

Ville de L'Haÿ-les-Roses
Direction de l'Aménagement Urbain
Service application du droit des sols
Madame Edwige MEUNIER
41, rue Jean Jaurès
94246 L'Haÿ-les-Roses Cedex

Fontenay-sous-Bois, le 22 mai 2024

Nos références : 24-016834

Votre correspondant :

Joseph LOUIS

☎ : 01 58 77 05 21

✉ : joseph.louis@ratp.fr

Demande de permis de construire, déposée par Monsieur Dominique TEYSSEDOU « SCCV L'HAY LES ROSES » relative à la construction d'une opération de 173 logements, des bureaux, des commerces, une crèche, des activités, une maison de santé et un parc de stationnement de 281 places sur deux niveaux de sous-sol – 2/24 rue de Lallier à L'Haÿ-les-Roses (94240).

Madame,

Par consultation du 3 mai 2024, le dossier n° **PC 094 038 22 W1069**, relatif à l'affaire visée en objet, a été transmis à la RATP pour avis.

Le permis de construire PC 094 038 22 W1069 a fait l'objet d'avis défavorables de la part de la RATP le 5 avril 2023 et le 22 novembre 2023, référencés respectivement 23-009921 et 23-037440. Par la suite, une nouvelle étude acoustique et vibratoire a été transmise à la RATP.

Les dispositions qui y sont envisagées donnent lieu, de la part de la RATP, à l'avis ci-après.

Prolongement de lignes de transports

Pour rappel, il conviendra de prendre connaissance du projet RATP concernant le prolongement de la ligne 14 du métro, d'Olympiades à Aéroport d'Orly, auprès des représentants RATP | Maitrise d'ouvrage des projets (M. Laurent CHASSAGNE — ✉ : laurent.chassagne@ratp.fr).

Acoustiques et vibratoires

Les dispositions retenues dans ce projet appellent de la part des représentants RATP | Maitrise d'ouvrage des projets, études, standards et design - AMO espaces, (M. Guillaume COQUEL — ☎ : 06 09 67 54 62 — ✉ : guillaume.coquel@ratp.fr) les remarques suivantes :

Pour donner suite à l'avis défavorable référencé 23-037440 du 22 novembre 2023 pour raisons acoustiques et vibratoires, une pièce complémentaire a été déposée :

- * « 2-24 rue de Lallier à L'Hay-les-Roses – Etude acoustique – ind C – Les nouveaux constructeurs »
référence RF/0430/B049-J509 du 8 Avril 2024.

Ce rapport appelle de la part de la RATP les commentaires suivants :

D'un point de vue acoustique :

- * Un état initial acoustique a été réalisé sur 6 points de mesures montre des niveaux de 47 à 64 dB(A) sur la période de jour et de 47 à 58dB(A) sur la période nocturne suivant le point considéré ;
- * Un calcul prédictif a été réalisé en utilisant les hypothèses de circulation routière. Quatre hypothèses de calcul de situations sont réalisées (Etat initial, état au fil de l'eau (tous projets annexes sauf le projet immobilier), état projeté et état cumulés (projet immobilier + projets)) ;
- * Ces calculs montrent que certaines façades seront très exposées au bruit routier mais également aux bruits de la future station de la ligne 14 qui peut contenir des sources, qui bien que respectant la réglementation du décret n°2006-1099 du 31 Août 2006 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage, peuvent être gênantes pour les riverains notamment sur les balcons ou loggias ou lorsque les fenêtres seront ouvertes (ouverture/fermeture de grilles de nuit, diffusion de messages d'alerte ou de trafic, flux de passagers, ...) ;
- * Les isolements de façade rue Lallier devront être de 34dB de façon à atteindre un bruit de fond de 35dB en période diurne. Dans tous les cas le rapport demande que les isolements de façade soient inférieurs à $D_{nTA, tr}$ à 35dB pour les façades les moins exposées et $D_{nTA, tr}$ inférieurs à 38dB(A) pour les façades les plus exposées.

