversité (faune, flore, paysage), pollutions (air, eau, bruit, sol), énergies (renouvelables en partie), excepté en terme de mobilité car les circulations et les transports dépendant largement d'instances comme la Métropole et l'Etat.

E ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET AVIS DE LA COMMISSION :

E-1 Les questions abordées lors de la réunion publique et les réponses du porteur de projet

E.1.1 Déroulement de la réunion et présentation du projet

La présentation de la réunion et du projet a été réalisé par :

- Monsieur Claude BASTIEN, Président de la commission d'enquête,
- Monsieur VANNESTE, Directeur,
- Monsieur BRUNNEAU Francis, Directeur adjoint,
- Monsieur le Professeur DEBOUVERIE, Président de la CME
- Monsieur SAMSON, Chef de projet,
- Monsieur QEUDOT, Maître de cérémonie

A noter également la présence de Monsieur Dimitri BOCQUET, de la préfecture, Chef du service de la coordination des politiques publiques et de Monsieur MAZUR, Directeur adjoint de la Métropole en charge de la mobilité.

E.1.2 Questions du public et réponses

L'échange des questions et réponses s'est déroulée dans un climat très serein, respectueux et attentif.

Les thèmes des questions concernaient les sujets suivants :

- Le devenir des bâtiments non utilisés
- La circulation
- Les parkings
- La participation du personnel à ce projet
- Les risques de l'inflation sur le coût du projet
- L'énergie positive
- Les antennes relais

Question N°1 :

Quel va être le devenir du bâtiment de la maternité du centre-ville, crainte d'une démolition ?

Réponse de Monsieur BRUNEAU, Directeur adjoint :

Monsieur BRUNEAU rassure en précisant que ce bâtiment n'est absolument pas prévu d'être démolí. Des projets sont à l'étude pour une nouvelle activité.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ Les personnes sont attentives sur la destination des bâtiments non utilisés.

Question N°2 :

Monsieur René DENIL de Chavigny s'inquiète sur le devenir du bâtiment de Neurologie construit il y a peu de temps.

Réponse de Monsieur BRUNEAU :

Monsieur BRUNEAU considère que ce bâtiment récent, qui vieillit bien conservera une activité de santé.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ Même remarque que la réponse précédente le public est très soucieux de la nouvelle utilisation de ces bâtiments. Il y a un besoin d'information sur ce sujet.

Question N°3 :

Madame Claire LEMONIER demande si le personnel de l'hôpital a été associé à ce projet.

Réponse de Monsieur BRUNEAU :

Monsieur BRUNEAU indique qu'un travail collégial avec plus de 50 groupes de travail, réfléchissent sur ce projet depuis plusieurs années.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ Normalement tous les représentants du personnel ont été consultés. Mais, lors de notre rencontre avec le représentant de FO, il semblait peu renseigné sur le projet.

Question N°4 :

Monsieur CHASTE de Nancy se demande ce que va devenir le bâtiment consacré à la stérilisation rue Lionnois pour l'hôpital central et où sera localisé cette activité sur le site de BRABOIS.

Réponse de Monsieur BRUNEAU :

Monsieur BRUNEAU précise que ce bâtiment par son architecture et son emplacement trouvera facilement un autre usage.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ Comme pour les questions 1 et 2, le CHRU est très attentif à maintenir l'architecture présente, ce bâtiment offrira des perspectives intéressantes pour d'autres projets.

Question N° 5 :

Plusieurs points soulevés dans cette question : L'impact sur la circulation routière, la circulation pendant les travaux, crainte d'une catastrophe si rien n'est envisagé avant la phase travaux au niveau de cette circulation. Le deuxième point concerne la difficulté à lire le document de l'annexe H du dossier de l'enquête publique.

Réponse de plusieurs acteurs du projet :

Monsieur SAMSON précise que la circulation fait partie de l'étude d'impact joint au dossier. Le CHRU ne peut intervenir sur la gestion des axes routiers, ce n'est pas de sa compétence. Néanmoins, il travaille pour apporter des solutions au niveau du fonctionnement des horaires d'entrée et de sortie du travail. Pendant les travaux une base de vie sera aménagée. (C'est l'endroit où les ouvriers disposent de vestiaires et sanitaires, où on peut stocker le matériel de chantier et installer les bureaux et salles de réunions de chantier.)

Monsieur MAZUR explique l'importance et la destination des flux suivant les heures de la journée. Des solutions sont à l'étude et vont trouver une réponse. C'est un travail collectif qui implique la Métropole, l'état, la DIR Est, le conseil Départemental et la COM-COM Moselle Madon.

Monsieur MAZUR ne peut apporter de date précise mais affirme avec certitude qu'un aménagement de la circulation sera réalisé pour la bonne desserte routière du CHRU.

Madame Sylvie HELYNCK membre de la commission d'enquête apporte des précisions concernant l'annexe H et explique comment accéder à cette annexe.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ Nous sommes sur le sujet le plus délicat de ce projet : **La Circulation**. Bien que rien de concret ne soit établi, les propos de Monsieur MAZUR sont très porteurs à trouver des solutions pour améliorer la situation actuelle mais surtout permettre l'accès au CHRU pendant et après sa réorganisation, dans de bonnes conditions.

Question N°6 :

Monsieur DONATI, 1^{er} adjoint au Maire de Vandoeuvre s'exprime au nom de la commune.

- Il estime que l'étude d'impact du dossier d'enquête publique n'a pas été réalisée sérieusement :
 - pourquoi les différents scénarios de passage des véhicules n'ont pas été pris en compte dans l'étude d'impact ?
 - Que se passera-t-il si les travaux de la ligne 1 ne sont pas terminés à temps
 - L'étude d'impact ne mentionne pas le problème de stationnement, et demande qu'une réflexion existe sur l'ensemble des parkings
 - Le bruit des hélicoptères constituera une nuisance
 - Où se situera le troisième cimetière
 - La rue du Morvan ne supportera pas le passage de véhicules lourd
- Son intervention se termine par la biodiversité et pense que l'étude d'impact sur ce sujet a été réalisée sur 1 seul mois.

Réponse de plusieurs acteurs du projet :

Monsieur BASTIEN indique que la commission d'enquête n'a pas de pouvoir sur l'étude d'impact mais tiendra compte de ses remarques dans la rédaction du rapport.

Monsieur SAMSON donne des précisions sur l'étude d'impact avec l'avis de la MRAE, le mémoire en réponse sur cet avis du CHRU.

Monsieur BOCQUET précise que l'étude d'impact va évoluer et s'adapter pendant tout le déroulement du projet et que cela sera une obligation pour le CHRU.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ Cette remarque montre l'importance des recommandations de l'étude d'impact sur l'environnement. Les informations ont été apportées par les différents intervenants.

Question N° 7 :

Cette question porte sur plusieurs points dont certains ont déjà été évoqué sur d'autres questions, la création de 1200 places de parking, la circulation routière avec la saturation de la rue de Morvan, la pollution routière et celle liée à la construction de la nouvelle chaufferie

Réponse des acteurs du projet :

Monsieur SAMSON fait remarquer que la pollution vient surtout de l'autoroute.

Monsieur VANNESTE donne des explications sur la gestion des parkings

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ La pollution concerne bien évidemment le trafic routier, très important en bordure de l'hôpital, la nouvelle chaufferie avec les techniques modernes sera plus écologique que ce qui existait auparavant. Le stationnement devra être étudié, ainsi qu'un acheminement direct au CHRU, la solution de navettes depuis un parking extérieur a été proposée lors de nos réunions préparatoires.

Question N°8 :

Emplacement des parkings

Réponse :

Monsieur VANNESTE apporte des précisions sur les nouveaux parkings, leur emplacement et la gestion de la place.

Monsieur BRUNEAU indique que le choix de l'emplacement du CHRU date des années 1960 avec une réserve foncière importante permettant son développement.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ Le but principal de ce projet est de regrouper l'ensemble des sites sur BRABOIS. Les nouvelles places de stationnement doivent être en place dès l'ouverture du nouvel hôpital.

Question N° 9 :

Est-ce que le déplacement des lieux de travail du personnel a été étudié ?

Est-ce que la qualité et la durabilité des nouveaux bâtiments ont été étudiés ?

Réponse :

Monsieur BRUNEAU indique que l'impact dû au changement de lieu n'aura pas de conséquences. Les nouvelles constructions vont bénéficier des normes actuelles.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ La gestion du personnel est un point délicat et Monsieur BRUNEAU devra porter toute son attention sur ce sujet.

Les constructions répondront aux normes actuelles qui ont énormément évoluées depuis la construction de l'hôpital.

Question N°10 :

Est-il possible de construire en énergie positive ?

Réponse :

Monsieur SAMSON indique que cette possibilité ne peut pas être envisagée dans un projet hospitalier, les besoins en énergie sont trop importants.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ Les nouvelles normes en matière de construction vont permettre des économies d'énergie mais il est évident que les nouvelles technologies augmenteront la consommation d'énergie et de ce fait la construction en énergie positive n'est pas possible.

Question N° 11 :

Le devenir de toutes les antennes sur le toit du bâtiment central de BRABOIS et les conséquences de l'inflation actuelle sur le coût du projet.

Réponse :

Monsieur SAMSON apporte des précisions sur le rôle et la gestion de ces antennes ainsi que sur leur devenir.

Monsieur BRUNEAU explique que des choix pourraient être fait en cas de forte inflation.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ Les antennes appartenant à des opérateurs privés seront repositionnées à d'autres endroit. Les antennes nécessaires aux communications au sein de l'hôpital seront repositionnées sur les nouveaux bâtiments.

Concernant l'inflation existante aujourd'hui, des choix stratégiques devront être fait.

Remarque N° 12 :

Une remarque sur l'urbanisme et la circulation est transmise par un membre de NB Tech

Réponse :

Monsieur BRUNEAU prendra connaissance de leur documentaire et le remercie de sa participation.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ Un membre de MB Tech propose de transmettre une étude réalisée par des élèves sur la circulation. Toutes les remarques sont toujours intéressantes à étudier.

INTERVENTION DE MONSIEUR HABLOT, Maire de Vandoeuvre

En quelques mots le message de M. HABLOT, maire de Vandoeuvre les Nancy, à la fin de la réunion publique.

Monsieur HABLOT a exprimé avec détermination, sa fierté, sa satisfaction de cette réunion. Il estime qu'un travail de qualité, sincère et respectueux a été effectué collégialement par tous les acteurs responsables à la réalisation de ce beau projet dédié à la santé.

E 2 ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC DEPOSEES SUR LES REGISTRES ET DES QUESTIONS DE LA COMMISSION ET DES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE DANS SON MEMOIRE :

E 2.1 REPONSE, ANALYSE ET AVIS AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC

Remarque N°1

Anonyme Déposée le 18/06/2023 15:06:03

Le dossier ne précise pas le devenir des sites actuels du CHU notamment la cuisine centrale située rue de Remenauville.

Réponse du CHRU de Nancy à la remarque n°1

Le devenir des sites hospitaliers en centre-ville n'est pas défini à ce jour, que ce soit pour la maternité, l'hôpital central, l'hôpital Saint Julien, l'hôpital Marin, le centre Heinderich, le centre Emile Gallé ou la cuisine centrale. La majorité de ces sites conserveront leurs activités actuelles jusqu'en 2031.

Le CHRU engagera dans un premier temps une réflexion pour définir la nature et la localisation des activités de soins, de prévention en santé, de consultation et d'exploration qu'elle souhaite maintenir en centre-ville pour la population. A l'issue, une première étude sur le devenir des espaces libérées des activités de soins pourra être appréhendée en concertation avec les collectivités locales et les autorités compétentes.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ Le devenir des sites hospitaliers en centre-ville n'est pas encore défini mais la libération de ces espaces apportera une amélioration de l'environnement en centre-ville.

Remarque N°2

Par Patricia George

10 rue du bearn 54500 Vandoeuvre

Déposée le 26/06/2023 17:55:22

Quels seront les accès routiers nouvellement créés pour accéder à cet établissement regroupant l'ensemble des professionnels médicaux, paramédicaux, logistique, administratifs. Et à qui sera destiné le nouveau parking qui sera bâti dans l'enceinte de l'hôpital ?

Réponse du CHRU de Nancy à la remarque n°2

Les nouveaux accès à créer pour accéder au nouvel hôpital de Nancy seront déterminés à l'issue des travaux du Groupement d'Intérêt public récemment constitués par les différentes gestionnaires de réseaux routiers. Les parkings qui seront construits sur le site hospitalier de Brabois seront réservés à l'usage du personnel ou du public se rendant à l'hôpital. Les accès à ces parkings seront distincts selon les personnes accueillies afin d'assurer à chacun de pouvoir se garer aux différentes heures d'arrivée :

- *véhicules d'urgence (SMUR, Pompier),*
- *véhicules pour personnes à mobilité réduite,*
- *véhicules VSL, taxis ou ambulances,*
- *véhicules banalisés pour patients, accompagnants ou visiteurs,*
- *véhicules banalisés pour le personnel.*

La répartition des destinations des différents parkings du site pourra évoluer jusqu'à l'ouverture du nouvel hôpital

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ Les accès ne sont pas de la compétence du CHRU, ce sont toutes les collectivités concernées, groupées sous la forme d'un GIP qui détermineront les solutions les mieux adaptées.

Les parkings qui seront construits sur le site hospitalier de Brabois seront réservés à l'usage du personnel et du public se rendant à l'hôpital.

Remarque N°3

Par Jean-Christophe Appert-Collin
59 rue du Languedoc 54500 Vandoeuvre
Déposée le 01/07/2023 19:02:29

Mes observations concernent l'Étude d'impact sur les flux de véhicules.

Il est relevé sur le document F que « La création à court terme d'un nouvel accès au site hospitalier de Brabois apparaît constituer une solution incontournable pour éviter l'embolie généralisée du plateau de Brabois en général, et des accès au CHU en particulier ».

A ce jour, aucune réponse n'est donnée sur ce point, même si cela ne dépend pas directement du CHRU. Lors de la réunion de lancement de cette enquête publique, il nous a été dit qu'une étude est en cours mais cela ne constitue pas une réponse.

De plus, pendant le chantier il est noté que « sont attendus 800 à 1200 compagnons / jour et 40 à 70 camions / jour en pointe ». Là encore, rien n'est annoncé en termes de réponse à ces flux nouveaux.

Le second point concerne les nuisances dues aux fumées et poussières générées par la nouvelle chaudière de production de chaleur construite à côté du site biomasse actuel. Bien que les rejets soient « aux normes », son implantation plus éloignée des maisons doit être étudiée.

Réponse du CHRU de Nancy à la remarque n°3

La création d'un nouvel accès au site hospitalier sans circuler par la rue Morvan et l'avenue de Bourgogne serait un progrès significatif pour répartir les flux hospitaliers et éviter leur concentration sur ces axes au période de pointe du trafic. Toutefois, les flux sur l'avenue de Bourgogne rassemble quasiment autant de véhicules se rendant vers l'hôpital et le village de Vandoeuvre que de flux se rendant vers la technopole, l'université et Villers-lès-Nancy. Une alternative pour réduire les flux sur l'avenue est donc possible par la création d'un nouvel accès vers l'université et la technopole.

a) Les nouveaux accès à créer pour accéder au nouvel hôpital de Nancy seront déterminés à l'issue des travaux du Groupement d'Intérêt public récemment constitués par les différentes gestionnaires de réseaux routiers. La convention constitutive de ce groupement a été signée en juillet 2023.

b) Les flux de chantier démarreront fin 2026 et leurs pics de trafic se concentreront sur les années 2029 et 2030. Il est proposé d'organiser ces flux en dehors des périodes de pointe de trafic, c'est à ce titre que des discussions ont été initiées avec la commune de Vandoeuvre et la Métropole pour organiser ces flux en dehors des horaires suivants de 8h à 9h le matin et de 16h à 17h30 le soir. La mairie autorise les horaires de chantier à ce jour de 7h à 18h. Une prolongation jusqu'à 19h permettrait d'organiser le flux chantier en-dehors des périodes de pointe de trafic. Dans ce but, il a été proposé de prévoir l'ouverture du chantier à une plage horaire élargie. L'ouverture du chantier le samedi sera réservé à des cas exceptionnels, validés au cas par cas avec les gestionnaires de voiries.

L'accès au chantier fera l'objet d'un aménagement par rond-point sur la voie publique pour assurer la sécurité routière d'entrée et sortie des véhicules de chantier et ne pas perturber le trafic usuel de la rue du Morvan. L'accès des véhicules de chantier au village de Vandoeuvre sera interdit. Le chantier aura la responsabilité de maintenir les voies publiques en bon état de propreté quel que soit la météo ; il sera prévu à cet effet des zones de lavage des roues des camions sur le chantier et des nettoyages périodiques par hydro curage des voies publiques.

a) Les rejets d'air vicié de la chaufferie existante déplacée près des châteaux d'eau seront conformes aux exigences réglementaires et vérifiés périodiquement selon la législation en vigueur du code de l'environnement. Le projet du nouvel hôpital de Nancy n'offre pas d'autres emplacements sur le site hospitalier près de l'autoroute pour y localiser cette chaufferie à déplacer, sauf à démolir des bâtiments existants, en bon état et nécessaire d'être maintenus en activité comme le magasin ou la blanchisserie. Il serait donc nécessaire d'acquérir de nouveau terrain constructible pour envisager une autre localisation de la chaufferie près de l'autoroute. Les terrains adjacents à l'Est du site sont des terrains boisés par une forêt privée de qualité. Enfin, la possibilité de créer un nouvel accès au site depuis l'autoroute, via une porte Est à créer, est interdite à ce stade toute construction au même endroit.

Analyse et avis de la commission d'enquête :



Le But principal du GIP est de trouver des solutions d'amélioration de la circulation. L'organisation du flux supplémentaire de trafic pendant les travaux fait l'objet d'une concertation entre le CHRU, la commune de Vandoeuvre et la Métropole. Le site d'implantation de la chaufferie a été étudié au préalable de cette enquête publique et il n'existe pas d'autre possibilité d'emplacement.

Remarque N°4

Anonyme

Déposée le 03/07/2023 10:08:57

Plusieurs questions m'interrogent :

- le tram nouvellement en construction n'a pas de capacité d'accueil exemplaire pour des vélos (contrainte horaires + capacité) donc venir au Chu en tram et repartir en vélo ne sera pas possible....
- l'autoroute déjà bien saturée se verra-t-elle améliorée pour le flux augmenté de visiteurs/étudiants/patients/soignants
- 1 328 lits et 209 places à 1 310 lits et 268 places, de + en + de population et peu d'augmentation, on se croirait dans une salle de classe, l'heure est effectivement aux économies et non à la qualité des soins,
- faites quelque chose concernant les soignants !!! qui désertent l'hôpital public pour le privé (pour aller à Metz par exemple...) nous perdons les meilleurs qui s'essouffent du rythme/des conditions/de la paie...
- beaucoup d'internes se plaignent du manque de formations de leur supérieur, relégués à des tâches administratives, ou ignorés tout bonnement, quelle image renvoie-t-on du public et de la qualité de formation, le CHU sera (peut être car quand on voit la qualité des nouvelles constructions : collège Niki de Saint Phalle, Nancy thermal et j'en passe) beau de l'extérieur mais à l'intérieur à quand le changement....
- avez-vous demandé aux personnels qui travaillent et non "les penseurs" de ce qu'il était judicieux de faire comme aménagements car des hôpitaux neufs avec des aménagements inadéquats cela s'est vu (voir à l'hôpital de Lunéville...)

