



RÉUNION PUBLIQUE GARE EPÔNE MÉZIÈRES

JEUDI 19 SEPTEMBRE



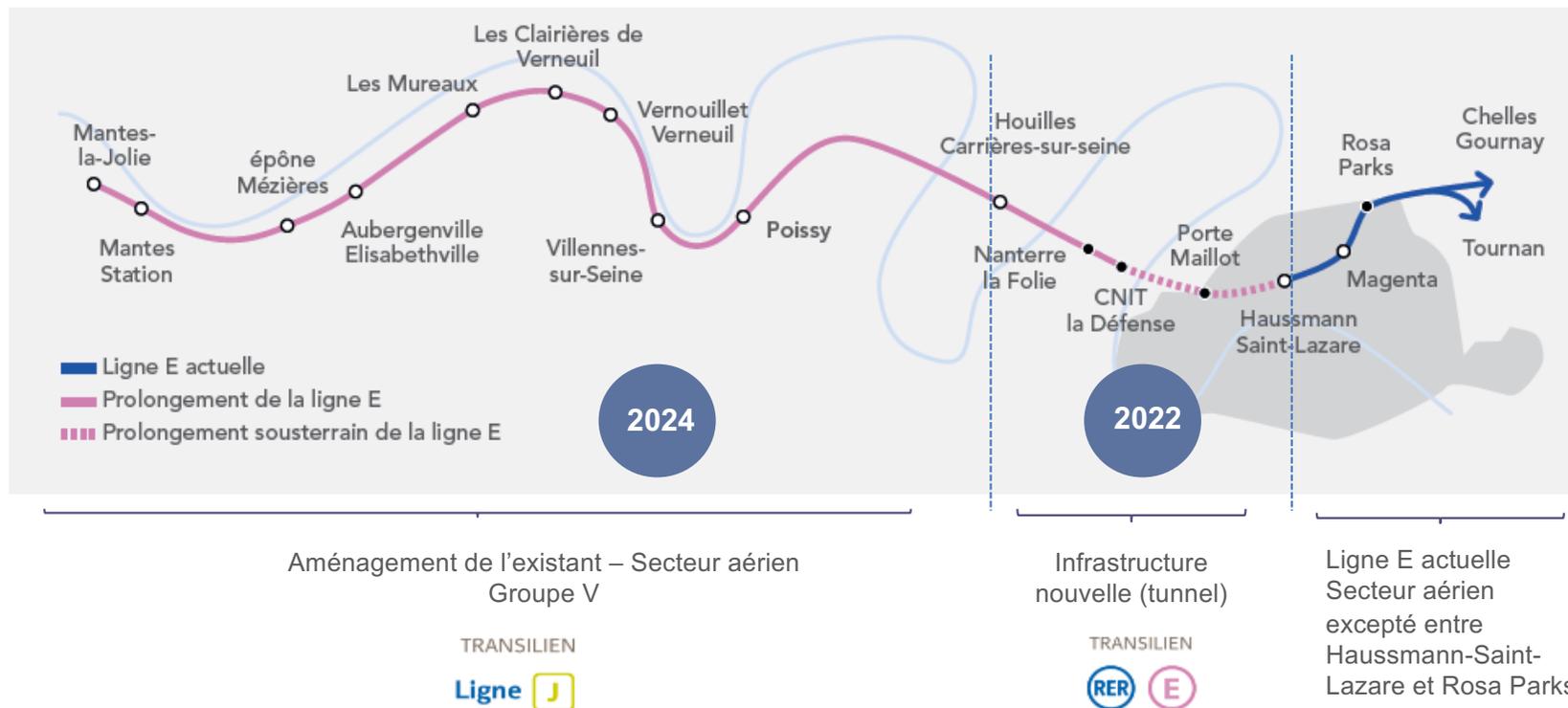


PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET EOLE

PRESENTATION DU PROJET

Le prolongement du RER E à l'ouest consiste à réaménager la ligne existante entre Mantes-la-Jolie et Nanterre, sur une longueur de 47 kilomètres, et à percer un nouveau tunnel d'environ 8 km entre La Défense et Haussmann Saint-Lazare, terminus actuel du RER E.

