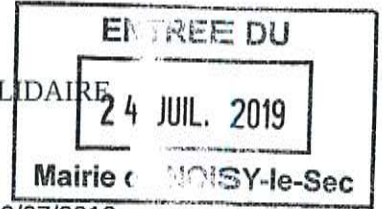




Traité par
Mail le 26/07/19



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction régionale et interdépartementale
de l'Équipement et de l'Aménagement
Île-de-France

Saint-Denis, le 19/07/2019

Direction des routes Île-de-France

Service de l'exploitation et de l'entretien du réseau

AGER Nord

U.E.R. de Saint-Denis



Le Chef de l'Unité d'Exploitation de la
Route de Saint-Denis
à

Mme Salima KERRI, Directrice de l'Urbanisme et
Développement Urbain, Ville de Noisy-le-Sec

| | | | |
|-------------|---|---------|---|
| MAIRE | | ELU | |
| CABINET | | ELU | |
| DGS | | OUU | A |
| DGA ST | | | |
| DGA P | | | |
| DGA SUT | X | | |
| P/Exécution | 1 | P/ Info | x |

Objet : Avis de la Direction des Routes d'Île-de-France concernant le dossier n°PC 093 053 19 B 0011

Dans le cadre de la consultation des services extérieurs relative à l'instruction des permis de construire, vous nous demandez de bien vouloir donner notre avis sur le dossier de Permis de Construire n° PC 093 053 19 B 0011 (Ilôt Complexe).

La Direction des Routes d'Île-de-France émet un avis favorable sous réserve des prescriptions et observations suivantes :

- Plan et état parcellaire impact du projet : La proximité de l'ilôt complexe avec l'autoroute A86 est à vérifier et doit nécessairement être défini avec une zone non aedificandi à fixer dans le PC : 8m entre l'aplomb des bâtiments et ouvrages construits et l'aplomb de l'A86 ;

- Plan masse - Etat avant construction Gare GPE : une zone de 8m de non aedificandi sera nécessaire au niveau de l'alignement avec l'A86 comme indiqué pour les servitudes des canaux sur le document transmis. Les aménagements en sous face d'A86 sont à définir et les risques de projections potentielles au niveau des immeubles en construction sont à proscrire en direction de l'autoroute. Il convient de sécuriser les lieux et à terme les accès en sous-faces de l'A86 ;

- Plan masse - Etat après construction Gare GPE : les contraintes liées à l'implantation de la Gare GPE sont à prendre en compte vis-à-vis des ouvrages (pont de Bondy et autoroute A3). les interfaces seront elles aussi à redéfinir avec la co-existence des structures existantes. En cas d'incendie l'impact vis-à-vis de l'A3 et de l'A86 est à prendre en compte et intégrer au plan de masse et dans la gestion des lieux.

- Plan de raccordement aux réseaux : les exutoires de l'A86 et des talus amonts et avals sont à prendre en compte. Comment se font l'écoulement et les raccordements des divers branchements indiqués pour le complexe sur le plan joint ?

- Coupe de terrain et de construction 3 -coupe longitudinale sur piscine / Hôtel / Decathlon : un point sera nécessaire sur la définition de la zone non aedificandi dans tous les cas compte tenu de la hauteur des immeubles construits et aussi de la proximité de l'A86 en matière de gestion (niveau sonore, niveau visuel etc.)

- Coupe de terrain et de construction 4 -coupe longitudinale sur Piscine/Hôtel/Decathlon/Bat C : idem que précédemment.

- Notice technique du terrain et du projet (notice architecturale) : la proximité des axes A3 et A86 à l'Est et l'Ouest respectivement appellent notamment les contraintes liées à la gestion des axes et aussi en cas d'évènements importants sur ces derniers et de la proximité des sites indiqués dans le présent dossier de PC. Les éléments descriptifs du PC y sont indiqués, pour ce qui est des aménagements à proximité de l'A86, les points de rejets et de raccordement des divers réseaux seront eux aussi à prendre en compte (utilisation de BRH porche des fondations de l'A86, rejet sur de l'existant et de ce qu'il en est en phase travaux et à terme, etc.)

- Plans de façades Sud et Ouest : Le risque de nuisance sonore vis-à-vis de l'A86 a-t-il été pris en compte dans le programme de construction ?

- Plans de toiture : Qu'est-il prévu en termes de dispositif de sécurisation et d'anti-projection sur les voies de l'A86 ?