Réponse du CHRU de Nancy à la remarque n°4

a) Le plan de mobilité de la métropole P2M est en cours d'élaboration et prévoit le développement des mobilités douces et des transports en commun

b) Les travaux du Groupement d'Intérêt public récemment constitués par les différents gestionnaires de réseaux routiers appréhenderont les travaux nécessaires pour adapter les voies et échangeurs autoroutiers. La convention constitutive de ce groupement a été signée en juillet 2023.

c) Le dimensionnement des places et lits du nouvel hôpital de Nancy ont pris en compte les évolutions démographiques actuelles et futures de la population lorraine prise en charge sur le territoire de santé que couvre le CHRU de Nancy. Le nombre de lits supplémentaires en place ambulatoire sera au nombre de 60 places.

d) Depuis 2021, des séminaires et des groupes de travail rassemblant les équipes techniques, logistiques, administratives, médicales et soignantes des différentes spécialités et services ont été constitués pour définir les besoins de l'hôpital de demain. Cette collaboration large des différents acteurs qui constitue l'hôpital se poursuivra jusqu'à la mise en service du nouvel hôpital.,

Des groupes de travail ont été initiés au sein des services de soins (chefs de pôle, cadres supérieures de santé, médecins) sur l'organisation fonctionnelle et technique des futurs services. A ce titre, ils ont participé à la rédaction notamment du programme fonctionnel et des fiches par locaux. Ces participations visent à concevoir un hôpital fonctionnel et pragmatique, conforme aux attentes des patients et des médico-soignants.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ L'amélioration de la mobilité sur le site de Brabois s'effectuera grâce à une forte synergie entre les transports en commun, le Plan de mobilité de la Métropole, le GIP pour adapter au mieux les différents projets (Parking relais, échangeur, tram, vélos ...)

La question du personnel ne rentre pas dans le cadre de cette enquête, néanmoins, la commission d'enquête a remarqué qu'une concertation entre les différents services du CHRU existait avant le projet et existera pendant et après.

Remarque N°5

Anonyme

Déposée le 05/07/2023 09:39:08

Si ce foncier est disponible, serait-il envisageable de faire un autre parking-relais (avec navettes bus) à l'autre extrémité de l'avenue de la forêt de Haye, au niveau de l'avenue Paul Muller de Villers et des terrains inoccupés, plutôt que de concentrer tout le stationnement sur Brabois ?

Cdl

Réponse du CHRU de Nancy à la remarque n°5

Le CHRU ne peut intervenir que sur son domaine foncier et ne peut pas appréhender les stationnements et mobilités sur l'ensemble des communes de la métropole. Les travaux du Groupement d'Intérêt public récemment constitués par les différents gestionnaires de réseaux routiers appréhenderont les travaux

nécessaires pour adapter des parkings relais ou de covoiturage au-delà de l'échangeur de Brabois. La convention constitutive de ce groupement a été signée en juillet 2023.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☞ Toutes les solutions doivent être étudiées par le GIP.

Remarque N°6

Par Michel POURQUET (INRS)
1 rue du Morvan 54519 VANDOEUVRE
Déposée le 07/07/2023 18:05:07



Vandœuvre, le 07/07/2023

Direction du Centre de Lorraine
Réf. DCU/CS – 181.437

Objet : Observations et avis de l'INRS dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de reconfiguration complète du site hospitalier de Brabois / Vandœuvre-lès-Nancy

Madame, Monsieur,

Les principales observations de l'INRS portent sur l'impact du projet sur les déplacements routiers et les transports collectifs. Il convient en effet de souligner que l'entrée du centre de Lorraine, située au 1 rue du Morvan, place le personnel de l'INRS, composé d'environ 400 salariés, au cœur des flux de transport du CHRU lors de leurs trajets quotidiens entre leur domicile et leur lieu de travail.

Afin d'évaluer l'impact du regroupement des activités du CHRU, une étude réalisée par le bureau d'études AxUrban a pris en compte les données de comptage effectuées en 2022. Les résultats révèlent que les flux de véhicules approchent déjà de la capacité maximale des voies dans le sens A33 vers Nancy le matin, aux alentours de 8 heures, ainsi que dans le sens inverse l'après-midi, vers 17 heures.

Selon les informations fournies dans les documents d'enquête publique, le regroupement de l'ensemble des activités du CHRU sur le site de Brabois entraînera une augmentation d'environ 52% du nombre d'entrées et de sorties du CHRU. Cette évolution aura un impact direct sur le trafic de la rue du Morvan, étant donné qu'il n'est pas prévu de revoir le plan d'accès à l'hôpital. En l'absence de prise en compte de cette augmentation significative des flux, le diagnostic réalisé par le bureau AxUrban conclut à « une très forte saturation du carrefour Bourgogne/Morvan, avec une situation de blocage dépassant l'heure » et à « des remontées de files critiques sur l'A33 générant des problèmes importants de sécurité ».

Différents scénarios ont été proposés pour atténuer l'impact du projet sur les déplacements. Le CHRU pourrait mettre en place des mesures telles que l'incitation au télétravail, au covoiturage et aux modes de transport alternatifs, la réduction des effectifs, la modification des horaires de rendez-vous ou la mise en œuvre d'un Plan de mobilité employeur. Cependant, selon le diagnostic réalisé par le bureau d'étude AxUrban, « la création à court terme d'un nouvel accès au site hospitalier de Brabois apparaît constituer une solution incontournable pour éviter l'embolie généralisée du plateau de Brabois en général, et des accès au CHRU en particulier ».

Nous sommes pleinement conscients que la décongestion du trafic autoroutier ne relève que très partiellement des actions pouvant être entreprises par le projet CHRU. Toutefois, il nous semble impératif que les opérateurs en charge des transports routiers entreprennent rapidement les aménagements nécessaires des infrastructures autoroutières afin d'éviter l'encombrement du réseau aux heures de pointe, de 7h à 9h et de 16h à 17h30.

En ce qui concerne la phase de travaux, qui devrait débuter en 2025 et impliquer la présence de 800 à 1200 intervenants d'entreprises et le flux de 40 à 70 camions par jour aux heures de pointe,

Centre de Lorraine Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles

1, rue du Morvan • CS 60027 • 54519 Vandœuvre cedex • Tél : 03 83 50 20 00 • Fax : 03 83 50 20 97 • www.inrs.fr • SIRET : 775 671 456 00074
Siège social : 65, boulevard Richard-Lenoir • 75011 Paris • Tél. : 01 40 44 30 00 • SIRET : 775 671 456 00002 • APE : 7229Z • RA : 10 94 775 671 456

les informations disponibles à ce stade ne sont pas encore suffisamment précises. Cependant, il est prévisible que ces travaux auront un impact significatif sur le trafic routier des axes de l'avenue de Bourgogne et de la rue du Morvan. Les solutions envisagées pour le réaménagement des axes autoroutiers n'ont pas encore été mises en œuvre de manière anticipée, ce qui signifie qu'elles ne seront pas opérationnelles pendant la période des travaux, qui s'étendra de 2025 à 2029. Par conséquent, afin de limiter l'impact du chantier sur les flux routiers pendant cette période, il sera nécessaire de prendre des mesures organisationnelles appropriées, comme cela est évoqué dans le chapitre 2.6.2.b du « Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale ». Ces mesures incluront notamment les actions suivantes :

- Organiser les flux de camions et de véhicules de chantier en dehors des heures de pointe de la circulation (entre 7h et 9h et entre 16h et 17h30) pendant les jours ouvrés ;
- Installer la base de vie des entreprises de manière à éviter une surcharge des axes critiques de l'avenue de Bourgogne et de la rue du Morvan ;
- Favoriser la production de béton sur place.
- ...

Pour conclure, il est impératif que les acteurs concernés accordent une attention immédiate à ces fortes préoccupations liées à l'impact sur les flux de déplacements, en prenant des mesures concrètes pour réaliser les aménagements nécessaires sur le réseau routier. Ces initiatives seront essentielles pour faire face à l'augmentation du trafic prévue avec la réalisation du projet CHRU, et surtout, pour **garantir que tous les usagers, y compris les salariés de l'INRS, puissent se rendre à leur lieu de travail dans des délais raisonnables et en toute sécurité, sans être exposés à des risques d'accidents de trajet.**

Par ailleurs, je souhaite être tenu informé des solutions qui seront mises en place ainsi que des événements ou des évolutions susceptibles d'avoir des conséquences significatives sur le trajet entre l'avenue de Bourgogne et la rue du Morvan.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.



Le Directeur du Centre de Lorraine,

Michel POURQUET

Centre de Lorraine Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles

1, rue du Morvan • CS 60027 • 54519 Vandœuvre cedex • Tél. : 03 83 50 20 00 • Fax : 03 83 50 20 97 • www.inrs.fr • SIRET : 775 671 456 00074
Siège social : 65, boulevard Richard-Lenoir • 75011 Paris • Tél. : 01 40 44 30 00 • SIRET : 775 671 456 00002 • APE : 7219Z • IWA : 10791775 671 456

Réponse du CHRU de Nancy à la remarque n°6

Le CHRU ne peut intervenir que sur son domaine foncier et ne peut pas appréhender les stationnements et mobilités sur l'ensemble des communes de la métropole. Les travaux du Groupement d'Intérêt public récemment constitués par les différents gestionnaires de réseaux routiers appréhenderont les travaux nécessaires pour adapter des parkings relais ou de covoiturage au-delà de l'échangeur de Brabois. La convention constitutive de ce groupement a été signée en juillet 2023.

Quant à la phase travaux, il est proposé d'organiser ces flux en dehors des périodes de pointe de trafic, c'est à ce titre que des discussions ont été initiées avec la commune de Vandœuvre et la Métropole pour organiser ces flux en dehors des horaires suivants de 8h à 9h le matin et de 16h à 17h30 le soir. La mairie autorise les horaires de chantier à ce jour de 7h à 18h.

Une prolongation jusqu'à 19h permettrait d'organiser le flux chantier en-dehors des périodes de pointe de trafic. Dans ce but, il a été proposé de prévoir l'ouverture du chantier à une plage horaire élargie.

Certaines des productions nécessaires à la réalisation du chantier pourront être réalisées sur le site même de Brabois. Le CHRU de Nancy s'assurera, dans ces cas de production foraine, de ne pas générer d'impacts environnementaux ou de flux routiers supplémentaires.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ Cette remarque concerne toujours le flux de véhicule et les stationnements. Le GIP a été créé pour apporter des solutions.

La phase de travaux sera un moment très délicat et les mesures à prendre devront être anticipées.

Remarque N°7

Par Claude & Dominique BASTIEN (Particulier)

63 rue du Languedoc 54500 Vandoeuvre

Déposée le 08/07/2023 14:17:18

Concernant ce projet, je ne mets pas en cause sa légitimité mais la façon dont il est géré et le choix des emplacements des équipements. Vu de l'extérieur, on a l'impression qu'il manque un chef de projet qui a une vision plus globale et qui prenne en compte tous les périmètres de ce dossier.

Je donnerais en exemple le CHU qui s'occupe de l'organisation de ses infrastructures et le fait que personne ne s'occupe de la question du flux de circulation que cela va générer ? Question certes abordée mais tardivement et sans réponses pertinentes à ce jour.

Se pose aussi la question de l'implantation des équipements techniques en fonction du voisinage. C'est le cas notamment de la nouvelle chaufferie au gaz de 46.6Mw. Pourquoi mettre les équipements les plus à risques à côté des habitations ? On comprend bien que cette nouvelle chaufferie doit être à proximité de la chaufferie biomasse existante. En termes d'impacts pour les riverains, il serait judicieux de permuter les ateliers techniques-garage avec la partie énergie et chaufferie. Sachant que de l'autre côté on a déjà et uniquement une autoroute.

Il semblerait cohérent de mettre tous les équipements ayant des impacts environnementaux non négligeables côté autoroute.

En espérant la prise en compte de cette préconisation pour l'emplacement de la chaufferie au gaz, idem pour le groupe électrogène de 12Mw et la cogénération gaz de 9.4Mw.

Cordialement

Famille BASTIEN

Réponse du CHRU de Nancy à la remarque n°7

Le CHRU ne peut intervenir que sur son domaine foncier et ne peut pas appréhender les stationnements et mobilités sur l'ensemble des communes de la métropole. Les travaux du Groupement d'Intérêt public récemment constitués par les différents gestionnaires de réseaux routiers appréhenderont les travaux nécessaires pour adapter des parkings relais ou de covoiturage au-delà de l'échangeur de Brabois. La convention constitutive de ce groupement a été signée en juillet 2023.

Concernant les chaufferies, l'hôpital a adhéré au réseau de chaleur urbain de la métropole dont il est un des bénéficiaires les plus importants et dont il ne peut pas se désengager sans rompre la pertinence de ces installations qui bénéficient à d'autres acteurs du plateau comme l'université ou le centre de cancérologie de Lorraine.

Ce réseau est actuellement alimenté par une production principale en énergie renouvelable par biomasse complétée par une production de chaleur par chaudières gaz et moteurs de cogénération. La cogénération gaz impose des engagements sur 12 années avec l'état et EDF qui devront être tenus pour ne pas pénaliser le réseau de chaleur ; il est probable que cette cogénération ne soit pas renouvelée au-delà de 2027 en raison du contexte du marché gazier actuel.

L'emplacement de la nouvelle chaufferie ne peut être permuté en raison de l'implantation de bâtiments existants en bon état et conservés (chaufferie biomasse, magasin, blanchisserie) pour le fonctionnement du CHRU Nancy. La démolition et la reconstruction de ces bâtiments existants ailleurs afin de permettre d'y localiser la chaufferie gaz génèreraient des impacts environnementaux supplémentaires.

Sur le long terme, le CHRU souhaite utiliser des modes de production d'énergie plus durable pour l'environnement tel que la géothermie, si des études portées par le gestionnaire de réseaux en montraient la pertinence.

Analyse et avis de la commission d'enquête :



La gestion des flux, des mobilités n'est pas de la compétence du CHRU, ce rôle a été attribué au GIP.

Concernant le chauffage, le CHRU adhère au réseau géré par la métropole ; il est favorable à d'autres énergies plus écologiques, mais doit aller au terme de ses contrats.

L'emplacement prévu de la nouvelle chaufferie ne peut être modifié, de ce fait une attention très particulière devra être apportée à l'aménagement paysager afin de préserver la quiétude des riverains.

Remarque N°8

Anonyme

Déposée le 11/07/2023 08:30:14

Le CHRU de Nancy juge que les émissions de GES du projet sont négligeables, parce qu'elles représenteraient 3,1.10-9% des émissions de gaz à effet de serre pour la France. La formulation est d'autant plus regrettable que 1/ le CHRU a fait partie du système PNAQ des quotas carbone, ainsi donc, ce n'est pas un petit émetteur 2/ une multiplication des consos d'électricité de près de fois 4 est prévue entre 2021 et 2031 (de 5 814 kwh à 22 478 kwh) sans explications aucune et 3/ le CHRU ne réalise pas son BEGES réglementaire.

D'ailleurs, la « Contre-expertise de l'évaluation socio-économique du projet de modernisation du CHRU de Nancy » l'engage à faire mieux (une certification HQE du projet, un BEGES et un plan de mobilité).

Ainsi, il serait important que le CHRU détaille les postes d'augmentation et les hypothèses. Cette augmentation extraordinaire n'est certainement pas une fatalité, les choix peuvent être légitimement questionnés, une transparence est nécessaire.

Par ailleurs, ses choix énergétiques sont insuffisamment justifiés. Malgré un réchauffement à venir bien éloigné de l'accord de Paris, le CHRU donne l'impression de vivre sur des certitudes. Il affirme que, si « la zone de projet est située dans une zone favorable à l'utilisation de l'énergie d'origine solaire. Il est cependant important de noter que la présence d'une circulation aérienne desservant le site (hélicoptères), il n'est pas recommandé d'implanter ce type d'équipements au droit du CHRU de Nancy ». Or, les affirmations ne sont pas des démonstrations. Une étude de réverbération est nécessaire. Il existe des obligations réglementaires.

De son côté, le choix de l'énergie biomasse est présenté comme une évidence, alors même que son potentiel est en cours de révision à la baisse dans les politiques nationales, et que les forêts du Grand Est émettent désormais plus qu'elles ne captent. Ci-joint une note récente sur la « neutralité » de l'énergie bois

<https://www.citepa.org/wp-content/uploads/3.2-Biomasse-%C3%A9nergie-et-neutralit%C3%A9-carbone.pdf>

Le projet indique que « deux moteurs de cogénération au gaz, exploités par COGESTAR (...) puissance totale de 9,4 MW PCI » seront installés, ce qui semble représenter un investissement défavorable au climat.

Ainsi, ce qui est présenté de la politique énergétique du CHRU est questionnable.

De la même manière, page 46, doc « description du projet », un scénario d'augmentation des consos d'eau est présenté, sans explication ni indicateur de performance. Des compléments d'information devraient être apportés.

Par ailleurs, on aimerait voir l'étude de vulnérabilité des équipements énergivores faite avec différents scénarios climatiques - ce qui permettrait peut-être de réviser certains choix et d'être sûr que les investissements ne constituent pas de la mal adaptation. Certains hôpitaux, d'ores et déjà, arrosent leurs CTA l'été pour permettre leur fonctionnement.

En ce qui concerne les déplacements, il manque dans ce projet un véritable engagement à développer les modes actifs, marche et vélo. Des itinéraires cyclistes existent, contrairement à ce qui est affirmé (par exemple par l'avenue de Maron, cyclable de bout en bout ou en venant de Villers clairlieu, ou...).

Une politique en faveur des modes actifs est indispensable, même si l'on ne croit pas, au départ, à son potentiel.

Pour finir, le document « description du projet » pourrait décrire l'opération de compensation. On apprend seulement que "la phase 2" verra "les compensations envisagées sous 3 ans au titre du défrichement (9 315 m²)". C'est à suivre et évaluer, de même que le projet d'aménagement de l'autoroute, avec de nouvelles destructions envisagées, serait un nouvel investissement défavorable au climat. En page 48 du document « description du projet », on lit que des études sont en cours sur l'infiltration de l'eau. Sans ses conclusions, il n'est pas possible de former un avis complet.

Réponse du CHRU de Nancy à la remarque n°8

- a) *Le CHRU n'est pas soumis au plan d'allocation des quotas de CO2 (PNAQ).*

Le CHRU dispose d'un BEGES (Bilan de ses émissions de gaz à effet de serre) réglementaire et a engagé un nouveau bilan carbone sur l'ensemble des scopes de son activité globale afin de disposer de données actualisées ; il réalisera un autre bilan carbone à l'issue de la mise en service du nouvel hôpital.

Les réductions attendues de ses émissions notamment sur les émissions indirectes liées à ses transports sont importants par le regroupement des sept sites MCO existants sur deux sites.

Les besoins d'énergie d'un hôpital ne peuvent pas être comparables à celles d'habitation ou d'activités tertiaires; en effet, les besoins importants en énergies électriques se concentrent sur les plateaux techniques des hôpitaux où les équipements médicaux (IRM, scanner, radio, accélérateur de particule, autoclave de stérilisation, osmoseurs de dialyse, ... etc) et les traitements d'air hygiénique des zones à ambiance contrôlés (blocs opératoires, services de greffe, de brûlés ou de soins critiques) nécessaires à l'asepsie des locaux accueillant des patients immunodéprimés imposent des consommations élevées en électricité. A l'inverse, les besoins en énergie de chauffage de l'hôpital de Nancy seront en forte baisse car les surfaces à chauffer seront en nette diminution et l'isolation des bâtiments neufs répondront aux réglementations thermiques récente (RE 2020) à l'inverse des anciens bâtiments du centre-ville datant de la IIIème république ou des années 70.