Le projet s'accompagne de la création de 3 nouvelles gares (Porte Maillot, La Défense-CNIT et Nanterre La Folie) et traversera 3 départements (Paris, les Hauts-de-Seine et les Yvelines).



EOLE : L'ESSENTIEL



55 KM DE PROLONGEMENT
Vers l'ouest depuis Haussmann Saint-Lazare



3 GARES NOUVELLES
Porte Maillot, La Défense CNIT et Nanterre La Folie



47 KM DE VOIES RÉNOVÉES ET RÉAMÉNAGÉES
Entre Nanterre et Mantes-la-Jolie



UN MATÉRIEL ROULANT DE NOUVELLE GÉNÉRATION
Plus performant, plus capacitaire et plus accessible



8 KM D'INFRASTRUCTURES SOUTERRAINES
Entre Haussmann Saint-Lazare et Nanterre



650 000 VOYAGEURS
Attendus chaque jour



MISE EN SERVICE EN 2022 jusqu'à Nanterre, **2024** jusqu'à Mantes-la-Jolie



3,7 MILLIARDS D'EUROS
Coût global du projet

TROIS GARES NOUVELLES

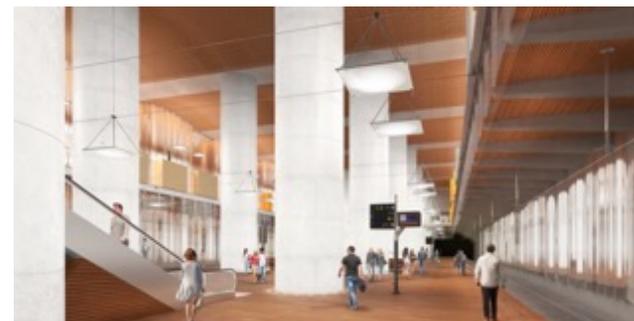
➤ PORTE
MAILLOT



2 GARES
SOUTERRAINES



➤ LA
DÉFENSE
CNIT



➤ NANTERRE
LA FOLIE



1 GARE
EXTÉRIEURE

Crédits : SETEC /
EGIS / DUTHILLEUL /
TWIST / EPADESA /
CYRILLE JACQUES

UN CHANTIER D'ENVERGURE EN ILE-DE-FRANCE



UN TUNNEL, DEUX MÉTHODES DE CREUSEMENT

- Tunnel réalisé au moyen d'un tunnelier à pression de boue, du Puits Gambetta à Courbevoie à Haussmann-Saint-Lazare à Paris
 - Un tunnel de 6,1 km, un diamètre de 11 m
 - Une méthode de creusement *rapide* : entre 200 et 300 m par mois (10 m par jour)
 - Station de traitement de boue **Base Seine**: situé au quai de Seine à Neuilly, évacuation des déblais par voie fluviale.
- La méthode traditionnelle est utilisée pour réaliser la connexion entre la gare existante Haussmann Saint-Lazare ainsi que l'entonnement à la Défense.
- Tunnel réalisé en souterrain à 30 mètres de profondeur
- Le tunnelier passera la seine à la fin de l'année et arrivera à Haussmann Saint Lazare en 2021
- A ce jour : 270 mètres de tunnel sont creusés

