

#### • Des bruits limités

Les entreprises utiliseront du matériel moderne et insonorisé.

Les techniques les moins bruyantes ont été privilégiées (équipement électrique plutôt que pneumatique, l'utilisation de compresseurs est limitée au strict nécessaire).

La méthodologie retenue permet de réaliser la grande majorité des travaux bruyants en journée. Le recours massif aux éléments préfabriqués réduira la durée des travaux de nuit et ainsi leurs nuisances sonores.

#### • Des mesures antipollution

Les zones de stockage des substances polluantes seront protégées et signalées. Elles se situeront sur des aires étanches permettant de prévenir tout risque de rejet vers le milieu naturel, en particulier les eaux souterraines. Des dispositifs de rétention récupéreront toute fuite.

Les matériaux seront stockés à l'abri du vent. Pour éviter l'envol de poussières, les voies de chantier seront arrosées par temps sec. Un système d'assainissement des eaux pluviales a été prévu. Des décanteurs-déshuileurs sur les plates-formes de stationnement des engins de travaux traiteront les eaux issues du chantier et retiendront les polluants éventuels (huiles de vidange, hydrocarbures).

Les véhicules de chantier respecteront les normes d'émission des rejets atmosphériques polluants.

#### • La sécurité, une priorité

Le trafic du RER sera intégralement maintenu, sans ralentissement de la vitesse des trains, les travaux présentant un risque pour le service aux voyageurs ou pour le personnel de chantier seront effectués de nuit.

#### • Enrichir le patrimoine urbain

Le projet améliorera la qualité de vie en bordure de la ligne A, avec un effet positif sur le confort de l'habitat et l'aménagement urbain.

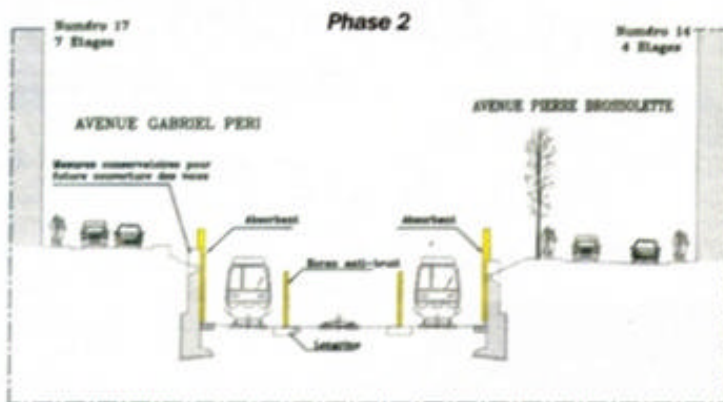
#### Ambiance acoustique

L'objectif du projet final, intégrant la réalisation des 3 phases de travaux, est d'atteindre, en façade des immeubles, des niveaux sonores inférieurs ou égaux à 65 décibels entre 6 h et 22 h et 60 décibels la nuit. Ces niveaux correspondent à ceux des bruits ambiants résultant de l'activité quotidienne d'une ville.

#### Cohérence des quartiers

L'effet de coupure urbaine, de part et d'autre de la tranchée, sera supprimé par des parties recouvertes. La circulation entre les différents quartiers sera ainsi facilitée.

Ces zones couvertes font l'objet de projets d'aménagements créés et réalisés sous la responsabilité des communes.



#### Canaliser le bruit des voies

##### Phase 2 : couvertures partielles et écrans acoustiques

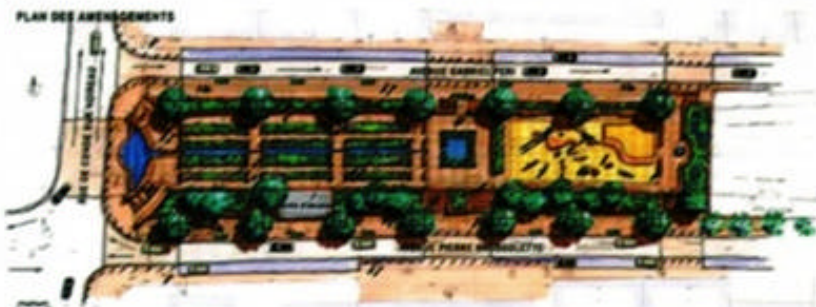
La phase 2 consiste à couvrir partiellement la tranchée (réduction de 2/3 environ), et ce, jusqu'au niveau de la plate-forme ferroviaire. Les couvertures seront constituées d'un assemblage de chevêtres, de poutres et de dalles reposant sur des piliers appuyés sur les murs de soutènement existants. Sous les dalles, les talus seront conservés. Les hauteurs des couvertures partielles seront variables par rapport aux voies car elles s'ajusteront au niveau des chaussées.

*Dans le secteur entre la sortie du tunnel après la gare de Vincennes et le pont de la Pépinière, la solution envisagée consiste en une protection par écrans d'entre-voies et par traitement acoustique des murs de soutènement.*

#### Piéger le son des voies

##### Phase 3: écrans acoustiques

Les protections envisagées dans la phase 3 des travaux sont des écrans acoustiques à casquette, très absorbants. Ils seront positionnés sur les murs de soutènement actuels de chaque côté de la plate-forme. Leur hauteur sera variable ■



#### PROJET D'AMÉNAGEMENTS DES DALLES

Les quatre dalles de couverture installées devront faire l'objet d'aménagements par les communes concernées. À Vincennes, une étude paysagère a été confiée à un cabinet spécialisé afin de proposer plusieurs types d'aménagements.

Du 4 au 16 novembre 2002, les Vincennois ont pu prendre connaissance de ces projets lors de l'exposition *Se déplacer et stationner à Vincennes*, et ils peuvent encore les consulter sur le site Internet de Vincennes. Ces projets sont visibles jusqu'à la fin du mois de mars dans le hall de l'hôtel de ville. Il s'agit, par ces projets d'aménagement, de développer sur les dalles des aires constituées d'espaces verts, de jardins publics et d'aires de jeux pour les enfants. "Ces travaux d'aménagement modifieront considérablement la physionomie de notre ville" précise Laurent Lafon. "En effet, la totalité des trois zones à aménager correspond à plus de 8 000 m<sup>2</sup> de surface supplémentaires, l'équivalent de notre Cours Marigny. C'est pour ces raisons que la Ville souhaite recueillir le plus d'avis possible sur ces projets".

Afin d'informer le mieux possible les habitants et les riverains des trois villes, un groupe de travail, composé de représentants de la RATP, de la ligne A du RER, de la Région, du département et des trois villes a été créé. Tout au long des trois phases de travaux différents documents d'information (lettres, journaux...) seront mis en place afin de mieux expliquer à chacun d'entre nous, l'évolution des travaux engagés.