- b) *La possibilité d'installer des panneaux solaires pour produire de l'eau chaude sanitaire ou des panneaux photovoltaïques pour produire de l'électricité, en fonction des exigences réglementaires des transports aériens, sera étudiée et mise en œuvre chaque fois que possible pour diversifier le bouquet énergétique et favoriser le développement des énergies renouvelables. De ce fait, une étude de réverbération sera demandée au concepteur selon l'implantation des panneaux pour ne pas éblouir les pilotes d'hélicoptères des transports sanitaires. Ce type de production d'énergie ne pourra toutefois répondre que marginalement aux besoins énergétiques de l'hôpital en raison des surfaces disponibles pour en installer et au regard des besoins énergétiques dont a besoin l'hôpital.*
- c) *L'hôpital a adhéré au réseau de chaleur urbain de la métropole dont il est un des bénéficiaires les plus importants et dont il ne peut pas se désengager sans rompre la pertinence de ces installations qui bénéficient à d'autres acteurs du plateau comme l'université ou le centre de cancérologie de Lorraine. Ce réseau est actuellement alimenté par une production principale en énergie renouvelable par biomasse complétée par une production de chaleur par chaudière gaz et moteur de cogénération. La cogénération gaz impose des engagements sur 12 années avec l'état et EDF qui devront être tenus pour ne pas pénaliser le réseau de chaleur ; il est probable que cette cogénération ne soit pas renouvelée au-delà de 2027 en raison du contexte du marché gazier actuel. L'hôpital est favorable à une augmentation des énergies renouvelables constituant cette production de chaleur ; pour cette raison, elle étudie la possibilité d'utiliser l'énergie fatale industrielle aujourd'hui rejeté dans l'atmosphère et prochainement offerte par le réseau de chaleur urbain pour produire du froid dont elle a notamment besoin pour le traitement d'air de ces zones d'activité sous aseptise (bloc opératoire, soins critiques, stérilisation, zone de greffe ou de brûlés, ...) L'hôpital est favorable au développement de la géothermie si des études portées par le gestionnaire de réseaux en montraient la pertinence.*
- d) *Les consommations d'eau de l'hôpital de Brabois demain doivent être appréhendés en les comparant à l'ensemble des consommations d'eau de l'hôpital aujourd'hui réparties sur sept sites. L'augmentation des consommations d'eau sur le site de Brabois se justifie par une consommation épisodique nécessaire au chantier, par les consommations nécessaires à la dialyse et par l'évolution des nouvelles chambres construites qui comporteront demain toute des salles de bain individuelles avec douche et lavabos. La consommation d'eau globale de l'hôpital n'est pas prévue à terme en augmentation.*

En effet, le CHRU a réalisé une estimation de la consommation mensuelle en eaux sanitaires de 2021 à 2023. La consommation est détaillée pour chacun des bâtiments.

Le tableau ci-dessous donne l'estimation totale de la consommation du CHRU, à l'horizon de la réalisation du projet :

Date	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Volume	25	25	26	25	26	27	28	28	29	29	29	24
(m3/mois)	588	329	058	470	540	565	965	906	141	825	507	915

- e) La conception du site de Brabois et le choix des équipements intègre le changement climatique., de manière à limiter la vulnérabilité de l'établissement à la rigueur des températures et des intempéries. Ces éléments sont directement intégrés dans la RE2020, à laquelle les nouvelles constructions doivent être conformes.
- f) L'hôpital a entamé et poursuivra une politique incitative pour favoriser l'usage des transports en commun, du covoiturage ou des modalités douces comme le vélo par son personnel. Elle adaptera son plan de déplacement d'entreprise en fonction des évolutions qu'offrira le plan de mobilité des collectivités locales en cours d'évolution à travers le plan P2M. Elle prévoira dans ces stationnements des parkings pour les deux roues non motorisées. Elle a établi une carte géographique de localisation de son personnel pour évaluer les déplacements de leur domicile à leur lieu de travail et les évolutions qui auront lieu en fonction du renouvellement de son personnel d'ici 2030 (départ en retraite, mutation, recrutement)
- g) La compensation du défrichement des zones soumises à autorisation sera conforme aux exigences définies par l'autorité compétente avec une première tranche de replantation dans un délai de 3 ans après obtention de l'arrêté d'autorisation. L'implantation de ces replantations sera précisée ultérieurement mais il sera recherché autant que possible une replantation sur le site défriché ou dans sa périphérie la plus proche pour en faire profiter le personnel, la population soignée et les riverains en priorité ; les mesures de compensations évoquées précédemment se porteront uniquement sur les zones défrichées dans le cadre du projet du CHRU. L'aménagement de l'échangeur fera l'objet de mesures compensatoires, distinctes à celles du CHRU, portés par les porteurs définis dans le cadre des travaux et études menés par le GIP des gestionnaires de réseaux routiers.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☞ Dans cette remarque, on découvre certaines actions intéressantes en matière d'environnement. Les engagements d'étudier précisément les capacités d'énergie solaire sont intéressants mais contrastent, de façon vertueuse avec l'absence de politique d'Energie Renouvelable affichée jusqu'alors.

Les autres réponses relatives à la forte consommation énergétique liée aux spécificités d'un hôpital sont cohérentes et recevables.

Les réponses du porteur de projet montrent une volonté d'améliorer les déplacements, de favoriser l'usage des transports en commun, le covoiturage, le vélo en prévoyant des stationnements adaptés à chaque type de transport.

Quant à la compensation du défrichement, elle peut être anticipée, mais dans la mesure où cela est compatible avec le planning des travaux.

Enfin, l'hôpital ne peut être accusé de travaux sur l'autoroute dont on sait qu'elle est gérée par l'État.

Remarque N°9

Par Lorraine Nature Environnement, FLORE 54, EDEN (Association)

1 rue des Récollets 57000 Metz

Déposée le 12/07/2023 11:36:52

Réponse des APNE à l'enquête publique concernant le projet de reconfiguration du site hospitalier de Brabois

Les fédérations FLORE 54 et Lorraine Nature Environnement, regroupant l'essentiel des associations de protection de la nature et de l'environnement sur le territoire lorrain et agréées code de l'Environnement, et leur association membre EDEN ont été avisées du projet de reconfiguration du site hospitalier de Brabois, soumis à enquête publique. Veuillez trouver ci-dessous notre contribution ainsi que nos propositions.

I. Défrichement

La présence avérée d'espèces patrimoniales (*Chloris chloris*, *Nyctalus noctula* ...) sur le site et l'enjeu environnemental qui en découle justifient une compensation plus élevée (article L341-6 du code forestier). Un minimum de 3,2 ha de reboisement nous apparaît adéquat (4 fois la surface déboisée).

Le morcellement de la zone de compensation en 8 îlots indépendants n'est pas adéquat avec le maintien des fonctions écologiques des milieux boisés : il y a rupture de corridors écologiques. Un effort doit être fait afin de connecter ces espaces entre eux (mise en place de haies par exemple). Les opérations de reboisement, afin de permettre une migration cohérente des espèces dérangées par le défrichement, doivent être réalisées en amont des travaux.

II. Etude faune – flore

Les huit petits mammifères carnivores de Lorraine sont présents sur le site ou aux alentours (renard roux, blaireau, putois, belette, martre des pins, chat forestier, fouine, hermine). D'autres espèces de mammifères (hérisson, loir gris, lérot) sont attestés sur la commune de Vandoeuvre. Il nous apparaît improbable qu'aucune prospection ne soit menée afin d'attester de leur présence ou de leur absence sur le site d'étude.

La seule présence évoquée du lézard des murailles nous semble insuffisante. Des espèces comme la couleuvre à collier ou l'orvet pourraient être présentes. La période de prospection, pas particulièrement adaptée (un passage en avril ou mai aurait pu être plus favorable) pourrait expliquer l'absence d'observation. Un inventaire complémentaire pourrait être mené.

L'étude menée sur les chiroptères nous semble toujours incomplète. Les gîtes anthropiques potentiels ne semblent pas avoir été inventoriés. Une étude supplémentaire a été menée en janvier et en avril afin de compléter l'inventaire. Malheureusement, aucune donnée brute (liste des espèces, conditions de l'étude, méthodologie) ne nous est transmise et il est difficile de juger de sa pertinence.

La non-prospection de l'avifaune nocturne et l'effort d'inventaire insuffisant concernant les rapaces nous interpellent sérieusement. Plusieurs espèces de ces deux groupes ont été observées très récemment sur le secteur. Les horaires de certaines études menées ne nous apparaissent pas adaptées (la plage horaire optimale pour l'observation de l'avifaune correspondant aux premières heures du jour). Une sous-évaluation de l'enjeu avifaune global semble évidente.

L'entomofaune nocturne n'a, là non plus, fait l'objet d'aucune étude particulière (pas d'étude sur les lépidoptères hétérocères). Par ailleurs, les trois passages opérés par OTE Ingénierie pour la prospection des insectes sont insuffisants. Nous préconisons une étude sur un an avec un minimum de 5 passages pour observer et recenser les différents cortèges.

III. Impact paysager

Il faut, lors de la construction des bâtiments, prendre en compte une étude paysagère poussée, permettant d'intégrer au maximum l'exposition des structures au regard du public, les bâtiments en possible distorsion avec l'environnement naturel. Dans le cadre de réalisation d'une œuvre artistique, intégrer le patrimoine local que constitue l'actuelle chapelle Notre-Dame de l'Espérance.

IV. Mobilité

Les autoroutes A31 et A33 (partie sud) sont sorties des priorités de l'État et du projet de l'A31bis. Les dispositions imposant une réduction des pollutions en zone urbaine et

donc une réduction de la circulation apportent un report non négligeable des trafics sur les axes autour du projet et plus particulièrement sur Vandoeuvre village, l'A33 et la D974. L'A33 est particulièrement accidentogène et tout nouveau trafic augmentera encore les risques.

La modélisation de la pollution sonore engendrée au cours des travaux par l'augmentation du trafic sur les réseaux routiers n'est pas suffisamment prise en compte. Les études doivent également prendre en compte l'ensemble des situations météorologiques potentielles (pluie, vents puissants ...). Par ailleurs, si le volume sonore autorisé par la loi est aujourd'hui supérieur à 70 dB, la tendance est à une diminution de cette valeur. Le projet du CHRU doit prendre en compte les potentielles évolutions légales.

L'étude d'impact ne mentionne en rien la stratégie, les engagements ou au moins les orientations du CHRU de Nancy pour réduire ses impacts liés au transport des personnels et patients. Le CHRU écarte par ailleurs bien vite les déplacements à vélo : il existe bel et bien des itinéraires comme par exemple par l'avenue de Maron, cyclable de bout en bout.

V. Emissions de gaz à effet de serre

La consommation moyenne annoncée de 22,5 kWh/an paraît très largement sous-estimée. Cela correspond à la consommation annuelle moyenne de 5 foyers. Par ailleurs, la consommation énergétique n'est pas la seule source d'émission de gaz à effet de serre par les hôpitaux (achats de consommable, déplacements liés ...). Un bilan ACV avant-après doit être réalisé dans le cadre de ce projet pour appréhender correctement son impact environnemental global.

En 2021 déjà, la [contre-expertise de l'évaluation socio-économique du projet de modernisation du CHU de Nancy](#), commandée par le Secrétariat Général pour l'Investissement mettait en exergue le besoin d'engager une certification HQE garante de la démarche RSE de l'établissement tout au long de la réalisation de l'opération et même au-delà en phase d'exploitation. Il était également demandé au CHRU de réaliser un Bilan d'Emission de Gaz à Effet de Serre (BEGES) avant et après afin de valider les résultats de cette politique et de réaliser de la même manière un Plan de Déplacement (PDE) avant et après travaux pour les mêmes motifs.

Le dernier BEGES du CHRU date de 2016, sur les données 2015, il aurait dû être renouvelé en 2018 et en 2021. Par ailleurs des éléments plus complets sont forcément présentés au CHRU par les AMO, ou peuvent être établis facilement.

L'impact des émissions de GES du CHRU de Nancy n'est donc pas négligeable mais fortement sous-évalué. Par ailleurs, si l'impact des émissions de GES du CHRU était négligeable, il n'aurait pas fait partie du système PNAQ des droits à polluer. Il en est sorti en 2012 après avoir été largement surdoté en quotas et en percevant plusieurs centaines de milliers d'euros jamais réinvestis dans l'efficacité énergétique.

VI. Potentiel ENR

La [note d'information technique citée p.355](#) impose une étude, mais n'interdit pas la pose de panneaux photovoltaïques. Ainsi, il faudrait demander la réalisation de l'étude et l'exécution des obligations réglementaires. Les affirmations ne sont pas des démonstrations. En l'absence d'information sur la cogénération, il est difficile d'évaluer la pertinence de la « politique énergétique » du CHRU, des précisions sont nécessaires.

VII. Utilisation du bois biomasse

La forêt lorraine subit aujourd'hui une pression sans précédent, liée à la fois à la hausse des températures, au manque d'eau, aux différentes crises sanitaires et à l'intensification des pratiques de gestion sylvicole. La biomasse forestière, dont la capacité énergétique est déjà peu élevée, diminue. La situation s'avère si dramatique que les forêts du Grand Est n'assurent plus aujourd'hui leur rôle de puits de carbone (source : CITEPA).

Dans ce contexte particulièrement défavorable, la bioénergie est extrêmement contestable puisqu'elle favorise la déforestation, détruit/fragmente des habitats naturels, accélère la perte de la biodiversité et compromet la bonne tenue des services écosystémiques normalement assurés par les espaces forestiers. Par ailleurs, il s'agit d'une source d'énergie qui rejette énormément de particules, ce qui contribue à la dégradation de la qualité de l'air.

La bioénergie utilisée doit donc provenir uniquement des déchets engendrés par d'autres opérations sylvicoles (déchets de coupe ou de scierie). Le recours à des énergies renouvelables plus vertueuses doit également être favorisé dès que possible (panneaux photovoltaïques sur les toitures des bâtiments ou sur les parkings).

VIII. Erreurs constatées dans l'étude d'impact

Dans le résumé non-technique de l'étude d'impact, page 11, illustration numéro 3 "Zones humides remarquables", la carte présentée n'est pas en adéquation avec le titre de l'illustration.

Sur les autres milieux remarquables, n'ont pas été pris en compte :

- Hors Vandœuvre, 2 monuments historiques (Camp d'Afrique à Ludres-Mesein et la Fourrasse sur Champigneulle)
- Sur Vandœuvre, ne sont pas repris les classements du château Anthoine, l'église Saint-François-d'Assise et le futur classement de l'église Saint-Melaine

IX. Propositions de démarches collaboratives

Nous proposons l'installation d'un groupe de suivi sur l'ensemble des travaux de toutes les mesures environnementales sur la durée du projet de manière à évaluer le suivi des mesures mises en œuvre (notamment mesures compensatoires) afin de rendre ce dossier conforme, voire exemplaire. Les fédérations FLORE 54 et Lorraine Nature Environnement et l'association EDEN sont prêtes à discuter de la mise en place de ce groupe de suivi en coordination avec différents services (Hôpital, Métropole ...).

Veuillez trouver ci-dessous une liste de différentes structures naturalistes en mesure d'apporter leurs connaissances et leurs compétences tant sur les compléments d'études à apporter que pour le suivi de cet important projet métropolitain.

- Société Lorraine d'Entomologie (SLE)
- Floraine (Les botanistes lorrains)
- Groupement d'Étude des Mammifères de Lorraine (GEML)
- Commission de Protection des Eaux, du Patrimoine, de l'Environnement, du Sous-sol et des Chiroptères (CPEPESC)
- Ligue de Protection des Oiseaux (LPO)
- Conservatoire des Espaces Naturels de Lorraine (CENL – groupe herpétologique et autres).

Notre proposition pourrait conforter celle émise par la ville de Vandœuvre-lès-Nancy et reprise par plusieurs élus de la Métropole du Grand Nancy concernant la mise en place d'une Obligation Réelle Environnementale (ORE) sur le site, qui avec la

constitution du groupe proposé, serait en totale adéquation avec la mise en œuvre de l'Atlas de la Biodiversité Métropolitain actuellement en cours d'élaboration.

Les fédérations FLORE 54 et Lorraine Nature Environnement et l'association EDEN restent à disposition des autorités compétentes pour toute information complémentaire et pour toute démarche collaborative mise en place afin de valoriser le projet.

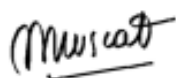
Salvatore LA ROCCA
Co-président Lorraine Nature Environnement



Raynald RIGOLOT
Président FLORE 54



Marie-Thérèse MUSCAT
Co-présidente Lorraine Nature Environnement



Pascal REZLER
Administrateur EDEN




Réponse du CHRU de Nancy à la remarque n°9

a) Défrichements :

Un travail a été mené sur l'insertion urbaine et paysagère de l'hôpital par rapport à son environnement. Des plantations seront prévues le long de la quasi-totalité des axes routiers internes du site ou en petits bosquets. Ces alignements participeront d'une part à la connexion entre les ilots, mais également à la réduction des ilots de chaleur.

b) Gaz à effet de serre :

Les études paysagères du projet sont décrites dans l'études d'impacts et seront précisées et détaillées en 2023 et 2024, une fois le projet retenu avec l'architecte lauréat du concours engagé. Le site hospitalier de Brabois ne dispose d'aucun bâtiment classé ou inscrit aux bâtiments de France ou aux monuments historiques par la DRAC. Seule la chapelle profite d'un label pour sa qualité architecturale. Une attention particulière sera retenue sur l'intégration paysagère de la chapelle par rapport aux nouvelles constructions. Le projet respectera également des exigences environnementales similaires aux labels privés LEED, BREAM ou CERTIVAE-HQE en ce qui concerne le développement durable et la préservation de la faune/flore.

Le CHRU n'est pas soumis au plan d'allocation des quotas de CO2 (PNAQ). Le CHRU dispose d'un BEGES (Bilan de ses émissions de gaz à effet de serre) réglementaire et a engagé un nouveau bilan carbone sur l'ensemble des scopes de son activité globale afin de disposer de données actualisées ; il réalisera un autre bilan carbone à l'issue de la mise en service du nouvel hôpital. Les réductions attendues de ses émissions notamment sur les émissions indirectes liées à ses transports sont importants par le regroupement des sept sites MCO existants sur deux sites.

c) Déplacement à vélo :

L'hôpital a entamé et poursuivra une politique incitative pour favoriser l'usage des transports en commun, du co-voiturage ou des modalités douces comme le vélo par son personnel. Elle adaptera son plan de déplacement d'entreprise en fonction des évolutions qu'offrira le plan de mobilité des collectivités locales en cours d'évolution à travers le plan P2M. Elle prévoira dans ces stationnements des parkings pour les deux roues non motorisées. Elle a établi une carte géographique de localisation de son personnel pour évaluer les déplacements de leur domicile à leur lieu de travail et les évolutions qui auront lieu en fonction du renouvellement de son personnel d'ici 2030 (départ en retraite, mutation, recrutement)

d) Pollution sonore pendant les travaux :

Les moyens préventifs pour limiter les pollutions sonores du chantier sont décrites dans le mémoire en réponse à la MRAE où il est précisé les mesures préventives en continu qui seront mises en œuvre pour alerter, adapter ou arrêter le chantier en cas d'émergence de bruit supérieure aux seuils autorisés par l'hôpital pour ne pas gêner les patients ou l'activité des médecins et soignants. Concernant le trafic issu du chantier, le respect des limitations de vitesse (au sein du site, ainsi que sur les voies publiques), ainsi que la conformité des véhicules aux normes en vigueur permettront de limiter le bruit dû au chantier.

e) Potentiel ENR :

La possibilité d'installer des panneaux solaires pour produire de l'eau chaude sanitaire ou des panneaux photovoltaïques pour produire de l'électricité, en fonction des exigences réglementaires des transports aériens, sera étudiée et mise en œuvre chaque fois que possible pour diversifier le bouquet énergétique et favoriser le développement des énergies renouvelables. De ce fait, une étude de réverbération sera demandée au concepteur selon l'implantation des panneaux. Ce type de production d'énergie ne pourra toutefois répondre que marginalement aux besoins énergétiques de l'hôpital en raison des surfaces disponibles pour en installer et au regard des besoins énergétiques dont a besoin l'hôpital.

f) Le bois biomasse :

L'hôpital a adhéré au réseau de chaleur urbain de la métropole dont il est un des bénéficiaires les plus importants et dont il ne peut pas se désengager sans rompre la pertinence de ces installations qui bénéficient à d'autres acteurs du plateau comme l'université ou le centre de cancérologie de Lorraine. Ce réseau est actuellement alimenté par une production principale en énergie renouvelable par biomasse A ce titre et le CHRU n'étant pas pétitionnaire, celui-ci n'a pas le pouvoir d'imposer des restrictions d'usage de la biomasse. Rappelons que la chaufferie biomasse est existante et en fonctionnement. Usuellement, le plan d'approvisionnement des chaufferies biomasse intègrent d'ores et déjà une part de déchets de bois (broyats de palettes notamment, bois classé A selon le référentiel de l'ADEME).

g) Rencontre avec les associations

Le rapport des études complémentaires portées sur la faune et la flore entre janvier et juillet 2023 sera prochainement communiqué. A l'issue, une rencontre avec les associations sera proposée par le CHRU pour échanger entre écologues spécialisés sur la qualité des études et recensements réalisées sur la faune et la flore du site hospitalier.

h) L'étude faune-flore :

Les mammifères ont été recherchés conjointement aux autres espèces, aucune méthode d'échantillonnage spécifique n'a été mise en place en l'absence d'enjeux particuliers (notamment sur les micromammifères), plusieurs espèces de mammifères ont été notées. Des prospections acoustiques ont été menées (2 sessions en août et septembre), elles ont été complétées par des passages diurnes de recherche de cavités arboricoles (avril 2022), de fouilles des souterrains en période hivernale (février 2023), et des combles en période de reproduction des chiroptères (juin 2023). Les relevés concernant l'avifaune nocturne ont été réalisés de manière conjointe aux relevés concernant les chiroptères. A noter qu'au vu de l'architecture des bâtiments, les possibilités de nidification dans des gîtes anthropiques sont très limitées. Il n'y a effectivement pas eu de prospections nocturnes concernant l'entomofaune, mais certaines espèces ont été recherchées en journée (Laineuse du prunellier), et il faut rappeler que les possibilités concernant l'entomofaune nocturne sont très limitées du fait de l'anthropisation du site (majorité de surface imperméabilisé), les rares surfaces non imperméabilisées sont composées d'espaces verts artificiels.