FOCUS SUR LES YVELINES



DES GARES RÉNOVÉES ET RÉAMÉNAGÉES

Sur l'ensemble du réseau existant



RÉNOVATION ET RÉAMÉNAGEMENT D'UNE PARTIE DES 47 KM DE VOIES EXISTANTES

Entre Nanterre et Mantes-la-Jolie, sur un réseau vieillissant



CRÉATION ET AMÉNAGEMENT DE GARAGES DE RAMES

Implantés à Gargenville et Mantes-la-Jolie



CRÉATION D'UN ATELIER DE MAINTENANCE À MANTES-LA-JOLIE

Entretien du matériel roulant



UNE DESSERTE PLUS IMPORTANTE

6 trains en heure de pointe dont 2 semi-directs contre 3 aujourd'hui

4 trains omnibus en heure creuse contre 2 aujourd'hui



23 MIN POUR RELIER POISSY À MANTES-LA-JOLIE

Contre 36 min aujourd'hui

40 MIN POUR RELIER MANTES-LA-JOLIE À LA DÉFENSE

Contre 52 min aujourd'hui



UNE MEILLEURE DESSERTE DES PÔLES D'EMPLOIS

Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Poissy, La Défense, Paris, Pantin



RÉSORPTION DE TOUS LES « POINTS NOIRS BRUIT » SUR L'ENSEMBLE DU TRACÉ D'EOLE À L'OUEST

30 millions d'euros dédiés

AMÉLIORER LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN SUR LA GARE D'ÉPÔNE - MÉZIÈRES

UNE DIMINUTION DES TEMPS DE PARCOURS



- Des temps de parcours performants = une vitesse élevée = grand débit de trains : jusqu'à 22 trains/h dans le tronçon central
- Maintien de la ligne N en gare d'Épône-Mézières
- Vers Seine Aval, la Défense, Paris et les aéroports (dessertes indicatives AVP)
 - **40 min pour relier Épône Mézières à la Défense en omnibus (meilleur temps) contre 1h01 aujourd'hui avec changement à Houilles (dessertes indicatives AVP)**
 - **48 min pour relier Épône Mézières à Hausmann Saint-Lazare en omnibus (meilleur temps) contre 48 minutes aujourd'hui mais avec desserte de 3 gares supplémentaires : La Défense, Porte Maillot et Nanterre**
 - **entre 8 et 10 min pour relier Épône Mézières à Mantes-la-Jolie**



DES TRAINS PLUS FRÉQUENTS

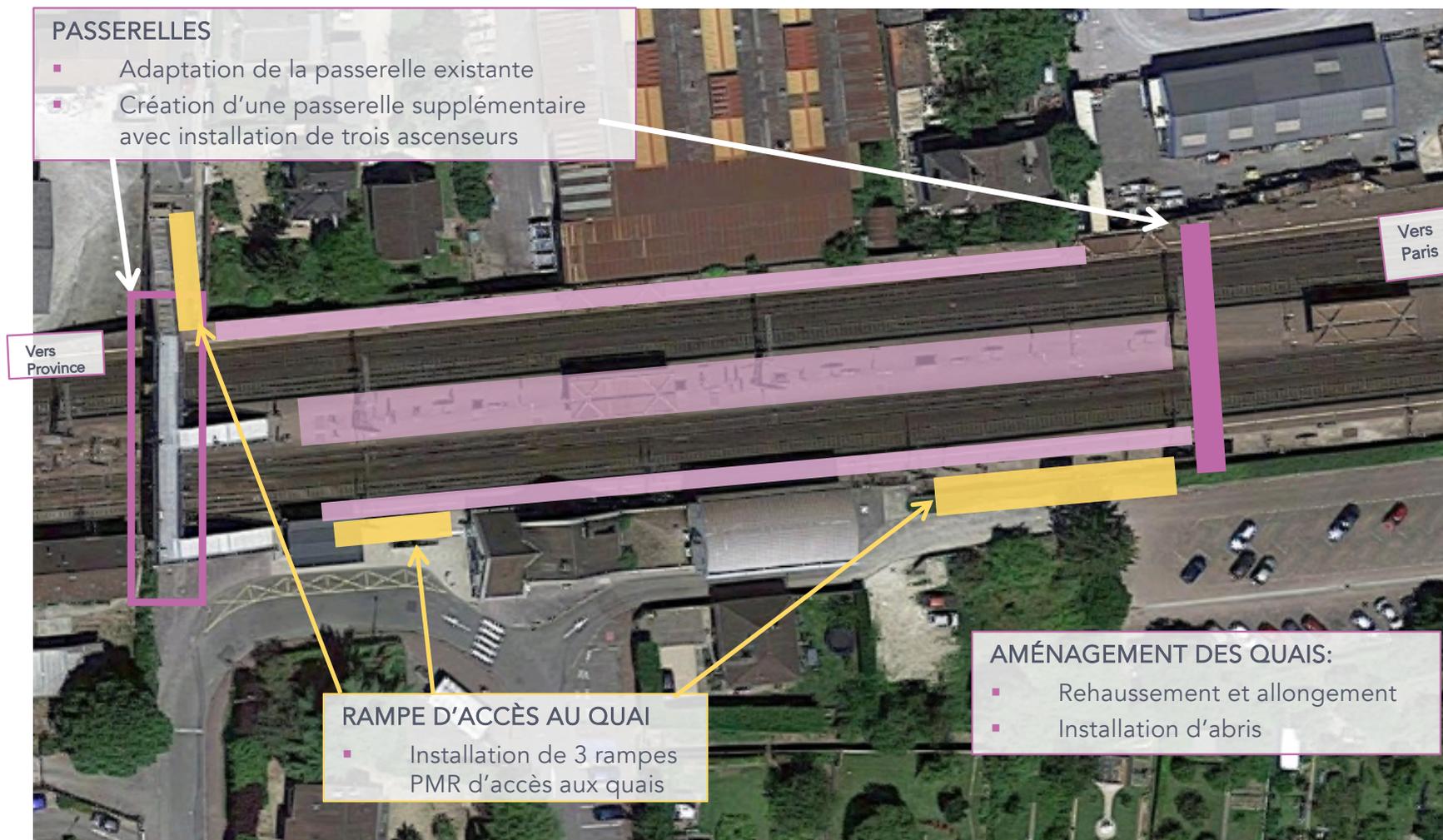
- Toutes les 3 min dans le tronçon central entre Rosa Parks et Nanterre
- Une offre doublée par rapport à la ligne J entre Hausmann Saint-Lazare et Mantes-la-Jolie
 - **4 trains par heure en heure de pointe et creuse dans les deux sens (contre 3 actuellement)**