D'un point de vue vibratoire :

- * Vu la modification de tissu urbain par rapport à l'étude d'impact (destruction des pavillons sur lesquels avaient été fait les calculs), le rapport réalise une modélisation de l'impact de la circulation des rames sur les futurs immeubles.
- * Cette étude d'impact est réalisée à l'aide du logiciel MEFISSTO du CSTB ainsi qu'avec les coupes des futurs bâtiments et de leurs fondations, une géométrie tunnel et une typologie de sol donnée dans l'étude d'impact de la SGP.
- * Une hypothèse conservatrice est réalisée en choisissant une circulation de métro sur contact fer, ce qui devrait écarter tout risque pour un métro sur contact pneus,
- * Les calculs réalisés montrent des niveaux inférieurs à 30dBv [ref. 5x10-8 m/s] dans le bâtiment, et des niveaux de bruit solidiens calculés qui sont inférieurs à 30dB(A).
- * Ces deux hypothèses conduisent à indiquer qu'aucun traitement antivibratile n'est nécessaire sur le bâtiment.
- * La RATP rappelle à l'autorité instructrice ainsi qu'au demandeur qu'elle n'a pas à adapter son infrastructure ni ses matériels roulants aux projets tiers. Aucun traitement de la voie ni du matériel roulant par un quelconque dispositif (tapis antivibratile, écrans acoustiques) ne sera réalisé. C'est donc au demandeur du permis de construire de prévoir en amont toutes les solutions anti vibratiles et/ou acoustiques à appliquer sur son bâtiment pour ne pas créer à terme l'apparition de bruit solidien et/ou de nuisances acoustiques pour lui ou les tiers.

Au vu des éléments ci-dessus et ceux déjà énoncés dans les précédents avis, la RATP peut émettre un avis positif avec réserves sur le dossier de permis de construire n° PC 094 038 22 W1069. Ces réserves sont :

- 1. Le demandeur du permis de construire devra informer ses propres acquéreurs que les biens qu'ils acquièrent seront situés à proximité de la ligne 14 du métro répondant aux exigences de la mission de service public de transport.**

2. L'attestation (arrêté du 27 novembre 2012) ainsi que les procès-verbaux associés réalisés par un contrôleur technique indépendant seront rappelés intégralement dans tout acte portant transfert de propriété de droit réel, ou de jouissance, ainsi que dans tout état descriptif de division ayant pour objet tout ou partie du programme de construction. Les objectifs programmatiques de la MOA en termes d'acoustique, de vibrations et de bruit soldien devront également être rappelés intégralement dans tout acte portant transfert de propriété de droit réel, ou de jouissance, ainsi que dans tout état descriptif de division ayant pour objet tout ou partie du programme de construction.
3. Le promoteur doit prendre en compte dès à présent dans son projet (orientation des façades, géométrie globale, etc.) les sources acoustique et vibratoires de la station, qui, même si elles respectent le décret n°2006-1099 du 31 Août 2006 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage, peuvent présenter un caractère gênant pour les futurs occupants : bruit de comportement, bruit de flux de passager, bruit d'annonces sonores répétées dans la journée, bruit d'ouvertures/de fermeture des grilles de la station.

Contrôle des projets en sécurité incendie

Les dispositions retenues dans ce projet appellent de la part des représentants RATP | Délégation générale à la sécurité des transports, pôle expertise sécurité incendie, (M. Thierry LAUNAY – ✉ : thierry.launay@ratp.fr), les remarques suivantes :

Liminaire :

Il s'agit de la construction d'un projet immobilier comprenant notamment : des logements collectifs, des bureaux recevant du public, une crèche, un magasin bio, un laboratoire, une brasserie et un parc de stationnement couvert sur deux niveaux de sous-sols. Ce projet est situé sur les rues Lallier, Bicetre et Paul Hochart.

La rue Lallier est commune à ce projet et la construction de la future gare « C3C – L'haÿ Les Roses » du prolongement au Sud de la ligne 14.

Les dates de début de chantier et de fin de chantier ne sont pas précisées dans les documents transmis.