Analyse et avis de la commission d'enquête :



Le porteur du projet porte une attention principale à la qualité des soins au sein du nouvel hôpital mais dans un cadre qui doit respecter l'environnement.

La compensation du défrichement peut être anticipée, mais dans la mesure où cela est compatible avec le planning des travaux.

Bien que les bâtiments du site de Brabois soient relativement récents, une faune et flore variée est observée sur place, des précautions devront être prises pour permettre à cet écosystème de perdurer.

Les réponses du porteur de projet montrent une volonté d'améliorer les déplacements, de favoriser l'usage des transports en commun, le co-voiturage, le vélo en prévoyant des stationnements adaptés à chaque type de transport. Afin de fluidifier les déplacements, le CHRU favorisera une flexibilité des horaires.

Le projet de regroupement des sites améliorera le bilan carbone en diminuant les déplacements entre chaque site.

La phase de travaux sera un moment très délicat et les mesures à prendre devront être anticipées, afin d'assurer un bon fonctionnement à toutes les activités liées à l'hôpital.

Concernant le chauffage, le CHRU adhère au réseau géré par la métropole ; il est favorable à d'autres énergies plus écologiques, mais doit aller au terme de ses contrats.

L'installation d'énergie renouvelable reste limitée par rapport aux besoins d'un hôpital, néanmoins le CHRU montre dans ses réponses son souhait d'étudier toutes les possibilités compatibles avec les infrastructures de l'hôpital et en particulier le trafic avec les hélicoptères.

Remarque N°10

Par Danielle Ackermann (Élu)
7 bis rue de Villers 54500 Vandoeuvre
Déposée le 12/07/2023 17:01:02

Aux membres de la commission d'enquête.

Madame, Messieurs,

Cette enquête publique porte sur la demande d'autorisation environnementale concernant le projet de restructuration du CHRU, comme rappelé dans l'article 1 de l'arrêté préfectoral. La Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE) a formulé un avis figurant dans les documents d'enquête, auquel la municipalité de Vandoeuvre a souscrit dans son entièreté lorsqu'elle a été appelée à émettre le sien par délibération du Conseil municipal, à la date du 19 juin.

En tant qu'une des autorités compétentes sur ce projet de reconstruction du CHRU sur son territoire, la ville est donc amenée à s'assurer de la prise en compte des incidences environnementales des opérations dans l'étude d'impact initiale, et le cas échéant, de pouvoir activer la mise à jour de cette étude d'impact en application de l'article du Code de l'environnement L-122-1.

Élue à Vandoeuvre, je vous fais part de mes observations sur la qualité de l'étude environnementale présentée par le maître d'œuvre.

Sur les milieux et la biodiversité :

- manque d'études sur les milieux et leur biodiversité avec la restructuration routière portant sur des milieux naturels.
- concernant l'impact du défrichement, l'enjeu environnemental justifie une compensation plus élevée que celle prévue, en raison de la présence d'espèces patrimoniales sur le site.
- cette compensation par replantation devrait être mise en œuvre avant l'abattage des arbres, (demandes formulées par la MRAE et la ville). Or elle est rendue impossible dans le calendrier actuel, alors qu'il y aurait nécessité de permettre la migration de la faune dérangée, vers de nouveaux milieux d'accueil, avant le défrichement.
- non-maintien des fonctionnalités écologiques des espaces boisés et rupture de corridors écologiques.
- description insuffisante de l'état initial de la biodiversité du site.
- Se référer aux études et données actualisées de l'Atlas Métropolitain de la Biodiversité en cours d'élaboration.

Concernant les études faunistiques :

- Elles ne mentionnent pas les petits mammifères pourtant bien présents sur le site et aux alentours.
 - Insuffisance des inventaires faunistiques dont ceux concernant des espèces pouvant être présentes sur les constructions vouées à démolition : avifaune cavicole, chiroptères (aucune donnée transmise pour ces derniers).
 - Non prospection sur l'avifaune nocturne et insuffisance d'inventaire des rapaces pourtant observés sur le site par des naturalistes.
 - Pas d'étude particulière sur les insectes.
- Regret de non-propositions pour respecter le principe Éviter- Réduire-Compenser pourtant inscrit dans la loi.

Concernant le paysage et le patrimoine :

Une étude paysagère approfondie devrait être menée afin de permettre une qualité d'intégration des bâtiments tenant compte de l'environnement naturel proche.
Nécessaire attention portée à la végétalisation des espaces, des bâtiments, à la création d'îlots de fraîcheur dans cette configuration très minérale, mais aussi à celle portée sur l'étude de la qualité des sols et des terres à excaver qui peuvent nécessiter des investigations supplémentaires.

Une erreur : il n'est pas fait mention du patrimoine vandopérien classé ou inscrit aux Monuments Historiques : Église Saint François d'Assise, Château Anthoine, église Saint-Melaine en cours de procédure d'inscription.
N'est pas non plus repris le Camp d'Afrique sur Ludres, également sous protection des MH.

Concernant les mobilités :

Hormis les constatations déjà effectuées sur les impacts présents et sur les prévisions à venir du trafic automobile et qui concernent ttes les voies d'accès au CHRU et au technopôle, le cas du village de Vandoeuvre (ancien village de vigneron) avec ses rues étroites, saturées, polluées par la circulation intense qu'il subit depuis des années n'est pas réellement pris en compte.

Eu égard à cette constatation et aux autres problématiques de pollution, déjà présentes et annoncées (trafic durant les travaux, pollution sonore, dégradation de la qualité de l'air), on ne peut que regretter les décisions antérieures qui ont conduit à faire monter vers le plateau, un flot incessant de véhicules alors que des solutions alternatives d'implantation de différentes structures auraient pu être étudiées au cours des années précédentes, sur une autre partie du territoire bas du Grand Nancy.

Quelles orientations pour réduire les impacts des transports liés à l'évolution du site ?

Une proposition:

La mise en œuvre d'une Obligation Réelle Environnementale (ORE) comme préconisée par la MRAE, souhaitée par la ville de Vandoeuvre, et proposée oralement aux représentants du CHRU et aux élus, lors d'un Conseil métropolitain, permettrait de constituer un groupe de travail et de suivi du projet, qui réunirait le CHRU, les collectivités et les associations naturalistes reconnues pour leurs connaissances et leurs compétences, et dont certaines travaillent déjà en collaboration avec Vandoeuvre sur les thématiques environnementales : FLORE 54, CPEPESC, FLORAINE, GEML, LPO, LNE, ASPAS.

Ce groupe de suivi, qui serait constitué sur les années de travaux et les suivantes, dans le cadre de cette ORE, conforterait l'exigence environnementale qu'attendent les citoyens pour un projet de cette ampleur.

Je vous remercie de votre attention,

Dany Ackermann

Adjointe Ecologie urbaine-Environnement-Patrimoine
Mairie de Vandoeuvre

Réponse du CHRU de Nancy à la remarque n°10

a) Biodiversité :

Des investigations écologiques relatives au projet de restructuration routière seront menées lors de la réalisation de l'étude d'impact pour ce chantier distinct du chantier du nouvel hôpital.

Les espèces patrimoniales présentes sur le site hospitalier sont adaptées aux milieux urbains, et artificialisés, elles pourront donc continuer à utiliser le site et ses espaces verts. La plantation/conservation de haie en périphérie du site permettra de maintenir les corridors écologiques. L'Atlas Métropolitain de la Biodiversité est toujours en cours d'élaboration et à notre connaissance les données ne sont pas disponibles.

b) Etude-faune-flore :

Les micromammifères sont effectivement bien présents en périphérie du site et sur le site, mais aucun inventaire spécifique n'a été mis en place en l'absence d'espèces à enjeux potentiels.

L'avifaune cavicole et les chiroptères anthropophiles ont été recherchés au sein des bâtiments en juin 2023. L'avifaune nocturne a été recherché conjointement aux chiroptères, lors des passages nocturnes. Les insectes ont été recherchés lors de 3 sessions de terrains (juin, juillet et août 2022), et une vingtaine d'espèces d'orthoptères et de papillons diurnes ont été recensés.

Les mesures ERC correspondantes sont développées dans l'étude d'impact.

c) Paysage et patrimoine :

Les études paysagères du projet sont décrites dans le dossier d'autorisation et seront précisées et détaillées en 2023 et 2024 une fois le projet retenu avec l'architecte lauréat du concours engagé. Un travail a été mené sur l'insertion urbaine et paysagère de l'hôpital par rapport à son environnement. Des plantations seront prévues le long de la quasi-totalité des axes routiers internes au site ou en petits bosquets. Ces alignements participeront d'une part à la connexion entre les ilots, mais également à la réduction des ilots de chaleur.

Le site hospitalier de Brabois ne dispose d'aucun bâtiment classé ou inscrit aux bâtiments de France ou aux monuments historiques par la DRAC. Seule la chapelle profite d'un label pour sa qualité architecturale. Une attention particulière sera retenue sur l'intégration paysagère de la chapelle par rapport aux nouvelles constructions. Un travail a été mené sur l'insertion urbaine et paysagère de l'hôpital par rapport à son environnement. Des plantations seront prévues le long de la quasi-totalité des axes routiers ou en petits bosquets. Ces alignements participeront d'une part à la connexion entre les ilots, mais également à la réduction des ilots de chaleur.

d) Mobilités


Le plan de mobilité de la métropole P2M est en cours d'élaboration et prévoit le développement des mobilités douces et des transports en commun

L'hôpital a entamé et poursuivra une politique incitative pour favoriser l'usage des transports en commun, du covoiturage ou des modalités douces comme le vélo par son personnel. Elle adaptera son plan de déplacement d'entreprise en fonction des évolutions qu'offrira le plan de mobilité des collectivités locales en cours d'évolution à travers le plan P2M. Elle prévoira dans ces stationnements des parkings pour les deux roues non motorisées. Elle a établi une carte géographique de localisation de son personnel pour évaluer les déplacements de leur domicile à leur lieu de travail et les évolutions qui auront lieu en fonction du renouvellement de son personnel d'ici 2030 (départ en retraite, mutation, recrutement)

Rencontre avec les associations :

Le rapport des études complémentaires portées sur la faune et la flore entre janvier et juillet 2023 sera prochainement communiqué. A l'issue, une rencontre avec les associations sera proposée par l'hôpital pour échanger entre écologues spécialisés sur la qualité des études et recensements réalisées sur la faune et la flore du site hospitalier

Analyse et avis de la commission d'enquête :

 Une faune et flore variée est observée sur place, des précautions devront être prises pour permettre à cet écosystème de perdurer. La végétalisation du site en compensation devra s'effectuer au fur et à mesure de l'avancée des travaux.

L'amélioration de la mobilité sur le site de Brabois s'effectuera grâce à une forte synergie entre les transports en commun, le Plan de mobilité de la Métropole, le GIP pour adapter au mieux les différents projets (Parking relais, échangeur, tram, vélos ...)

Concernant l'ORE (Obligation Réelle Environnementale) et le groupe de travail associé, la commission d'enquête note l'engagement du CHRU à participer aux échanges pour la qualité de l'étude environnementale.

Remarque 11 :

Par François WERNER (Élu)

Boulevard des Aiguillettes 54600 Villers-lès-Nancy

Déposée le 13/07/2023 12:15:11



Villers-lès-Nancy, le 13/07/2023

Contribution de François WERNER, Maire de Villers-lès-Nancy, à l'enquête publique sur l'autorisation environnementale relative au nouvel hôpital de Brabois.

Lors de sa séance du 26 juin 2023, le Conseil Municipal s'est prononcé favorablement à la demande d'autorisation environnementale, dans sa globalité. Toutefois, le Conseil Municipal a mandaté François WERNER, Maire de la commune, pour verser à l'enquête publique les éléments suivants :

Optimisation des espaces fonciers

Le débat sur la question foncière ne peut omettre la libération d'espaces considérables aujourd'hui artificialisés en centre-ville qui seront efficacement réutilisés à des fins d'activité ou de logements à un moment où le foncier se raréfie drastiquement sur le territoire métropolitain. Ce projet permet donc l'utilisation beaucoup plus optimale d'espaces déjà artificialisés. En ce sens, le projet du Nouvel Hôpital de Nancy présente un bilan environnemental extrêmement positif.

Desserte du CHRU en transports en commun et en modes doux depuis le secteur Maron-Clairlieu

Concernant le sujet de délestage ou de complément de l'échangeur actuel, la forêt jouxtant l'aire d'autoroute de Clairlieu étant désormais classée en forêt de protection, l'hypothèse d'une sortie par cet accès n'est plus d'actualité. Ainsi, une bretelle sur la partie droite (sud-ouest) du CHRU actuel qui pourrait permettre la sortie d'autoroute et peut-être la dérivation des véhicules qui arrivent de Neuves-Maisons reste la solution la plus souhaitable.

En effet, l'accès au CHRU par l'autoroute est un sujet tout à fait central, en particulier pour les villarois. Car, au-delà des deux accès majeurs au CHRU, un troisième accès, par Maron, traverse Clairlieu, puis emprunte l'Avenue de la Forêt de Haye, et ne doit pas être négligé. Cet accès atteint la saturation et il est nécessaire de trouver des solutions alternatives pour entrer dans la Métropole. Il est évident que les habitants du quartier de Clairlieu, en particulier, ne pourront subir davantage de trafic routier lié au renforcement de l'activité du CHRU.

Clairlieu compte aujourd'hui de nombreux salariés du CHRU. En effet, le quartier rajeunit et bénéficie d'une réelle proximité géographique avec l'hôpital, laissant espérer un trajet domicile-travail court et économique.

Il serait intéressant qu'une étude puisse être menée sur le nombre de personnes (usagers ou salariés) qui utilisent cet accès en véhicule personnel pour se rendre au CHRU. On compte parmi eux, sans aucun doute, des habitants de Clairlieu qui n'ont aucune autre solution de mobilité mais également des habitants de la communauté de communes Moselle et Madon qui ne disposent pas d'autre solutions puisque le transport en commun n'existe pas.

Une réflexion pourrait être menée sur les conditions dans lesquelles les véhicules pourraient stationner sans traverser le quartier de Clairlieu et l'Avenue de la Forêt de Haye. Pour cela, une hypothèse de parking relais pourrait être étudiée sur le Mail Jean Fléchon, à la condition qu'une solution de transport en commun efficace permette ensuite d'accéder au CHRU.

A l'instar du projet de navette facilitant les déplacements sur le site du Nouvel Hôpital de Nancy, il apparaît donc essentiel de raccorder le flux des voyageurs de Clairlieu et de Moselle et Madon à la desserte de la ligne Brabois Express, de pérenniser cette ligne à long terme et d'offrir ainsi un mode de transport sécurisé, économique et rapide qui aurait également l'avantage de diminuer le trafic de véhicules individuels et d'alléger les problématiques de parking des salariés originaires de ce secteur.

Enfin, si la solution des modes doux peut constituer une réponse parmi d'autres moyens de mobilité, la difficulté du pont particulièrement hostile qui franchit l'autoroute à la sortie du quartier de Clairlieu mérite également une attention particulière. En effet, le détour par le stade Roger Bambuck et l'avenue de Maron ne répond pas aux besoins des usagers et aux pratiques constatées. La sécurisation du parcours de Clairlieu vers le CHRU est donc essentielle si l'on souhaite développer les modes de transport doux de ce secteur vers le CHRU.

Il apparaît donc essentiel que l'étude environnementale embrasse également ces sujets structurels en complément des différents points tout à fait importants et très approfondis dans les échanges entre les autorités environnementales et le CHRU.

2

Le Maire,
Vice Président du Conseil Régional



François WERNER



Ville de Villers-Lès-Nancy
Hôtel de Ville
Boulevard des Aiguillettes
BP 80028
54600 Villers-Lès-Nancy
Tél : 03 83 92 12 12
Fax : 03 83 92 12 00
www.villerslesnancy.fr

Réponse du CHRU de Nancy à la remarque n°11

L'hôpital a entamé et poursuivra une politique incitative pour favoriser l'usage des transports en commun, du covoiturage ou des modalités douces comme le vélo par son personnel. Elle adaptera son plan de déplacement d'entreprise en fonction des évolutions qu'offrira le plan de mobilité des collectivités locales en cours d'évolution à travers le plan P2M. Elle prévoira dans ces stationnements des parkings pour les deux roues non motorisées. Elle a établi une carte géographique de localisation de son personnel pour évaluer les déplacements de leur domicile à leur lieu de travail et les évolutions qui auront lieu en fonction du renouvellement de son personnel d'ici 2030 (départ en retraite, mutation, recrutement)

Analyse et avis de la commission d'enquête :

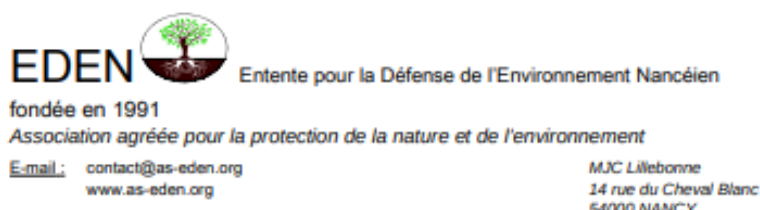
☛ La création du GIP, permettra un travail entre tous les acteurs concernés. Les transports urbains et les navettes sont des solutions à développer et à retenir dans ce projet.