LES TRAVAUX EOLE À EPÔNE-MÉZIÈRES

QUELS TRAVAUX À VENIR ?

✓ DE
SEPTEMBRE
2019
À
NOVEMBRE
2020





NOUVELLE PASSERELLE ACCESSIBLE



PROJECTION APRÈS TRAVAUX





TRAVAUX SUR LES QUAIS



PROJECTION APRÈS TRAVAUX





PLANNING DES TRAVAUX

➤ Etape 1 - **INSTALLATION DES CHANTIERS**

➤ Etape 2 - **MISE EN PROVISoire DES ÉQUIPEMENTS DE QUAIS, DIAGNOSTICS...**

Travaux en nuit de semaine

➤ Etape 3 - **TRAVAUX DU MUR ET DES FONDATIONS DE LA NOUVELLE PASSERELLE AU NIVEAU DU QUAÏ 3**

Travaux de jour sur emprise fermé (sur le quai)

➤ Etape 4 - **TRAVAUX DE GÉNIE CIVIL SUR LES QUAIS**

- Travaux en nuit de semaine

Du lundi au samedi, avec des périodes sans travaux.

- Travaux pendant 7 week-ends avec la fermeture des lignes J et N
2 premiers week-end de travaux :

Du 31 octobre au 3 novembre et du 8 au 11 novembre.