En conséquence :

Observations :

1. Se conformer aux dispositions de l'article GN13 du règlement de sécurité du 25 juin 1980 modifié par lequel, en présence du public lors de l'exploitation de la gare « C3C- L'haÿ Les Roses », la nature des travaux ne doit faire courir aucun danger au public ou apporterait une gêne à son évacuation ;
2. Ne pas dégrader, le cas échéant, la solidité des structures des volumes RATP (sorties de la future station de la ligne 14) en conformité avec l'article GA16 de l'arrêté du 24 décembre 2007, en cas de travaux de génie civil sur ceux-ci ;
3. S'assurer que les accès et les sorties concernées de la station « C3C – L'haÿ Les Roses » soient maintenus libres d'accès, en phase travaux comme en phase d'exploitation, de manière à permettre :
 - aux services de secours de pouvoir intervenir rapidement en cas de besoin, conformément aux dispositions de l'article GA14 ;
 - au public de pouvoir évacuer de manière sûre et rapide, conformément aux dispositions de l'article GA23 ;
4. S'assurer que les hydrants (bouche et poteau d'incendie) et les moyens d'extinction propres à la station « C3C – L'haÿ Les Roses » ainsi qu'aux points de pénétration et/ou aux puits d'accès éventuels du tunnel de la ligne 14 Sud, situés sur l'emprise du chantier (colonnes sèches, colonnes en charge...) soient maintenus libres d'accès et facilement identifiables depuis la voirie, en phase travaux comme en phase d'exploitation de la station, conformément aux dispositions réglementaires (article GA39) , de manière à permettre aux services d'incendie et de secours de mettre en œuvre facilement et rapidement leurs moyens d'extinction ;

5. Interdire, à proximité du ou des accès/sorties de la station située (s) dans l'emprise du projet et des débouchés des prises ou rejets d'air des ventilateurs concourant à la ventilation de confort et au désenfumage (station et tunnel) :
 - tout stockage de matériels ou matériaux divers combustibles ;
 - tout stationnement d'engins de chantier ;
 - tout équipement ou aménagement divers (mobilier urbain, ...).
6. Garantir l'isolement des niveaux situés en infrastructure (parc de stationnement couvert) par rapport au tunnel de la ligne 14. Cet isolement doit être conforme aux dispositions de l'article GA 17 de l'arrêté du 24 décembre 2007.

Nota : Un avis devra être porté sur ce point dans le RVRAT du projet (rapport de vérification réglementaire après travaux) rédigé par un organisme agréé ;

7. Ne pas dégrader les dispositions relatives à la solidité du tunnel de la ligne 14 Sud, en cas de travaux de génie civil sur celui-ci et situé à proximité des niveaux en infrastructure du projet (parc de stationnement couvert), afin de préserver la poursuite de l'exploitation, conformément aux dispositions de l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbain des personnes.

Réseau d'autobus : circulation et exploitation

Pour rappel, les dispositions retenues dans ce projet appellent de la part des représentants RATP, Réseau de Surface, Centre Bus de Thiais, (M. Yannick LAVIGNE — ☎ : 01 58 78 11 30 — ✉ : yannick.lavigne@ratp.fr) les remarques suivantes :

Les travaux projetés ne devront pas bloquer les travaux du prolongement de la ligne 14.

Les conditions d'exploitation pendant la durée des travaux, devront être définies en accord avec les représentants RATP précités qui devront, en outre, être avisés de toute réunion afférente à ce projet.

Référé préventif avant travaux

Toute demande de référé préventif devra être transmise au représentant RATP | Secrétariat et direction générale groupe, centre d'expertise juridique, projets & contrats, construction maintenance (Mme CHAPPELLIER-MAIZ — ☎ : 01 58 77 21 35 — ✉ : cecile.chapellier-maiz@ratp.fr).

Il demeure entendu que les travaux devront être conduits de façon qu'ils ne soient la cause d'aucun dommage pour les installations de la RATP et d'aucune perturbation dans son exploitation. Le maître d'ouvrage sera responsable des accidents et conséquences dommageables pouvant le cas échéant, résulter de ses travaux.

En conclusion, sous réserve de l'acceptation par le pétitionnaire des prescriptions ci-avant indiquées et des réserves énoncées dans le paragraphe « Acoustiques et Vibratoires », la RATP n'est pas opposée à la délivrance de ce permis de construire.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Responsable de l'Instruction
des Projets Extérieurs

Vincent STEPHANY