Remarque 12 :

Par Entente pour la Défense de l'Environnement Nancéien association EDEN (Association)

14 rue du Cheval Blanc 54000 Nancy

Déposée le 13/07/2023 12:21:28



Contribution d'EDEN à l'enquête publique du CHRU de Brabois à Vandœuvre

L'association EDEN, l'Entente pour la Défense de l'Environnement Nancéien, s'associe aux observations de FLORE 54 et LNE, étant par ailleurs adhérente à ces deux fédérations.

Nous souhaitons apporter une contribution plus approfondie sur le volet mobilités de l'étude d'impact.

La centralisation des hôpitaux de la Métropole du Grand Nancy permet d'éviter les déplacements des patients d'un service à l'autre aujourd'hui éparpillés sur les divers centres hospitaliers de la Métropole. En revanche, cela concentre le nombre de déplacements sur un seul site. Le CHRU de Brabois est situé à proximité immédiate d'un axe autoroutier majeur, l'A31, ce qui est un avantage pour l'accessibilité de tout le territoire Sud Meurthe-et-mosellan. En revanche, le CHRU est situé sur le plateau de Brabois en bout de ligne de transport en commun et en périphérie de la ville-centre. Cette configuration encourage les habitants du pôle urbain à se rendre également à l'hôpital avec leur voiture.

Nous pensons que le sujet des mobilités est malheureusement traité avec trop peu d'attention par le CHRU, même dans le mémoire de réponse faite à la MRAE (Missions régionales d'autorité environnementale). En effet, bien que la politique des mobilités dépasse largement le cadre et les compétences administratives du CHRU, elle ne peut décemment pas uniquement se reposer sur le futur « groupement d'intérêt public » nommé « Grand Nancy Sud 54 – Infrastructures routières et Mobilités » et renvoyer la balle aux collectivités territoriales.

L'analyse de l'état existant des mobilités sur le CHRU nous semble partielle car elle n'étudie pas suffisamment les habitudes de mobilités des usagers de l'hôpital, leur sociologie, leur distance parcourue pour se rendre à l'hôpital, leurs possibilités de report modal, etc. Une analyse des flux automobiles sur le technopôle et des comptages par mode de transport aux entrées sorties des établissements des hôpitaux de la Métropole ont été réalisés. Les mesures visant à réduire l'impact des mobilités pour se rendre au CHRU nous semblent peu poussées et uniquement tournées vers des intentions générales sans plan d'action, ni garanties.

En effet, le CHRU estime un accroissement des flux automobiles de 47 % le matin et de 40 % le soir en pointe et de 52 % en moyenne sur la journée, en considérant en première hypothèse que les habitudes de mobilités restent inchangées. Cela représenterait +15 % des déplacements par jour sur le plateau de Brabois par rapport à la situation actuelle.



Entente pour la Défense de l'Environnement Nancéen

Le bureau d'études AXURBAN a étudié trois scénarios pour le compte du CHRU, en prenant pour exemple le plan d'action du CHU de Rouen : le premier scénario conclut que le carrefour Bourgogne / Morvan arriverait à saturation, le deuxième scénario indique que des possibilités de report modal vers les transports en commun et le vélo sont possibles mais seulement sur le long terme après mise en œuvre des mesures d'aménagement du territoire, le troisième scénario se base sur la création d'un nouvel accès autoroutier au CHRU, « une troisième porte Est » au site hospitalier. Ce nouvel accès permettrait selon le bureau d'études de mieux desservir le CHRU mais ces propositions restent toutefois en cours d'étude.

EDEN pense que **les hypothèses d'augmentation des capacités routières avec un nouvel échangeur autoroutier pour accéder au CHRU sont des rustines extrêmement coûteuses sur des jambes de bois et qu'il faut impérativement s'activer et plaider pour le développement rapide des modes alternatifs à la voiture individuelle pour les usagers de l'hôpital**, avec de vrais plans d'action et politiques très volontaristes, pas seulement de vagues déclarations d'intention générales. Rappelons que le trafic routier est responsable de l'essentiel de la pollution atmosphérique nocive pour la santé humaine et que la pollution sonore, qui a aussi des effets néfastes sur la santé, est causée par l'autoroute voisine du CHRU. De plus, le CHRU se trouve à proximité immédiate de la forêt de Haye protégée. Certaines hypothèse d'échangeur autoroutier proposent d'impacter sérieusement l'environnement boisé. La Métropole du Grand Nancy s'est engagée avec le P2M, en conformité par rapport aux engagements climatiques de la France, au SRADDET et au nouveau PCAET de la Métropole, de réduire très fortement l'utilisation de l'automobile sur son territoire d'ici 2030 au profit des modes alternatifs et plus vertueux :

(extrait de la délibération du conseil métropolitain du 25 novembre 2021)

Ainsi, concrètement, la Métropole se fixe comme objectifs opérationnels :

- **atteindre en 2030 une part modale du Vélo entre 12 et 14%, contre 3 % aujourd'hui.** L'objectif national du Plan Vélo est de 9 % en 2024 et de 12 % en 2030 (15 % en 2050, conformément à la SNBC initiée par la loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte). En tant que territoire urbain, la Métropole et notamment les secteurs les plus denses de cette dernière doivent aller au-delà de cette ambition nationale ;
- **renforcer la Marche à Pied (MAP) en visant une évolution de la part modale de 36 % à 38-40 %.** Le Grand Nancy est un territoire propice à la Marche à Pied, de par sa forme urbaine, sa sociologie et son Université. Ainsi, avec plus de 36% de part modale de la MAP, la Métropole est d'ores et déjà un territoire où les habitants marchent. La Métropole se fixe comme objectif de renforcer encore cette singularité ;
- **augmenter la part modale du Transport en Commun de 11 % à 15-16% en 2030.** Le présent P2M porte une ambition forte avec un projet de renouvellement de la ligne 1 et la construction d'un réseau armature performant s'appuyant sur 4 lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) en plus de la ligne 1. Au côté de ces 5 lignes, ce sera tout le réseau qui sera reconfiguré pour un meilleur service à la population ;

- enfin, réduire l'utilisation de la voiture individuelle de 50 % à 30-35% de part modale, cet objectif étant tout à fait réalisable compte tenu que 50 % des déplacements effectués en automobile ont une distance inférieure à 3 km.

EDEN s'est déjà positionnée contre la restructuration de l'A31 en 2x3 voies. Nous pensons qu'il faut fortement renforcer les réseaux de transport en commun en s'appuyant sur l'étoile ferroviaire du Sud meurthe-et-mosellan, en intermodalité avec un réseau cyclable et piéton sécurisé, rapide et attractif, pour décharger le réseau routier qui est déjà arrivé à saturation.

Nous recommandons également de développer le covoiturage pour lutter contre l'autosolisme. Pour ce faire, il faudra s'appuyer sur une plateforme performante de mise en relation et d'infrastructure dédiée.

L'hôpital apporte une mission de service public essentielle au territoire. De ce fait, il doit être accessible à toutes et tous, sans barrières tarifaires. Le plan de réduction de la part de l'automobile que nous appelons de nos vœux ne pourra être régulée par les prix d'accès au parking. Nous pensons qu'il faut promouvoir une politique de la demande, répondant aux besoins des usagers, par un bouquet de solutions de transport performants, attractifs et alternatifs à la voiture.

Nous demandons au CHRU de réévaluer et renforcer ses plans en adoptant comme cible les ambitions du P2M et en contribuant à l'atteinte des objectifs de ce plan. Il pourra par exemple dimensionner les quais de bus, les cheminements piétons à l'intérieur de l'enceinte et autour du site, prévoir les infrastructures cyclables, incluant les parkings vélos, les services associés, du temps humain pour animer des dispositifs incitatifs. Il pourra pour cela poursuivre sa participation au PDIE de Brabois animé par NB-Tech, mais également s'appuyer sur d'autres outils ou relais, comme par exemple en s'engageant dans le label Objectif Employeur Pro Vélo.

Le plan de transition associé au BEGES (bilans d'émissions de gaz à effet de serre, un dispositif encadré par l'article L229-25 du code de l'environnement) devrait ainsi clairement faire apparaître une trajectoire de réduction des émissions liées aux transports, qui ne soit pas uniquement portée par l'électrification ou les carburants alternatifs, tout en intégrant une politique de « déplacements santé » : les modes dits « actifs ».

Réponse du CHRU de Nancy à la remarque n°12

a) Le plan de mobilité de la métropole P2M est en cours d'élaboration et prévoit le développement des mobilités douces et des transports en commun.

b) Les travaux du Groupement d'Intérêt public récemment constitués par les différentes gestionnaires de réseaux routiers appréhenderont les travaux nécessaires pour adapter les voies et échangeurs autoroutiers. La convention constitutive de ce groupement a été signée en juillet 2023.

L'hôpital a entamé et poursuivra une politique incitative pour favoriser l'usage des transports en commun, du covoiturage ou des modalités douces comme le vélo par son personnel. Elle adaptera son plan de déplacement d'entreprise en fonction des évolutions qu'offrira le plan de mobilité des collectivités locales en cours d'évolution à travers le plan P2M. Elle prévoira dans ces stationnements des parkings pour les deux roues non motorisées. Elle a établi une carte géographique de localisation de son personnel pour évaluer les déplacements de leur domicile à leur lieu de travail et les évolutions qui auront lieu en fonction du renouvellement de son personnel d'ici 2030 (départ en retraite, mutation, recrutement).

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ La CE considère cette réponse satisfaisante, étant entendu que la compétence des mobilités n'est pas du ressort du CHRU, mais qu'il doit y participer à son niveau en développant tous les moyens réglementaires et financiers encourageant à réduire l'usage de la voiture. Cette action n'aura toutefois de réussite qu'en collaboration avec les autorités en charge des transports pour offrir un service adapté aux besoins, rapide, confortable, fréquent et économique qui fera préférer le bus à la voiture. L'infrastructure routière extérieure à l'hôpital n'est pas dans les compétences du CHRU. Le GIP venant d'être mis en place permettra d'apporter des solutions par une réflexion collective.

Remarque 13 :

Par Khaled ZAININE (Particulier)
18 rue du Béarn 54500 Vandoeuvre les Nancy
_Déposée le 13/07/2023 15:17:18

Observations sur le projet d'extension du CHRU de Brabois

Le projet du nouvel hôpital de Brabois va se développer sur le secteur sud-est du site soit à moins de 200 m de nombreuses habitations (notamment lotissements de la rue du Béarn et du Roncevaux). Cette zone auparavant « verte » et préservée constituait jusqu'en 2005 une vaste barrière naturelle qui diminuait sensiblement l'impact des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique émanant de l'autoroute.

Cette relative quiétude a été rompue par l'aménagement dans cette zone d'une hélistation dans un premier temps et surtout dans un second temps, la construction précipitée sans consultation préalable des habitants d'une chaufferie biomasse, véritable industrie de production de chaleur. Les lotissements jouxtent non plus une zone d'activité tertiaire mais une zone industrielle avec toutes les contraintes et conséquences liées à la nature de cette activité. Cette décision est lourde de conséquences puisqu'elle a naturellement induit le futur aménagement d'un pôle énergie contigu.

Un parking aérien P3 pratiquement à la limite de nos terrains est venu compléter cette première extension.

La situation actuelle se caractérise déjà par un niveau de pollution non négligeable qui certes n'atteint pas les valeurs limites moyennes, selon les mesures d'ATMO Grand-Est, hiver 2017, mais nous oblige à prendre des précautions. Certains jours les fenêtres restent fermées pour éviter d'être incommodé par les gaz toxiques (essentiellement du carbone suie ou des particules fines). D'ailleurs, on considère qu'il n'y a pas de seuil en deçà duquel l'exposition est sans effet et « Les particules les plus fines peuvent, à des teneurs relativement basses, irriter les voies respiratoires inférieures et altérer la fonction respiratoire dans son ensemble. Certaines particules ont des propriétés mutagènes et cancérogènes » *source rapport ATMO*.

Les mesures effectuées par ATMO Grand-Est montrent également que les valeurs des polluants sont sensiblement élevées durant les périodes « où les conditions météorologiques étaient défavorables à une bonne dispersion des polluants dans l'air. **Le moment de la journée où est apparu ce maximum laisse supposer l'implication des émissions du trafic routier et, plus précisément, de voitures venant se garer sur le parking P3 du CHU-de Brabois.** »

Remarques sur le document « demande d'autorisation environnementale (étude d'impact) décembre 2022, OTEIngénierie

La situation anticipée sur la zone suite aux restructurations prévues du CHRU et la construction de nouvelles installations de chaufferie ainsi qu'un grand parking de 1500 places sera, selon les termes de l'étude d'impact, respectueuse de la réglementation et permettra d'assurer que l'impact sur l'air restera limité. Une Evaluation des Risques Sanitaires ... permet de s'assurer que le projet n'engendre pas de dégradation significative de la qualité de l'air, ni de risque pour la santé des populations.

Toutefois, l'examen de cette étude révèle une sous-évaluation des conséquences sur la santé humaine des différents aménagements projetés.

L'impact de la construction du nouveau parking dans cette zone n'a pas été abordé. Or, les nuisances et les émissions de polluants liées à cette future construction à plusieurs étages viendront nécessairement majorer la concentration en particules fines et en carbone suie dans le secteur résidentiel. Le stationnement restant un élément important, il serait judicieux de réfléchir à une autre localisation plus accessible aux usagers et loin des lotissements. La surface libérée pourrait être occupée par un autre bâtiment de santé (proche du réacteur, cœur du métier du CHRU).

L'impact sur la qualité de l'air de la hausse de l'utilisation des véhicules à moteur sur le site du CHRU est considérée négligeable malgré l'augmentation du trafic (b-page 251). Cette affirmation « d'un jeu à somme nulle » ne s'applique qu'en faisant un bilan à l'échelle de l'agglomération, voire de la zone d'emploi. En effet, la relocalisation d'activités induira nécessairement un apport supplémentaire « non négligeable » de trafic sur le site de Brabois (synthèse page 273) et donc une dégradation de la qualité de l'air.

Les particules en suspension et les poussières en se déposant, « salissent et contribuent à la dégradation physique et chimique des matériaux, des bâtiments et des monuments. » *source rapport ATMO. Il est inutile de chercher une quelconque compensation (par ailleurs écartée dans l'étude). Les riverains continueront donc de nettoyer à leur frais, les dépôts de poussières et suie sur les toitures, fenêtres, terrasses et murs.*

La période d'étude de la campagne de mesures réalisée du 31 mai au 7 juin 2022 par la société ISPIRA est non pertinente. En effet, les émissions sont plus importantes en période hivernale. Les résultats moyens ainsi que les maxima sont plus élevés selon ATMO Grand-Est (étude 2017) y compris durant la période mai-juin 2016.

Les stations de mesure du réseau ATMO Grand Est sont assez éloignées du CHRU, il serait souhaitable d'établir une station permanente à proximité immédiate de la zone technique du site avec un système d'alerte lorsque la concentration de polluants dans l'air se rapproche des valeurs limites réglementaires.

Le scénario de référence (2.8, p.211) qui indique une qualité de l'environnement satisfaisante pour la population et la santé humaine sur le site doit être nuancé au regard des remarques précédentes.

Par ailleurs, les valeurs anormalement basses des résultats obtenues par le logiciel Aria impact peuvent provenir de la qualité, du nombre et du choix des données en entrée dans ce modèle. En effet, les impacts des rejets liés à l'utilisation de véhicules à moteur (voitures, Poids Lourds, Hélicoptères) ont été considérés comme non significatifs et donc écartés de la modélisation. La pollution ambiante existante et provenant du secteur résidentiel, notamment le chauffage au bois,

certes non liée au projet d'extension du CHRU, vient pourtant augmenter les concentrations en polluants dans la zone. Le schéma conceptuel semble biaisé et peut conduire à des résultats non pertinents. Les calculs moyens sur l'année des rejets de polluants lissent à la baisse les mesures des installations qui fonctionnent à un régime soutenu pendant uniquement quelques mois. L'exposition à des pics de pollution pendant quelques heures suffit à impacter la santé...

Il est important que les espaces boisés séparant les riverains de la zone technique située au Nord-Est soient non seulement conservés mais également densifiés. La volonté du CHRU et de la MGN d'étudier en alternative aux reimplantations indiquées une reimplantation d'arbres sur des terrains de la métropole hors du site pour compenser le défrichement est inappropriée.

Il paraît nécessaire de mettre en place rapidement des solutions pour diminuer les nuisances sonores surtout avec le projet de création d'une seconde héliportation. Mur anti-bruit, recours à des hélicoptères utilisant des moteurs moins bruyants,...

La prise en compte des craintes, remarques et suggestions des riverains qui par leur présence permanente sur le terrain et leur connaissance du milieu permettra notamment de respecter en partie la séquence Eviter, Réduire, Compenser (ERC) liée à ce projet qui positionnera le CHRU en tant que pôle de santé d'excellence dans la région et au niveau national.

Khaled ZAININE

13/07/2023

Réponse du CHRU de Nancy à la remarque n°13

Le parking P3 actuel ne représente que 167 places de stationnement parmi les 3 142 places de stationnement réparties sur le site de l'hôpital. D'autres stationnements sont par ailleurs proposés par la métropole sur différents parkings le long de l'avenue de Bourgogne.

Les émissions polluantes des véhicules routiers sont issues des véhicules avec moteur en marche et non pas à l'arrêt en stationnement ; ces émissions sont donc liées aux voies et à la densité de la circulation qui se trouve sur ces voies. Ces émissions changeront en fonction de l'évolution du plan de mobilité qu'établira le groupement d'intérêt public des gestionnaires de réseaux sur l'ensemble du secteur géographique ; il sera alors possible de simuler la répartition de ces émissions plus précisément.

L'emprise de terrain envisagée pour la construction de ce nouveau parking de 1 200 places n'est pas adjacente au cœur du nouvel hôpital et ne permet pas de le relier aisément aux bâtiments hospitaliers existants ou construits. Les 5 plots ont été conçus de manière rapprochée afin d'assurer une continuité fonctionnelle dans la prise en charge des patients. A titre d'exemple, il est nécessaire que le Bâtiment Femme Mère Enfants ou l'Institut Louis Mathieu disposent de liaisons directes avec le Bâtiment Médicotechnique pour les blocs et soins critiques. Le Nouveau Bâtiment d'Hospitalisation nécessite également une liaison directe avec le BMT dans le parcours intervention-hospitalisation. La proximité entre ces plots constitue un enjeu indispensable dans l'organisation, le brancardage et les différentes fonctionnalités du CHRU. L'emplacement envisagé au niveau du parking silo ne dispose pas d'une capacité foncière suffisante pour la conception des trois plots neufs à construire (BMT, NBH et BFME). L'intégration d'un parking silo constitue un enjeu majeur au sein du site mais aussi à l'échelle du technopôle. Contenu de l'emplacement des futurs établissements et des difficultés présentes sur le site, seul cet emplacement est en mesure de recevoir la conception d'un parking sans induire d'autres démolitions ou reconstructions qui ajouteraient d'autres impacts environnementaux.

La majorité des flux autoroutiers longeant le quartier de Brabois est constituée des flux reliant deux autoroutes importantes de l'Est de France : les autoroutes A31 et A33. Ces flux ne sont que marginalement liés aux flux de desserte de l'hôpital de Nancy ; ces flux continueront à exister et à se développer indépendamment du projet du nouvel hôpital de Nancy.

La replantation d'arbre en compensation des zones défrichées sera favorisée autant que possible sur le site hospitalier ou dans sa proche périphérie pour en faire profiter le personnel, le public accueilli à l'hôpital et les riverains ; Pour cette raison, il a été accepté de replanter en deux fois, une première partie à 3 ans et une seconde partie en 2030. La seconde partie de replantation permettra une localisation très majoritairement des replantations sur le site une fois que les travaux seront achevés et permettront de préserver et développer cette nouvelle végétation

Les plantations au Nord Est du site près des châteaux d'eau seront densifiées pour préserver l'obstacle naturel qu'elle offre entre l'hôpital et les zones résidentielles

L'utilisation d'hélicoptère pour transport sanitaire moins bruyant sera étudiée en fonction des technologies existantes.