2019

● FIN AOÛT

● SEPTEMBRE
À OCTOBRE

● OCTOBRE À MI
NOVEMBRE

● OCTOBRE 2019 À
NOVEMBRE 2020
(fin des travaux)

2020



BASE VIE CHANTIER

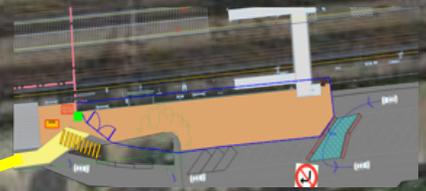


Base vie emprise SNCF

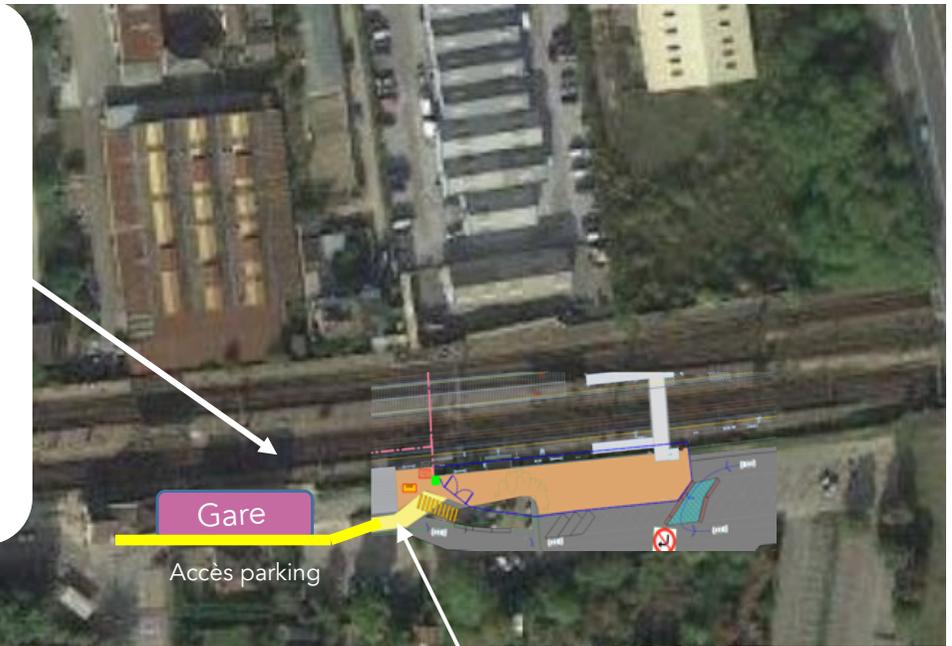
Circulation des camions

Gare

Accès parking



EMPRISE CHANTIER



Base vie emprise SNCF





LIMITATIONS DES NUISANCES DE CIRCULATIONS

- **Transport de substitution** par bus pour les voyageurs lors des travaux de nuit et des week-ends (informations pour les travaux habituels de la ligne J et N)
- **Accessibilité maintenue** pour les riverains et vigilance pour la circulation piétonne autour des emprises
- **Emprises chantier au plus près de la gare** pour éviter les impacts sur la circulation



MAITRISE DES NUISANCES ENVIRONNEMENTALES

- Horaires adaptés dans les plages autorisées :
 - En nuit de semaine :
 - 22h50 à 4h20
 - Du lundi au samedi matin
 - En week-end
 - Du vendredi 22h50 au dimanche 16h
- Réduction des impacts sonores : camions équipés de « cri de lynx », talkies pour échange entre équipe,
- Utilisation de bâches acoustiques sur les quais, capotage d'engins, mesure régulière par capteurs...
- Maintien de la propreté aux abords des chantiers (chantier peu salissant)
- Limitation des poussières