- Perspective d'insertion du projet : en phase travaux les dispositions vis-à-vis des survols de l'A86 seront à clarifier et soumis à autorisation le cas échéant. Les différentes perspectives ne reflètent pas les impacts potentiels sur l'A86 notamment, qu'est-il prévu en terme acoustique des façades et du site même? Les dispositifs de retenus sur l'A86 sont différents entre existant et projeté? Ce qui rend la réalité visuelle différente dans les perspectives suivantes.

- Insertion dans l'environnement lointain : intégration de l'A86 et de ces équipements ne ressemble pas à l'état actuel.

- Insertion dans l'environnement proche : idem que précédemment.

- Autorisation de surplomb sur espace public : pas de remarques particulières tant que ces surplomb ne se font pas sur l'A86 notamment.

- Étude Impact : des éléments en couleur permettraient certainement de mieux prendre en compte les différentes études menées dans le cadre du dossier du PC joint.

- Étude de sol : l'ensemble des études sont menés sur le périmètre de l'îlot. Il conviendrait de regarder au regard des travaux mené à proximité des fondations des ouvrages de l'A86, les impacts potentiels sur ces derniers.

- Étude de sécurité : Y-a-t-il nécessité de disposer de prescriptions particulières notamment en lien avec des interventions au niveau de la gestion de grise en cas d'incendies? Un PIS est-il décrit et mis en place et inclut-il le passage par l'A86 et les mesures d'exploitation de l'A86 à minima ?

- Formulaires réglementaires thermiques / Etudes faisabilité approvisionnement énergie : Comment se font les approvisionnements et transports d'énergie pour l'îlot complexe et l'ensemble des infrastructures créées ? Utilisez-vous les délaissés autoroutiers à proximité pour le passage

éventuel des canalisations diverses ? Il convient de prendre en compte les fondations et emprises de l'A86 dans tous les cas et la proximité de réseaux existants sur le linéaire ouest.

- Justificatif dépôt permis de démolir : Il convient de s'assurer que des préconisations seront prises pour assurer à minima le confinement des fines lors des démolitions de bâtiments existants (effet du vent sur le site en démolition, émanation de poussière et de fines, importante remontée de déchets et transferts sur le réseau autoroutier à proximité notamment A3, etc.)

- Plan de division du terrain : une suggestion est à prendre en compte notamment en termes d'emprise liée aux ouvrages existants dont il convient de définir une zone non aedificandi.

- Carnet de plan Général R-2 (Plan général SS2) : le confortement et la stabilité des emprises de l'îlot vis-à-vis des fondations de l'A86 seront à prendre en compte tout au long des travaux de terrassements et il convient de mettre un suivi topométrique le long de l'A86.

- Carnet de plan Général R-1 (Plan général SS1) : le confortement et la stabilité des emprises de l'îlot vis-à-vis des fondations de l'A86 sera à prendre en compte tout au long des travaux de terrassements et il convient de mettre un suivi topométrique le long de l'A86.

- Carnet de plans général RDC : quelles sont les mesures prises au niveau piles de l'ouvrage de franchissement de l'A86 et des fondations, compte tenu de la présence de giration et du circuit dessiné sur le plan transmis ?

- Carnet de plans Hôtel : RAS hors la sécurisation au niveau de l'A86 vers les contrebas qu'il conviendrait de regarder.

- Carnet de plans résidence (Carnet A3 plans RESIDENCE SERVICE (tous niveaux)) : idem que ci-dessus.

- Volet paysager : il convient de ne prendre en compte la zone non aedificandi comme non boisée dans tous les cas.

- Bilan des puissances électriques globales : il convient de s'assurer du niveau d'éclairage et de l'orientation des faisceaux sur l'A86 notamment compte tenu des toitures et de la disposition des équipements architecturaux proposés.

- Observations générales : De manière globale, la zone non aedificandi est à préciser notamment en phase travaux et à terme en phase exploitation du site de l'îlot complexe. Les préconisations évoquées sont nécessaires au vu des ouvrages et des fondations de l'A86 qu'il convient aussi de sécuriser. Certains compléments sur la partie exploitation et intervention au niveau des sous-faces de l'A86 sont aussi à préciser. Pour ce qui est de la phase travaux/démolition/construction, les accès et remontées sur le réseau de l'A3 seront également à surveiller. Il conviendra de mettre en place des procédures et définir les responsabilités des uns et des autres en cas de détérioration.

Par le Directeur

Le Chef de l'UER de St-Denis

Tarik TOUGHRAI

6