Concernant l'évaluation de l'état initial de la qualité de l'air, conformément aux recommandations de la MRAe, le CHRU réalisera 3 campagnes de prélèvement supplémentaires afin d'intégrer la saisonnalité dans l'évaluation de la qualité de l'air. Cette étude permettra de mettre à jour l'évaluation des risques sanitaires, ainsi que les modélisations réalisées sur cette thématique.

Le logiciel ARIA Impact permet de modéliser les dispersions de polluants en tenant compte de la localisation de la source, des caractéristiques des émissions, ainsi que des teneurs initiales en polluants dans l'air :

- *La localisation des sources n'est aujourd'hui pas définitivement fixée, notamment en ce qui concerne les émissions dues aux trafics. En effet, la solution de compensation de l'impact sur le trafic n'étant pas connue à ce jour, dans l'attente des conclusions des études du GIP des gestionnaires de réseaux routiers, il n'est pas possible de définir pour l'instant les sources d'émission nécessaire au modèle.*

- *Concernant les teneurs initiales des polluants dans l'air : ces teneurs ont été définies sur la base d'un échantillonnage réalisé par ISPIRA, réalisé en juillet 2022. Pour compléter cet état initial et tenir compte des différents facteurs pouvant influencer sur les concentrations de polluants dans l'air, et des observations faites par la MRAe, le CHRU de Nancy complètera l'état initial de la qualité de l'air par des mesures saisonnières.*

Analyse et avis de la commission d'enquête :



L'évaluation de la qualité de l'air devra faire l'objet d'un suivi régulier.

La circulation supplémentaire de voitures dans l'enceinte de l'hôpital devrait être réduite par les mesures nouvelles affectant les mobilités, avec davantage de recours aux transports publics et aux mobilités douces ; par ailleurs les véhicules thermiques sont appelés à disparaître.

Il est réel que le parking nouveau est nécessaire et son implantation ne peut pas être modifiée sans bouleverser défavorablement le fonctionnement de l'hôpital, dont c'est l'objectif prioritaire, soigner la population.

La CE juge positif l'engagement du CHRU de pratiquer 3 nouvelles campagnes de mesures comme recommandé par la MRAe.

Remarque 14 :

Par Le Bien commun (Association)

Nancy

Déposée le 13/07/2023 15:44:42

Enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale présentée par le CHRU de Nancy dans le cadre du projet de reconfiguration complète du site hospitalier de Brabois

« Le projet de reconfiguration du CHRU vise notamment à regrouper sur le site de Brabois l'ensemble des activités « Médecine, Chirurgie, Obstétrique » (MCO) ainsi que le plateau technique sur de nouveaux bâtiments connectés aux deux bâtiments existants les plus récents (Institut Louis Mathieu et Bâtiment Philippe Canton). Les autres bâtiments seront désaffectés et démolis. La demande d'autorisation environnementale vise à définir – au regard de l'état d'avancement du projet - les mesures destinées à éviter les incidences négatives notables du projet sur l'environnement, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être ni évitées ni réduites. » (Art. 2. arrêté préfectoral.)

Le Bien commun souhaite faire part d'un avis sur le projet de reconfiguration du CHRU. Il s'appuie pour cela sur l'avis de la MRAe (n° MRAe 2023APGE35).

A. – Synthèse de l'avis

L'enquête porte sur une demande d'autorisation environnementale, ce qui suppose de prendre en compte l'ensemble des éléments qui pourraient être causes ou conséquences de dérangements liés à l'équipement (CHRU).

Ainsi, la reconfiguration du site de Brabois ne peut pas ne pas prendre en compte le devenir des autres sites, au centre-ville de Nancy dans l'économie générale du projet.

On commence à préparer la recette d'un gâteau (financier) sans disposer de l'ensemble des ingrédients – sans même être sûr de les obtenir –, sans savoir qui paiera sa part. C'est le degré zéro de l'économie ménagère.

« L'Ae recommande principalement au pétitionnaire de : • présenter les solutions alternatives envisagées et justifier que le projet retenu est celui de moindre impact environnemental ; [...] » (p. 4, avis de la MRAe)

À ce sujet, l'ADEME recommande de privilégier le réemploi de bâtiments plutôt que leur désaffectation ou leur destruction. Le CHRU ne présente pas clairement l'option qui permettrait d'améliorer et d'adapter l'existant, évaluée à 220 millions d'euros ; il préfère un projet plus coûteux, avec des incidences environnementales considérables, sans en préciser le montant.

Le montant des travaux est estimé à 600 millions d'euros. L'État s'est engagé à prendre en charge 70 % de ce montant. Il reste au CHRU à trouver les 30 % restants, soit environ 180 millions d'euros. Le projet n'est donc pas financièrement équilibré. Le CHRU compte-t-il vendre ses bâtiments de centre-ville voués à la désaffectation ? (L'hôpital central, la Maternité régionale, l'hôpital Saint-Julien et le centre chirurgical Émile-Gallé représentent à eux quatre près de 14 fois la superficie de la place Stanislas.) Espère-t-il utiliser le personnel comme une variable d'ajustement ? Le fait que l'État annonce concomitamment qu'il prendra en charge un tiers de la dette du CHRU, soit 137 millions d'euros (valeur 2021), n'apporte pas à celui-ci de moyens supplémentaires pour financer son opération immobilière à Brabois. L'établissement annonce qu'il recourra à l'emprunt. Au surplus, ces dépenses extravagantes se font au prix d'une dégradation de l'environnement (création de friches médicales, destruction d'espaces naturels, augmentation des mobilités, pertes de chances, etc.)

Pourquoi choisir l'option la plus chère et la plus destructrice des moyens existants et de l'environnement ?

« L'Ae recommande enfin aux autorités compétentes pour délivrer les autorisations qui suivront pour ce projet global de s'assurer de la prise en compte des incidences environnementales des opérations dans l'étude d'impact initiale et, le cas échéant, d'imposer la mise à jour de cette étude d'impact, et ce en application de l'article L. 122-1-1 III du Code de l'environnement. » (p. 4, avis MRAe)

Cette disposition vaut pour la blanchisserie. Un dossier de « porter à connaissance » est en cours d'instruction et n'est pas disponible au moment où l'enquête publique est ouverte.

B. – Avis détaillé

1. Présentation générale du projet

1.1. Contexte général du projet

[Pas d'autres observations.]

1.2. Organisation future du site hospitalier de Brabois

Il est à noter que la rationalisation du site pour y implanter autant qu'il est possible de nouveaux bâtiments conduit à la destruction d'un certain nombre d'espaces naturels plantés. Or le projet ne propose aucunement la création d'un jardin qui permettrait aux patients et à leurs proches de s'absenter de l'univers clinique de la chambre et du service hospitalier. Les patios envisagés au cœur des nouveaux immeubles ne peuvent y suffire.

Quid de la destination de l'emplacement de la barre du CHRU : espace vert ou réserve foncière ?

Comment le pétitionnaire peut-il nous garantir qu'au terme de la réorganisation envisagée et de la construction du NHN (2030, voire plus), l'équipement ne sera pas déjà caduc ?

1.3. Opérations et procédures administratives

Pour sa parfaite connaissance du dossier, Le Bien commun souhaiterait que soient communiqués les comptes rendus des réunions avec les agents du CHRU (Central et Brabois), les usagers (associations, etc.) et les riverains.

1.4. Situation du projet au regard de la réglementation ICPE et IOTA

[Pas d'observation.]

2. Articulation avec les documents de planification, présentation des solutions alternatives au projet justification du projet

2.1. Articulation avec les documents de planification

[Pas d'observation.]

2.2. Solutions alternatives et justification du projet

La MRAe pointe l'absence de présentation des solutions alternatives étudiées préalablement au choix de restructuration retenu et surtout justification du moindre impact environnemental de ce choix, ce qui nécessite une évaluation quantitative de l'impact de chacune de ces solutions pour pouvoir les comparer.

- **Le devenir des sites de centre-ville.** Le projet de réorganisation oublie complètement de prendre en charge le devenir des bâtiments de centre-ville (Centre Émile-Gallé, Hôpital central, Maternité régionale, Hôpital Saint-Julien, Hôpital de neurologie, etc.) : en réunion publique, le 14 juin 2023, il a été dit, sans plus de détail, que ces bâtiments feraient l'objet d'une reconversion, en dialogue avec la ville de Nancy ou la métropole, et qu'un musée de la médecine pourrait s'y installer. Cela nous semble léger. Faut-il rappeler que le bâtiment de l'ancienne faculté de pharmacie, rue Albert-Lebrun, reste inoccupé depuis 2018, année de sa désaffectation ? Ce manque de prévision assumé est navrant.

Il faut aussi se désoler de voir abandonnés des bâtiments, dont certains sont récents (Hôpital de neurologie, ouvert en 1999 et toujours en parfait état) et remplissent tout à fait leur office, et d'autres ont bénéficié d'importants travaux de mise à niveau (Hôpital Saint-Julien, avec la création d'une unité de long séjour, ouverte en 1993) ou d'extension (Maternité régionale, où 29 millions d'euros ont été investis dans des travaux d'extension en 2012).

En matière d'environnement, pour bien faire, il conviendrait de prendre en compte l'ensemble des consommations (constructions, destructions) afférentes aux biens et espaces engagés dans le projet de réorganisation. Le phasage des travaux sur le site de Brabois, selon une approche très technique, ne suffit pas à cacher ce qui a été oublié... Du reste, l'étude de flux, au chapitre mobilités, prend en compte l'ensemble des établissements du CHRU – il ne pourrait être fait autrement. Donc, pourquoi la réorganisation de Brabois laisse-t-elle de côté ce volet bâtiminaire ?

Le budget alloué à la réorganisation ne prend pas du tout en compte cet aspect.

- **Voisinage.** Nous notons l'absence d'une étude d'impact relative au voisinage direct de l'opération (quartier d'habitation, écoles d'ingénieurs, centres de recherche, zone d'activité) et de ses usagers (habitant-e-s, étudiant-e-s, salarié-e-s, etc.), pendant la phase chantier et plus tard. L'augmentation des flux de circulation et l'érection d'un parking devant la zone pavillonnaire rue du Morvan n'a pas été traitée. Il en va de même pour la pollution visuelle et olfactive que cela pourrait entraîner. Au sujet du parking, une solution enterrée ou semi-enterrée a-t-elle été étudiée ? Le cas échéant, pourquoi a-t-elle été abandonnée ?

3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement

3.1.1 Les transports et déplacements pour la desserte du site

« L'Ae partage la conclusion du pétitionnaire sur l'importance des impacts du projet en matière de transports et déplacements ainsi que sur les réserves techniques, calendaire et réglementaire importantes qui obèrent fortement la minimisation des impacts du projet de restructuration du CHRU.

Elle regrette par ailleurs que l'absence de conclusions des études à l'échelle du secteur de Brabois, voire de la technopole Henri-Poincaré, ne permette pas au pétitionnaire de proposer des mesures d'évitement / réduction / compensation (ERC) adéquates pour son projet. » (P. 13, avis MRAe).

Le pétitionnaire présente une « étude entrées / sorties » comparant la situation actuelle de Brabois et la situation en cas de regroupement (accroissement moyen de 52 %). Cette approche est insuffisante. Pour prendre la mesure des conséquences environnementales du regroupement des activités à Brabois, en termes de mobilités, il conviendrait d'ajouter le trajet supplémentaire à parcourir entre le domicile et le lieu de travail, pour chacun des agents, en supposant que ceux-ci avaient pris des dispositions pour limiter la distance à parcourir. Une analyse sérieuse des déplacements nous paraît indispensable (nombre de kilomètres parcourus, temps de trajet, émissions de GES, etc.). En l'absence d'un « plan de mobilité employeur », il est impossible d'apprécier le coût de la dépense lié aux distances supplémentaires à parcourir. Il fait pourtant pleinement partie de l'économie générale du projet et augmente son impact environnemental.

À ce sujet, il semble que le CHRU n'ait pas encore répondu à l'élaboration d'un tel plan, qui figure pourtant dans les prescriptions du PPA de Nancy (cf. pièce E, p. 254/383). Or, à travers la réorganisation envisagée, le CHRU devrait montrer comment il prend toute sa part dans la réalisation du PCAET mis en œuvre par la métropole du Grand Nancy.

Les réponses apportées par le CHRU (cf. pièce E, p. 268/383), notamment celles qui concernent les transports en commun, dont l'offre restera limitée compte tenu du choix technologique opéré par la métropole du Grand Nancy – le futur trolley ne permettra pas d'amener un plus grand nombre de personnes à Brabois –, relèvent de la pensée magique. Les porteurs de projet ont gardé une âme d'enfant.

La création d'une bretelle autoroutière dédiée, pour désengorger l'avenue de Bourgogne, ne dépend pas du pétitionnaire. Celui-ci ne dispose d'aucune garantie qu'un tel aménagement sera mis en place par le propriétaire ou le gestionnaire de l'autoroute voisine. Il est impossible de parier là-dessus.

Pour bien faire, il conviendrait de pouvoir s'appuyer sur un contrat opérationnel de mobilité, à conclure avec la Région Grand Est, avant de constituer un GIP – la convention devrait être prochainement signée ! –, en rappelant que celle-ci n'a pas vocation à se substituer au contrat opérationnel. Ici, il semble qu'on ait mis la charrue avant les bœufs... Il apparaît que l'enquête publique environnementale est ouverte alors que le dossier est incomplet.

Là aussi, le montant des travaux d'aménagement d'une bretelle autoroutière devrait être ajouté à celui de la reconfiguration du CHRU.

Le pétitionnaire s'appuie sur l'exemple du PME de Rouen et de son impact sur les mobilités. Une hirondelle ne fait pas le printemps. Ce qu'indique la MRAe dans son avis (p. 13) : « [...] la réduction des flux par la baisse des effectifs et les changements comportementaux ne sont pas estimés et la présentation de la situation prospective du CHRU de Rouen, présentée en exemple de ce qu'il pourrait se produire à Nancy, mériterait d'être complétée par un bilan depuis 2015 et que sa représentativité pour la situation nancéenne soit explicitée. »

La MRAe met en évidence la non-considération, par le pétitionnaire, de l'augmentation du trafic routier quant à l'exposition au bruit des usagers et riverains du site, et donc non évaluation de cette incidence sur leur santé.

3.1.2 Les risques sanitaires

La MRAe fait observer une caractérisation non représentative de la qualité de l'air ambiant, et donc inhalé par les usagers et riverains du site, dans l'état initial du site, établie seulement sur des mesures d'une semaine des concentrations de polluants dangereuses pour la santé présentes dans l'air et non tout au long de l'année, rendant contestables les hypothèses retenues dans l'évaluation quantitative des risques sanitaires liés au projet et donc ses résultats.

- **Pertes de chances.** Le projet de réorganisation ne présente aucune analyse sur les pertes de chance occasionnées pour les patients conduits en urgence à Brabois, par exemple, en cas de trafic routier dense, notamment aux heures de pointe. Pour les ambulances, passer par le village de Vandœuvre-lès-Nancy, pourra-t-il constituer une solution de secours ? Avec deux sites d'accueil des urgences, équipés chacun de plateaux techniques, les moyens de la prise en charge des patients et le taux de chance sont renforcés puisque le temps d'arrivée est réduit à son maximum. Pour Le Bien commun, il s'agit du principal risque sanitaire : il n'est pas mentionné dans le dossier soumis à enquête publique.
- **Bruit.** Nous ne pouvons que nous étonner que le bâtiment « femme, mère, enfant » (BFME) soit construit en bordure d'autoroute (s'agit-il d'opérer une subtile substitution des crissements du chemin de fer par le doux ronronnement de la circulation automobile ?)

3.1.3 Les milieux et la biodiversité

La MRAe regrette la description indigente de l'état initial du site en biodiversité concernant notamment les habitats naturels en particulier pour les oiseaux sur les bâtiments et en période hivernale pour les chauves-souris.

3.1.4 Les eaux

[Pas d'observation.]

3.1.5 Le sol

[Pas d'observation.]

3.1.6 Le changement climatique et les gaz à effet de serre

[Cf. partie 3.1.1 sur les mobilités.]

3.2. Résumé non technique

L'étude de flux (AxUrban), reprise dans le document F, pose, dans son scénario 2 « *évolution réduite sans nouvel accès* » (p. 21) que « *l'accroissement des flux générés par le projet hospitalier pourrait être réduit par une réduction des effectifs présents simultanément :*

- *le développement du télétravail (personnels administratifs) ;*
- *les perspectives de départs d'agents hospitaliers d'ici 2030 (2 230 départs prévisionnels)*

Nous pouvons supposer qu'on parle là de départs non remplacés... sans quoi la proposition n'a aucun sens. S'agit-il d'une pure élucubration du cabinet AxUrban ? Ou est-ce le moyen trouvé par le CHRU pour boucler le financement de son projet immobilier (180 millions d'euros manquants) ? Il est permis de conclure que le CHRU de Nancy pense régler les problèmes de mobilité générés par sa réorganisation – des problèmes graves et non résolus – au moyen d'une baisse de ses effectifs.

Conclusion

La MRAe a relevé dans l'étude d'impact présentée par le demandeur pour son projet les insuffisances et lacunes sur le fond, qui auraient dû conduire le service instructeur de l'État (la DDT) à déclarer cette étude d'impact incomplète sur le fond et à inviter le demandeur à y remédier avant de lancer la procédure d'enquête publique.

Les réponses à ces observations fortes de la MRAe apportées par le demandeur dans son mémoire, outre qu'elles ne constituent en aucune façon la complétude sur le fond de l'étude d'impact de son projet soumise actuellement à l'enquête publique, sont très imprécises, trop générales et insuffisamment quantitatives, ce qui laisse planer un gros risque d'annulation de la décision qui sera prise par le Préfet (la délivrance de l'autorisation environnementale) pour insuffisance d'étude d'impact en cas de contestation devant la juridiction administrative (TA, CAA et Conseil d'État).

A Nancy, le 13 juillet 2023,
Le Bien Commun

Réponse du CHRU de Nancy à la remarque n°14

a) Réponse A- synthèse de l'avis

Le projet du nouvel hôpital de Nancy a été validé par le Comité National en Investissement en Santé (CNIS) qui en a vérifié la soutenabilité financière et le respect des seuils d'endettement autorisés pour un hôpital public. Ce projet une fois validé a fait l'objet d'une contre-expertise qui en a aussi validé la capacité à soutenir l'investissement/ Comme tout établissement, l'hôpital a une capacité d'investissement en fond propre ou par emprunt. Les dépenses annuelles d'investissement de l'hôpital sont entre 20 à 25 millions d'euros chaque année.

Il est légitime que l'hôpital de Nancy contribue à ses propres investissements pour renouveler son patrimoine bâti ancien et vétuste et ne soit pas entièrement financé par l'état. Les coûts d'investissements du projet ne peuvent pas être analysés sans prendre en compte les impacts sur les coûts de fonctionnement de l'hôpital ; ce sont les résultats des dépenses et recettes d'exploitation qui permettent à l'hôpital de dégager ses capacités d'investissement comme toute entreprise ; le regroupement des hôpitaux sur deux sites au lieu de sept actuellement permettront des réductions significatives de ses dépenses de fonctionnement.

Les sites désaffectés par l'hôpital seront cédés et vendus après concertation avec les collectivités.

b) Avis détaillé (1.2 organisation future du site hospitalier de BARBOIS)

Des espaces végétalisés sont prévus sur le site notamment sur les patios, la zone d'intérêt commun, les allées et les jardins d'infiltration et de la chapelle ; La replantation de 3 m² d'arbre pour un 1 m² défriché a été décrit et envisagé intégralement sur le site.