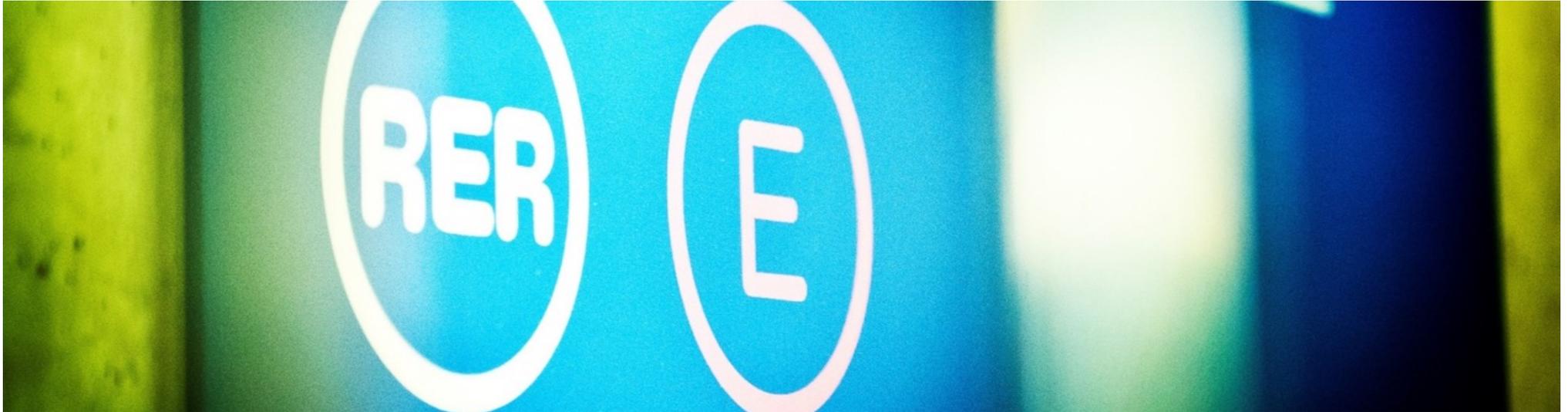


INFORMATION ET COMMUNICATION



INFORMATION ET COMMUNICATION

- Réunion publique
- Lettres d'information travaux riverains à chaque phase de travaux
- Le site internet du projet : www.rer-eole.fr, avec une page dédiée à la gare Epône Mézières, avec l'actualité des travaux (article, reportages photos, vidéos, etc.)
- Articles dans le magazine des villes d'Epône et de Mézières
- Une adresse unique pour nous contacter : contact@rer-eole.fr
- Stand voyageurs / distribution d'un flyer en gare : Rencontre clients o fait le 17 septembre.
- Habillage des palissades dans la mesure du possible
- Communication (panneaux affiches) en gare sur le projet et sur les cheminements voyageurs selon les travaux (déjà posés.)



DIRECTRICE DES RELATIONS INSTITUTIONNELLES
Armelle LAGRANGE

DIRECTEUR D'OPERATION – GARES EXISTANTES
Cédric SOUFFLET

+ D'INFORMATION

➤ www.rer-eole.fr

➤ contact@rer-eole.fr





Charte acoustique EOLE

Réunion publique - Epône-Mézières

Jeudi 19 septembre 2019





ORDRE DU JOUR

1. Rappels réglementaires

2. Etudes Acoustiques et évolution du trafic ferroviaire

3. Rappel de la démarche charte acoustique EOLE

4. Point d'avancement à date



1. Rappels réglementaires

- Dans les secteurs hors zone travaux, une habitation nécessite **réglementairement** la mise en place d'une protection acoustique si :
 - **Une augmentation du niveau sonore**, sur une période (jour/nuit) au moins, supérieure à **2 dB(A)** entre les situations projet et référence
 - Un dépassement des seuils réglementaires en situation projet (**non création de Point Noir Bruit**) :
 - $L_{Aeq}(6h-22h) > 73 \text{ dB (A)}$;
 - $L_{Aeq}(22h-6h) > 68 \text{ dB (A)}$.
- Si le niveau sonore ferroviaire L_{Aeq} n'augmente pas de plus de 2 dB(A) entre les situations référence et projet (**modification significative**), **aucune mesure de protection réglementaire n'est à prévoir au titre du projet.**

2. études Acoustiques

- **Septembre 2011 :**

Une première étude d'impact acoustique soumise à l'Autorité Environnementale **avec matériel Intercités actuels;**

- Prise en compte du spectre acoustique des **trains Intercités actuels**
- Prise en compte du spectre acoustique des **trains Transilien actuels**