La barre de Brabois une fois démolie constituera une réserve foncière ; Elle pourra être végétalisée dans l'attente d'un projet éventuel sur sa parcelle.

Les constructions hospitalières sont conçues pour une durée de 40 à 50 ans. Les dernières constructions sur Brabois devenues obsolètes datent des années 70, soit plus de 50 ans. Les constructions plus récentes comme l'ILM, le BPC ou le BBB ne sont pas caduques aujourd'hui et seront conservées en activité. Le CHRU envisage notamment de développer l'utilisation d'énergie renouvelable comme l'utilisation de panneaux solaires, de panneaux photovoltaïques ou de géothermie, etc.

c) Avis détaillé (2.2. Solutions alternatives et justification du projet)

Les solutions alternatives au regroupement des hôpitaux sur le site de Brabois ont été décrites dans le mémoire en réponse à la MRAE. Les motifs qui ont amenés à ne pas retenir ces solutions sont multiples et ne portent pas uniquement sur les enjeux environnementaux. La première motivation du choix retenu est la qualité des soins, des formations et de la recherche offerte à la population en regroupant les synergies de l'université, de l'hôpital et de la technopole en un même lieu géographique pour en faire un pôle d'excellence.

Les bâtiments abandonnés ou conservés en centre-ville par l'hôpital ne sont pas définitivement entérinés. Il est actuellement envisagé que l'activité de soin maintenue en centre-ville soit réalisée dans l'hôpital récent de neurologie ouvert en 1999. Ce choix profite de la construction et de l'ouverture relativement récente du bâtiment de neurologie.

Le budget d'investissement alloué au projet intègre la globalité des opérations de constructions et de déconstructions décrites.

Les consommations énergétiques actuelles des sites hospitaliers qui seront abandonnés à terme n'ont effectivement pas été décrites car elles seront évidemment nulles une fois les sites fermés et mis en vente.

En raison des exigences en matière de sécurité incendie sur des parkings enterrés et de la nature du terrain géologiques de Brabois en calcaire dur, il n'a pas été envisagé de parking enterré dont le coût serait beaucoup plus élevé que des parkings aériens.

d) Avis détaillé (3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement)

L'hôpital a entamé et poursuivra une politique incitative pour favoriser l'usage des transports en commun, du covoiturage ou des modalités douces comme le vélo par son personnel. Elle adaptera son plan de déplacement d'entreprise en fonction des évolutions qu'offrira le plan de mobilité des collectivités locales en cours d'évolution à travers le plan P2M. Elle prévoira dans ces stationnements des parkings pour les deux roues non motorisées. Elle a établi une carte géographique de localisation de son personnel pour évaluer les déplacements de leur domicile à leur lieu de travail et les évolutions qui auront lieu en fonction du renouvellement de son personnel d'ici 2030 (départ en retraite, mutation, recrutement)

L'hôpital et les autres acteurs économiques du plateau de Brabois regroupés au sein de l'association NB Tech ont bien établie disposent d'un plan de déplacement inter-entreprise ou PDIE.

Par ailleurs, concernant la biodiversité, le CHRU de Nancy a réalisé des investigations complémentaires sur le premier semestre 2023. Les résultats de ces investigations viendront compléter l'étude d'impact réalisée pour le projet.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☞ Les observations sont larges et fort critiques ; le CHRU rappelle la validation de son projet par l'Etat et précise ses objectifs, économiques certes, mais surtout orientés sur la qualité des soins. La CE confirme la pertinence de ces choix sur le plan de la santé, de l'efficacité, et de l'efficience, notamment économique. Les aménagements paysagers sont impératifs au titre du changement climatique et les autorisations ultérieures en tiendront compte.

La question des mobilités est majeure, mais ne concerne pas seulement le développement du CHRU, la technopole étant en accroissement continu ainsi que les universités. Les solutions d'aménagement citées au dossier seront étudiées par le GIP qui décidera des mesures opérationnelles à mettre en œuvre.

La Commission d'Enquête note positivement l'engagement du CHRU à poursuivre son travail pour compléter l'étude d'impact.

Remarque 15 :

Par Jean-François TRASSART (Particulier)

Propriétaire bailleur à l'adresse 4 bis rue de Ludres à Vandoeuvre (parcelle cadastrale n° 86).

Déposée le 13/07/2023 16:07:28

Mes observations portent principalement sur la question des déplacements et de leurs impacts.

La copropriété, dont je suis membre du conseil syndical, est composée de 96 logements T1 bis, occupés en quasi-totalité par des étudiants. Les locataires vivent actuellement dans un cadre préservé : protégé de la chaleur excessive par un environnement arboré et à l'écart des nuisances sonores de la circulation automobile.

La réussite des études est étroitement liée aux conditions d'habitat.

Le projet de restructuration du CHRU de Brabois, par les modifications d'accès routiers qu'il induira, est inquiétant pour l'avenir de l'occupation de la copropriété citée et du confort dont bénéficient ses résidents.

Ainsi, tout scénario incluant une bretelle de sortie de l'autoroute qui s'écarterait de celle-ci au lieu de la longer strictement, et/ou qui se prolongerait par une boucle vers la rue du Morvan, causerait un fort préjudice aux copropriétaires (affaiblissement de l'attractivité locative) et surtout aux locataires (altération des conditions de logement) de cet immeuble, comme des immeubles environnants, sans oublier l'AEIM qui héberge des publics fragiles.

Parmi les pistes d'action évoquées par la Métropole, les mesures n° 4 et 4 bis semblent assez pertinentes au regard des préoccupations que j'exprime ici, là où les scénarios n° 3 de l'étude Axurban vont totalement à l'encontre de ce qui est souhaitable.

Le développement des transports collectifs est également indispensable. Je me réjouis que des navettes internes au CHRU soient prévues et je déplore que la ligne 8 qui desservait l'intérieur du site jusqu'en 2019 ait été supprimée. Il faudra aussi rétablir et renforcer une ligne de TC express entre la gare de Ludres et le CHRU.

Enfin et indépendamment de ce qui précède, je m'étonne de ne pas avoir trouvé dans le dossier (sauf erreur de ma part) le signalement de secteurs classés en forêt de protection (Massif de Haye) à proximité immédiate du CHRU, de l'autre côté de l'autoroute.

Réponse du CHRU de Nancy à la remarque n°15

*a) **Le plan de mobilité** de la métropole P2M est en cours d'élaboration et prévoit le développement des mobilités douces et des transports en commun.*

L'hôpital a entamé et poursuivra une politique incitative pour favoriser l'usage des transports en commun, du covoiturage ou des mobilités douces comme le vélo par son personnel. Elle adaptera son plan de déplacement d'entreprise en fonction des évolutions qu'offrira le plan de mobilité des collectivités locales en cours d'évolution à travers le plan P2M. Elle prévoira dans ces stationnements des parkings pour les deux roues non motorisées. Elle a établi une carte géographique de localisation de son personnel pour évaluer les déplacements de leur domicile à leur lieu de travail et les évolutions qui auront lieu en fonction du renouvellement de son personnel d'ici 2030 (départ en retraite, mutation, recrutement).

b) Contexte sonore :

L'utilisation d'hélicoptère pour transport sanitaire moins bruyant sera étudiée en fonction des technologies existantes.

c) Impact routier :

Le CHRU ne peut intervenir que sur son domaine foncier et ne peut pas appréhender les stationnements et mobilités sur l'ensemble des communes de la métropole. Les travaux du Groupement d'Intérêt public récemment constitués par les différents gestionnaires de réseaux routiers appréhenderont les travaux nécessaires pour adapter des parkings relais ou de covoiturage au-delà de l'échangeur de Brabois. La convention constitutive de ce groupement a été signée en juillet 2023.

Quant à la phase travaux, il est proposé d'organiser ces flux en dehors des périodes de pointe de trafic, c'est à ce titre que des discussions ont été initiées avec la commune de Vandoeuvre et la Métropole pour organiser ces flux en dehors des horaires suivants de 8h à 9h le matin et de 16h à 17h30 le soir. La mairie autorise les horaires de chantier à ce jour de 7h à 18h. Une prolongation jusqu'à 19h permettrait d'organiser le flux chantier en-dehors des périodes de pointe de trafic. Dans ce but, il a été proposé de prévoir l'ouverture du chantier à une plage horaire élargie.

Certaines des productions nécessaires à la réalisation du chantier pourront être réalisées sur le site même de Brabois. Le CHRU de Nancy s'assurera, dans ces cas de productions foraines, de ne pas générer d'impacts environnementaux supplémentaires et notamment d'augmentation de trafic routier.

La création d'un nouvel accès au site hospitalier sans circuler par la rue Morvan et l'avenue de Bourgogne serait un progrès significatif pour répartir les flux hospitaliers et éviter leur concentration sur ces axes au période de pointe du trafic. Toutefois, les flux sur l'avenue de Bourgogne rassemble quasiment autant de véhicules se rendant vers l'hôpital et le village de Vandoeuvre que de flux se rendant vers la technopole, l'université et Villers-lès-Nancy. Une alternative pour réduire les flux sur l'avenue est donc possible par la création d'un nouvel accès vers l'université et la technopole.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ **La CE** note les souhaits du déposant de préserver l'environnement de ses biens mais partage l'avis du MO quant à ses moyens d'agir qui restent circonscrits au site du CHRU.

La CE informe le déposant que la création d'aménagements routiers de cette importance fera obligatoirement l'objet d'une étude d'impacts particulière.

Remarque 16 :

Par Paul MOUGEL Les SHIFTERS Nancy Lorraine (Association)
10 rue du Vallon 54180 HOUEMONT
Déposée le 13/07/2023 16:11:08

Ce document porte sur les énergies, le bilan carbone et sur les mobilités.

The Shifters est l'association des bénévoles en appui du Shift Project, le Think Tank Bas carbone.



Nancy le 13 juillet 2023

Shifters Nancy Lorraine

« Avis des Shifters »

Enquête publique - reconfiguration du site hospitalier de Brabois

1 - Préliminaire

Le projet de reconfiguration du site hospitalier de Brabois est étudié sous deux angles :

- la baisse des émissions de Gaz à effet de serre pour respecter les Accords de Paris de 2015 et limiter les impacts du changement climatique,
- la raréfaction des énergies et la fin annoncée des ressources fossiles.

The Shifters est l'association des bénévoles en appui du Shift Project, le Think Tank Bas carbone.

Les Shifters de Nancy Lorraine se sont fixé comme mission de sensibiliser les acteurs sur une société bas carbone et d'apporter des contributions aux projets de territoire.

La suite de ce document porte sur les énergies, le bilan carbone et sur les mobilités.

2 - Opportunités de développement et d'utilisation des énergies renouvelables

Le dossier de consultation ne semble pas présenter de rapport sur les besoins en énergie, ce qui est une base pour étudier la pertinence des choix. L'énergie n'est pas uniquement issue de la production électrique, mais comprend une importante fourniture de chaleur (43 438 MWh en 2021 selon la SEEV).

Une sobriété à inscrire au projet

La situation du CHU avec des sites isolés et vieillissants, mal isolés thermiquement génère actuellement des surcoûts de fonctionnement. Le regroupement des sites induira des gains de mutualisation et des économies d'échelle. Toutefois le développement des équipements de pointe qui sont des gros consommateurs d'électricité va voir une augmentation des consommations électriques du site (production de froid, le traitement de l'air, l'imagerie

médicale (IRM, scanner, etc.) comme l'indique le rapport de la MRAE, sans compter les besoins de bornes de rechargement des véhicules électriques.

Le bois énergie sous contrainte

Le choix de construction d'une chaufferie centralisée accueillant des unités de chaudières bois-énergie et gaz en lien avec le réseau de chaleur urbain SEEV, est tout à fait adapté.

Une liaison entre les réseaux de chaleur de la « SEEV Ville » et de la « SEEV Brabois » serait opportune pour bénéficier en été de la chaleur fatale de l'UIOM de Ludres.

Il faut attirer l'attention des maîtres d'ouvrage sur la ressource bois de la région Grand Est.

- Le développement des chaufferies bois énergie du Grand Est met sous tension l'approvisionnement en plaquettes de bois et la région Grand Est est à présent importatrice du bois énergie.
- Une étude récente a montré que les forêts du Grand Est émettaient plus de gaz à effet de serre qu'elles n'en séquestraient et que la « neutralité » de l'énergie bois était remise en question.
- La **combustion de bois émet plus de CO2 que le gaz** pour produire une quantité d'énergie donnée. Des voix s'élèvent de plus en plus sur l'impact du chauffage bois sur l'effet de serre et le changement climatique.

Une cogénération, une nécessité ?

Au moment où le potentiel de l'énergie bois / biomasse est en train d'être réévalué à la baisse, l'opportunité de développer des cogénérations pour produire de l'électricité semble être compromise, sauf considérations économiques. Faut-il consommer du bois, avec le risque de mettre en péril les forêts, pour produire localement de l'électricité ?

Le solaire

Le développement des énergies renouvelables basées sur le solaire thermique et photovoltaïque est très pertinent.

La contrainte liée à la circulation aérienne desservant le site (hélicoptères) et le risque d'éblouissement des pilotes dû à la présence de panneaux photovoltaïques peut être levée en réalisant une étude spécifique. La note d'information technique de la Direction Générale de l'Aviation Civile en date du 27 juillet 2011 impose une étude, mais n'interdit pas les panneaux <https://www.pv-magazine.fr/2021/03/31/quand-et-comment-realiser-une-etude-de-reverberation-pour-un-projet-solaire/>.

3 -Incidence du projet sur le climat et vulnérabilité du projet au changement climatique

Les émissions de gaz à effet de serre estimées dans le rapport à 1,3 tonne CO2e sont totalement fausses. Nous l'estimons de l'ordre de grandeur de 20 000 à 25 000 Tonnes de CO2e par an.

Le bilan carbone doit être étendu aux autres énergies : le gaz dans les chaufferies biomasse, ainsi qu'aux composants des scopes 1, 2 et 3 qui régissent les règles de calcul des bilans carbone (déplacement du personnel et des patients, poids carbone des médicaments, repas et alimentations délivrées sur place..) comme prévu dans la réponse à la MRAE et comme le réalise le bureau d'études Carbone 4.

Le Shift Project a publié un rapport « **Décarboner la Santé pour soigner durablement** » dans le cadre du Plan de Transformation de l'Économie Française.

Lien : <https://theshiftproject.org/article/decarboner-sante-rapport-2023/>

L'empreinte carbone du secteur de la santé au niveau national est de 50 Millions de tonnes de CO2e, il doit passer à 9,8Mt de CO2e en 2050 pour respecter les Accord de Paris.

4 – Mobilité et l'accès du personnel et des patients au CHU

Le projet de création d'une nouvelle voie d'accès direct au CHU est très impactant. Un bouclage sud avec pont sur l'A33 et une bretelle d'entrée directe (porte sud-est) consommera des espaces fonciers forestiers et aura un impact sur la biodiversité. Ces espaces « nature de proximité » doivent être conservés pour proposer des espaces ressourçant pour le personnel.

Cette solution avec de nouveaux accès n'est pas souhaitable, il est préférable de prévoir la création :

- **d'un parking - relais sud** ou parking de proximité comme le mentionne l'étude de la Métropole du Grand Nancy, raccordé à la ligne Tempo 1,
- **à l'organisation de voies cyclistes** comme le prévoit le P2M de la Métropole,
- **au développement de logements sur le plateau** pour héberger le personnel. Ce point contribuera à réduire le bilan carbone des déplacements.

De plus, l'augmentation des infrastructures autoroutières est peu efficace pour lutter contre la congestion des flux routiers. En effet, il est aujourd'hui solidement démontré dans plusieurs rapports, qu'il y a une probabilité certaine d'un **retour des embouteillages 3 à 5 ans après** l'inauguration de nouvelles infrastructures. **Cela s'explique par un phénomène "d'effet rebond" ou "trafic induit", une plus grande** liberté de circuler en voiture, provoque un plus grand nombre de trajets qui, sans ces nouvelles infrastructures, n'auraient pas été réalisés :

- Des habitants vont habiter encore plus loin de leur lieu de travail
- D'autres vont être tentés d'abandonner les transports en commun

La problématique des transports de patients habitant en hors Métropole du Grand Nancy doit faire l'objet d'une réflexion visant à limiter le nombre de véhicules convergeant vers le CHU. Une étude de la pertinence de navettes journalières au départ de villes périphériques comme Toul, Lunéville, Pont à Mousson,.. mériterait une attention.

5 – Conclusion

La reconfiguration du site hospitalier de Brabois est un projet d'ampleur qui s'inscrit dans un contexte de crise climatique et énergétique.

Le dérèglement climatique va profondément perturber notre système de santé et entraîner des changements majeurs. L'offre et l'activité de soins vont être bouleversées par une double contrainte carbone : le secteur de la santé doit réduire ses émissions de gaz à effet de serre, et chercher des substituts aux ressources énergétiques fossiles dont la disponibilité s'amenuise. De plus, il doit en même temps gérer les conséquences de la dégradation des écosystèmes et des crises climatiques sur la santé des populations.

L'avis des shifters de Nancy Lorraine émet quelques recommandations sur trois domaines : les émissions de gaz à effet de serre, les énergies renouvelables et les mobilités.

Un tel projet doit s'inscrire dans la recherche de sobriété dans tous les secteurs de l'économie, dans nos villes et dans nos vies.

Contact : Shifters Nancy Lorraine Paul MOUGEL shifters.nancy@gmail.com

Réponse du CHRU de Nancy à la remarque n°16

a) Panneaux solaires :

La possibilité d'installer des panneaux solaires pour produire de l'eau chaude sanitaire ou des panneaux photovoltaïques pour produire de l'électricité, en fonction des exigences réglementaires des transports aériens, sera étudiée et mise en œuvre chaque fois que possible pour diversifier le bouquet énergétique et favoriser le développement des énergies renouvelables. De ce fait, une étude de réverbération sera demandée au concepteur pour ne pas éblouir les pilotes d'hélicoptère des transports sanitaires. Ce type de production d'énergie ne pourra toutefois répondre que marginalement aux besoins énergétiques de l'hôpital en raison des surfaces disponibles pour en installer et au regard des besoins énergétiques dont a besoin l'hôpital.

b) Les besoins en énergie :

Le CHRU n'est pas soumis au plan d'allocation des quotas de CO2 (PNAQ). Le CHRU dispose d'un BEGES (Bilan de ses émissions de gaz à effet de serre) réglementaire et a engagé un nouveau bilan carbone sur l'ensemble des scopes de son activité globale afin de disposer de données actualisées ; il réalisera un autre bilan carbone à l'issue de la mise en service du nouvel hôpital. Les réductions attendues de ses émissions notamment sur les émissions indirectes liées à ses transports sont importants par le regroupement des sept sites MCO existants sur deux sites.

Les besoins importants en énergies électriques se concentrent sur les plateaux techniques des hôpitaux où les équipements médicaux (IRM, scanner, radio, accélérateur de particule, autoclave de stérilisation, osmoseurs de dialyse, ... etc.) et les traitements d'air hygiénique des zones à ambiance contrôlés (blocs opératoires, services de greffe, de brûlés ou de soins critiques) nécessaires à l'asepsie des locaux accueillant des patients immunodéprimés imposent des consommations élevées en électricité. A l'inverse, les besoins en énergie de chauffage de l'hôpital de Nancy seront en forte baisse car les surfaces à chauffer seront en forte diminution et l'isolation des bâtiments neufs répondront aux réglementations thermiques récente (RE 2020) à l'inverse des anciens bâtiments du centre-ville datant de la IIIème république ou des années 70.

c) Impact routier :

La création d'un nouvel accès au site hospitalier sans circuler par la rue Morvan et l'avenue de Bourgogne serait un progrès significatif pour répartir les flux hospitaliers et éviter leur concentration sur ces axes au période de pointe du trafic. Toutefois, les flux sur l'avenue de Bourgogne rassemble quasiment autant de véhicules se rendant vers l'hôpital et le village de Vandoeuvre que de flux se rendant vers la technopole, l'université et Villers-lès-Nancy. Une alternative pour réduire les flux sur l'avenue est donc possible par la création d'un nouvel accès vers l'université et la technopole.

Le but du CHRU est notamment de réduire son impact sur le réseau routier. Pour atteindre son but, l'hôpital a entamé et poursuivra une politique incitative pour favoriser l'usage des transports en commun, du covoiturage ou des modalités douces comme le vélo par son personnel. Elle adaptera son plan de déplacement d'entreprise en fonction des évolutions qu'offrira le plan de mobilité des collectivités locales en cours d'évolution à travers le plan P2M. Elle prévoira dans ces stationnements des parkings pour les deux roues non motorisées. Elle a établi une carte géographique de localisation de son personnel pour évaluer les déplacements de leur domicile à leur lieu de travail et les évolutions qui auront lieu en fonction du renouvellement de son personnel d'ici 2030 (départ en retraite, mutation, recrutement).

Cependant, le CHRU ne peut intervenir que sur son domaine foncier et ne peut pas appréhender les stationnements et mobilités sur l'ensemble des communes de la métropole. Les travaux du Groupement d'Intérêt public récemment constitués par les différents gestionnaires de réseaux routiers appréhenderont les travaux nécessaires pour adapter des parkings relais ou de covoiturage au-delà de l'échangeur de Brabois. La convention constitutive de ce groupement a été signée en juillet 2023.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ La Commission d'Enquête a considéré les 2 sujets de cette remarque, les GES et la raréfaction des combustibles fossiles qui impose la recherche de solutions alternatives.

Le CHRU ne rejette pas le solaire, mais fait remarquer que les énormes besoins des équipements médicaux ne sauraient se satisfaire de cette seule énergie, ce qui est réel ; le CHRU s'engage cependant à étudier les possibilités restantes pour cette technique.

La Commission d'Enquête est favorable à cette orientation et partage les affirmations suivantes concernant les mobilités, au sens large, aménagements routiers inclus qui ne sont pas de la compétence du CHRU et dont le périmètre s'étend au-delà de ce seul projet hospitalier.

La Commission d'Enquête note avec satisfaction l'engagement du CHRU de mettre en place son PME, mais l'invite à le développer sans attendre la finalisation du P2M de la Métropole.

Remarque 17 :

Par Monsieur Jean-Paul LACRESSE (Représentant des usages au CHRU)

Déposée le 03/07/2023

Page 19/35 paragraphe 1.6 (du résumé non technique de l'étude d'impact). En quoi la commune de Laneuveville devant Nancy est-elle concernée ?

Réponse du CHRU de Nancy à la remarque n°17

Il s'agit d'une erreur dans le document. La commune qui devrait être mentionnée est Vandœuvre-lès-Nancy.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

La CE prend note de la réponse qui n'appelle pas de commentaire

Remarque 18 :

Par Monsieur Thierry MARCHAL (Président de l'Automobile Club Lorrain)

Déposé le 13 juillet 2023.

Ce jeudi 13 juillet, je dépose une contribution de l'Automobile Club Lorrain datée du 11 juillet 2023 sur le projet du CHRU Brabois.

Contribution de l'Automobile Club Lorrain à l'enquête publique « Le nouvel hôpital de Nancy - Impacts environnementaux »

Après l'étude des documents fournis dans le cadre de l'enquête publique « Le nouvel hôpital de Nancy - Impacts environnementaux » (<https://www.registredemat.fr/projet-nouvelhopitalnancy>) et le suivi de la réunion publique associée à cette enquête, l'Automobile Club Lorrain (ACL) tient à faire part de ses plus vives inquiétudes sur les impacts en matière d'accessibilité tous modes confondus et plus particulièrement en matière de trafic routier qui résultera de la concentration des activités hospitalières sur le site de Brabois.

L'ACL regrette l'absence dans ce dossier de réponses concrètes programmées et financées de la part de l'Etat et des collectivités territoriales, accompagnant le projet de nouvel hôpital de Nancy pour résoudre les difficultés déjà existantes et qui ne feront que se compliquer avec un regroupement sur le site de Brabois.

En effet, les activités de l'Hôpital Central et de la Maternité qui remonteront prochainement du centre-ville de Nancy vers le site de Brabois vont s'ajouter à l'activité des structures déjà présentes : l'hôpital actuel, l'Université de Lorraine (campus Santé et écoles d'ingénieurs), la technopole, l'INRS, l'INIST,...et bien sûr les résidents. L'étude présentée évalue ainsi un accroissement du flux de personnes (personnel, consultants, patients et leurs visiteurs) sur le plateau de Brabois, chiffré entre 30 et 55 % d'ici 2030.

Si des solutions alternatives à la voiture sont toujours possibles, d'une part l'implantation en périphérie du centre ville sur le plateau de Brabois et d'autre part la topographie du lieu ne sont pas de nature à faciliter un transfert important des flux des personnes de l'usage de l'automobile vers d'autres formes de mobilité :

- covoiturage possible mais limité au personnel hospitalier ;
- transports publics pour les usagers venant d'une partie de l'agglomération, bien desservis par la ligne 1 (les correspondances sont toujours dissuasives)
- les mobilités douces se heurtant à la pente importante pour accéder au plateau.

Ces solutions seront donc très certainement insuffisantes pour remédier à l'engorgement prévisible des voies de circulation assurant l'accès au site de Brabois, essentiellement l'autoroute A33, l'échangeur de Brabois, l'avenue de Bourgogne, la rue du Morvan et l'avenue de la forêt de Haye. Le projet hospitalier ne se trompe pas sur ce point reconnaissant la prépondérance de la voiture en prévoyant un nouveau parking de 1200 places portant à terme la capacité de parking à 1850 places au sein du CHRU Brabois.

L'ACL s'interroge sur l'absence, dans le dossier actuel, de propositions concernant des aménagements des voies d'accès au nouvel hôpital et d'une programmation qui devrait accompagner le développement du CHRU.

La seule réponse qui apparaît concerne la future création d'un groupement d'intérêt public (GIP) « Grand Nancy Sud54 - Infrastructures routières et Mobilités » qui aurait en charge la problématique des mobilités résultant de la mise en place du nouvel

hôpital à Brabois. Ce GIP (l'État ; le syndicat mixte de la Multipole Sud 54 ; la métropole du Grand Nancy ; les autres établissements publics de coopération intercommunale membres du syndicat mixte de la Multipole Sud 54 ; le conseil régional Grand-Est ; le conseil départemental de Meurthe-et-Moselle) devrait être une garantie de choix pertinents visant à résoudre les difficultés de mobilités sur le secteur concerné. Mais le temps de sa mise en place, de la réflexion, et des procédures qui s'en suivront, n'est pas de nature à rassurer sur les difficultés qui apparaîtront en 2030, aboutissement du projet du CHRU.

Quelques pistes d'aménagement des accès au CHRU sont évoquées, sans garantie de leur faisabilité, et devront faire l'objet d'études, de procédures, de programmation financière par le GIP mais seront-elles compatibles avec le projet du CHRU ? Ces pistes sont :

- 1°) une bretelle de sortie vers l'ouest entre le campus santé et le parc d'activité de Brabois ?
- 2°) une bretelle de sortie directe vers le CHRU venant du Sud
- 3°) une bretelle d'entrée directe depuis le Nord vers le CHRU avec la création associée ou non à une voie de bouclage Sud. (voir document annexes)

Quant à l'échangeur de Brabois sur l'A33, aucune mention n'est faite sur son amélioration indispensable pour déjà le mettre aux normes (entrecroisements dangereux entre bretelles) et pour le rendre plus performant au regard de l'afflux de circulation lié au développement du CHRU, du technopôle et de l'université. Celui-ci devrait être considéré prioritaire et pris en compte par le GIP.

En conclusion, un échec dans l'amélioration du trafic routier et dans la viabilité des autres mobilités d'ici 2030 serait néfaste à l'ensemble des activités cherchant à se développer sur le plateau de Brabois et à la bonne accessibilité au centre hospitalier pour tous ceux qui viennent nombreux de la périphérie de l'agglomération.

Vandœuvre-lès-Nancy, le 11 juillet 2023

Le Président de l'ACL

T. MARCHAL



AUTOMOBILE CLUB LORRAIN
Boulevard Barthou
54500 VANDOEUVRE LES NANCY
03 83 50 12 12
automobile.club.lorrain@wanadoo.fr

Note du CE =

pas de documents
annexes, comme
annoncé au
paragraphe 3 de cette
note de CE

Un le contributeur
"Il n'y a pas de document
annexes"

2

Dans cette remarque, il est fait mention d'un document en annexe, mais il n'est pas présent d'où la note du commissaire enquêteur, précisant qu'il n'y a pas d'annexe.

Réponse du CHRU de Nancy à la remarque n°18

Le CHRU ne peut intervenir que sur son domaine foncier et ne peut pas appréhender les stationnements et mobilités sur l'ensemble des communes de la métropole. Les travaux du Groupement d'Intérêt Public récemment constitué par les différents gestionnaires de réseaux routiers appréhenderont les travaux nécessaires pour adapter des parkings relais ou de co-voiturage au-delà de l'échangeur de Brabois. La convention constitutive de ce groupement a été signée en juillet 2023.

a) La création d'un nouvel accès au site hospitalier sans circuler par la rue Morvan et l'avenue de Bourgogne serait un progrès significatif pour répartir les flux hospitaliers et éviter leur concentration sur ces axes au période de pointe du trafic. Toutefois, les flux sur l'avenue de Bourgogne rassemble quasiment autant de véhicules se rendant vers l'hôpital et le village de Vandoeuvre que de flux se rendant vers la technopole, l'université et Villers-lès-Nancy. Une alternative pour réduire les flux sur l'avenue est donc possible par la création d'un nouvel accès vers l'université et la technopole.

Les nouveaux accès à créer pour accéder au nouvel hôpital de Nancy seront déterminés à l'issue des travaux du Groupement d'Intérêt public récemment constitués par les différentes gestionnaires de réseaux routiers. Les parkings qui seront construits sur le site hospitalier de Brabois seront réservés à l'usage du personnel ou du public se rendant à l'hôpital. Les accès à ces parkings seront distincts selon les personnes accueillies afin d'assurer à chacun de pouvoir se garer aux différentes heures d'arrivée :

- véhicules d'urgence (SMUR, Pompier),
- véhicules pour personnes à mobilité réduite,
- véhicules VSL, taxis ou ambulances,
- véhicules banalisés pour patients, accompagnants ou visiteurs,
- véhicules banalisés pour le personnel.

La répartition des destinations des différents parkings du site pourra évoluer jusqu'à l'ouverture du nouvel hôpital.

b) Les travaux du Groupement d'Intérêt Public récemment constitué par les différents gestionnaires de réseaux routiers appréhenderont les travaux nécessaires pour adapter les voies et échangeurs autoroutiers. La convention constitutive de ce groupement a été signée en juillet 2023.

c) Par ailleurs, le plan de mobilité de la métropole P2M est en cours d'élaboration et prévoit le développement des mobilités douces et des transports en commun.

Analyse et avis de la commission d'enquête :



Le Groupement d'Intérêt Public permettra par des échanges constructifs entre tous les acteurs de trouver des solutions les plus adaptées.

Remarque 19 : Courrier du Président de la Communauté de Commune Moselle Madon annexé au registre papier de Neuves Maisons, siège de la communauté de Communes Moselle et Madon



**Monsieur Claude Bastien,
Président de la commission d'enquête sur la
restructuration du CHRU**

Neuves-Maisons, le 12 juillet 2023

N/Ref. : DKH/NCL/SA/549/07/2023
Objet : Restructuration CHRU Nancy-Brabois
Dossier suivi par : Dominique KINDERSTUTH
03 83 26 45 83
dkinderstuth@cc-mosellemadon.fr

Monsieur le président,

Lors d'une réunion qui s'est tenue le 11 juillet, la direction générale du CHRU a présenté aux élus de Moselle et Madon le projet de restructuration du centre hospitalier à Brabois.

Ce temps de partage et d'échanges a été fortement apprécié, et nous souhaitons que cet esprit de transparence, de dialogue et de partenariat soit maintenu et conforté dans les années à venir.

Nous saluons l'ambition du projet de restructuration, qui permettra de consolider et de renforcer un plateau sanitaire d'excellence, bien commun de tous les habitants du Sud lorrain, mais aussi de l'ensemble des habitants de Lorraine, et tout majeur pour le rayonnement et l'attractivité de Nancy.

En prenant connaissance de la démarche, un élément saute aux yeux : le déplacement sur le site de Brabois de milliers de personnels, de patients, de prestataires et d'accompagnants aura un impact majeur en termes d'aménagement du territoire. La question des mobilités nous paraît être au cœur des enjeux, dans un contexte où les itinéraires d'accès au centre hospitalier sont déjà largement saturés.

Nous souhaitons qu'un travail collectif soit engagé en urgence pour qu'au-delà des périmètres administratifs les différents acteurs (collectivités, Etat, CHU, université, entreprises...) inventent et mettent en œuvre le faisceau de solutions qui permettront de relever le défi. A notre sens, les réponses relèveront d'une combinaison d'actions complémentaires : travaux sur certaines infrastructures, création de nouvelles dessertes de transport collectif, développement massif des mobilités actives, concertation sur la gestion des temps...

Le GIP infrastructures et mobilités, créé récemment, illustre le type d'approche à développer, et pourrait constituer le creuset de la réflexion. Les élus de Moselle et Madon sont disposés à prendre toute leur part dans cette démarche.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression ma considération distinguée.

Le président,



Filipe PINHO
Communauté de communes
moselle et madon
145, rue du Brail - 54230 Neuves-Maisons
Tél. 03 83 26 45 88 - Fax 03 83 47 11 23
e-mail : contact@cc-mosellemadon.fr
www.cc-mosellemadon.fr

Réponse du CHRU de Nancy à la remarque n°19

Les travaux du Groupement d'Intérêt public récemment constitués par les différentes gestionnaires de réseaux routiers appréhenderont les travaux nécessaires pour adapter les voies et échangeurs autoroutiers. La convention constitutive de ce groupement a été signée en juillet 2023.

La majorité des flux autoroutiers longeant le quartier de Brabois est constituée des flux reliant deux autoroutes importantes de l'Est de France : les autoroutes A31 et A33. Ces flux ne sont que marginalement liés aux flux de desserte de l'hôpital de Nancy ; ces flux continueront à exister et à se développer indépendamment du projet du nouvel hôpital de Nancy.

Analyse et avis de la commission d'enquête :

☛ Il est important que la Communauté de Communes Moselle et Madon, concernée par la problématique des flux routiers, participe activement au GIP.

E 2.2 Questions de la commission d'enquête

Remarques de la Commission d'Enquête

Lors de ses entretiens avec différents acteurs proches du projet, personnels de l'hôpital, associations et lors de la réunion publique, la commission a relevé certaines questions non abordées au projet ou insuffisamment décrites.

L'énergie solaire thermique est-elle envisagée ou envisageable au projet ?

Quel est le nombre de rotations journalier moyen des hélicoptères à central et à Brabois, ainsi que le nombre de rotations techniques pour faire le plein actuellement et dans le futur projet ?

À combien estimez-vous le nombre de liaisons actuellement entre les sites du centre-ville et Brabois (liaisons techniques des services de l'hôpital et liaisons des patients) ?

Pensez-vous concrétiser le projet de navettes et nous informer de l'avancée de ce projet ?

La mise en place des navettes internes de desserte des différents bâtiments depuis notamment les parkings pourrait-elle être anticipée avant la mise en service du projet ?

Vous ne décrivez pas les mesures de gestion des stationnements et des mobilités du personnel et des patients durant la phase chantier, pouvez-vous indiquer ce que vous envisagez ?

Réponse du CHRU aux remarques de la Commission d'Enquête

Le nombre de mouvement (décollage ou atterrissage) de l'hélicoptère de l'hôpital de Nancy est environ de 1 300 mouvements par an incluant les mouvements pour ravitaillement. Le projet prévoit de ne plus ravitailler à terme en se déplaçant sur l'aérodrome d'Essey lès Nancy mais en ravitaillant directement sur le site de l'hôpital. Les mouvements pour ravitaillement représentent environ un tiers des mouvements de l'hélicoptère.

Le CHRU ne dispose pas à ce jour de données précises sur le nombre total de liaisons entre le site de Brabois et celui du centre-ville. En effet, ces flux sont majoritairement constitués des flux logistiques (quantifiable à ce jour), des flux techniques et des flux personnels. A titre d'illustration, les flux logistiques constituent actuellement l'essentiel des flux inter-sites : on dénombre aujourd'hui 19 056 trajets par an. Cette estimation prend en compte les flux coursiers, UCS, Stériorr, les déménagements, les approvisionnements des magasins, flux de blanchisserie... La restructuration du CHRU sur le plateau de Brabois vise par conséquent à réduire considérablement le nombre de liaisons intersites sur l'ensemble du territoire.

La possibilité d'installer des panneaux solaires pour produire de l'eau chaude sanitaire ou des panneaux photovoltaïques pour produire de l'électricité, en fonction des exigences réglementaires des transports aériens, sera étudiée et mise en œuvre chaque fois que possible pour diversifier le bouquet énergétique et favoriser le développement des énergies renouvelables. De ce fait, une étude de réverbération sera demandée au concepteur selon l'implantation des panneaux. Ce type de production d'énergie ne pourra toutefois répondre que marginalement aux besoins énergétiques de l'hôpital en raison des surfaces disponibles pour en installer et au regard des besoins énergétiques dont a besoin l'hôpital.

Le projet de navette entre les zones de stationnement et les différentes entrées des plots hospitaliers est un élément important du projet pour faciliter l'accès aux patients à mobilité réduite. L'anticipation de la mise en œuvre de ses navettes sera étudiée.

Les flux logistiques et de chantier seront séparés des flux de l'hôpital qui se concentreront sur le bas du site où se trouvent les bâtiments hospitaliers actuels (Brabois adulte et enfant, ILM, BPC notamment). Une signalétique claire permettra d'orienter le public et le personnel afin de ne pas se mélanger avec les flux logistiques ou de chantier. Les capacités de stationnement de l'hôpital seront maintenues durant le chantier par la construction de stationnement avant le début des travaux afin de compenser les places perdues sur le haut du site hospitalier. La gestion des stationnements permettra de réserver des places à chacun aux différentes heures d'arrivée du personnel ou du public en réservant les stationnements les plus proches des entrées des bâtiments hospitaliers aux personnes à mobilité réduite, aux taxis, VSL ou ambulances. Les accès aux véhicules prioritaires se rendant aux urgences cardiologiques seront adaptés et maintenus.

Analyse et avis de la commission d'enquête :



Les urgences seront concentrées uniquement sur le site de Brabois, les ravitaillements en carburant de l'hélicoptère se feront sur place, limitant ainsi le nombre de déplacement.

Le nombre de liaisons entre le centre et Brabois est important ; elles seront considérablement réduites avec le projet, en faveur du bilan carbone.

La commission d'Enquête note favorablement :

- la mise en place d'un projet de navettes entre les parkings et les nouvelles zones de l'hôpital.
- la présence d'une signalisation pendant la phase chantier.

F Remise du rapport à l'autorité organisatrice :

La commission a remis son rapport, ses conclusions motivées et son avis, avec les dossiers d'enquête et les registres papier à M. le Préfet de Meurthe et Moselle, autorité organisatrice le **11 août 2023**.

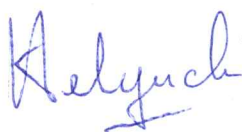
Dressé à Nancy, le 10 août 2023

La commission d'enquête



Claude BASTIEN

président



Sylvie HELYNCK



Philippe GIRON