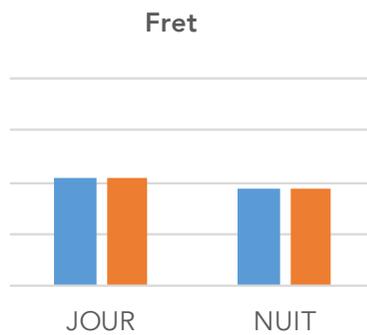
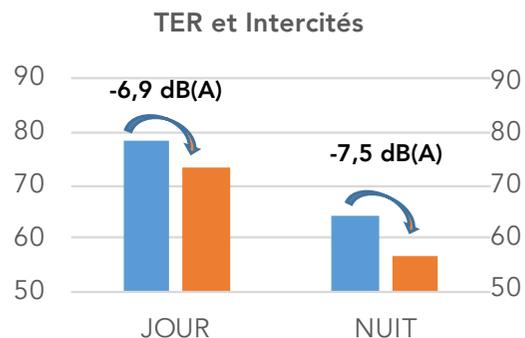
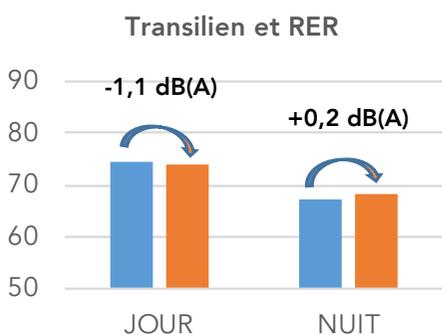
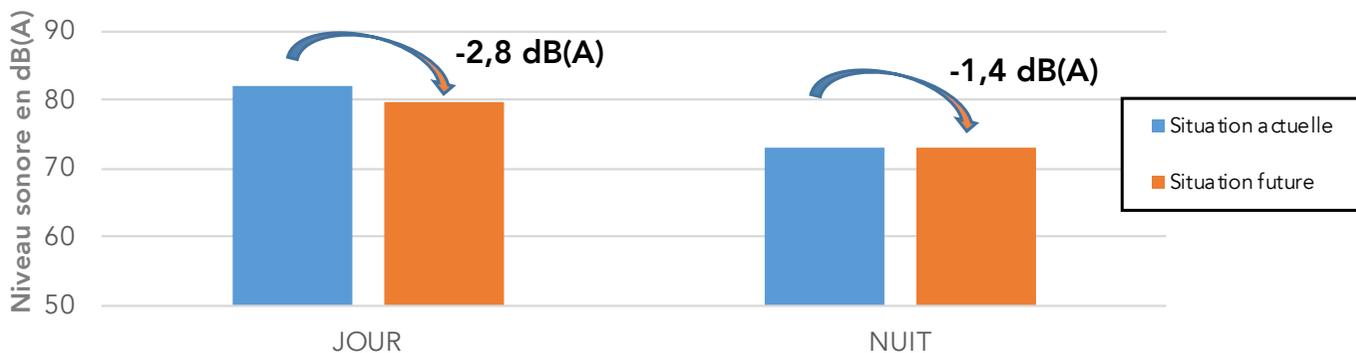
	Composition	Photo du matériel	Situation	Jour (6h-22h)		Nuit (22h-6h)	
				Trafic	Emission sonore * (en dB(A)/m)	Trafic	Emission sonore * (en dB(A)/m)
Transilien et RER	1 BB 27300 + 6 Voitures VB-2N		Actuellement	75	84.7	4	75.0
			2040 sans EOLE	0	0.0	0	0.0
			2040 avec EOLE	0	0.0	0	0.0
Z-2N			Actuellement	4	66.0	12	73.4
			2040 sans EOLE	95	79.7	18	75.5
			2040 avec EOLE	0	0.0	0	0.0
EOLE			Actuellement	0	0.0	0	0.0
			2040 sans EOLE	0	0.0	0	0.0
			2040 avec EOLE	140	84.1	18	78.2
TER et Intercité	1 BB 22200 + 9 Voitures Corail		Actuellement	66	89.2	4	80.0
			2040 sans EOLE	80	90.0	4	80.0
			2040 avec EOLE	114	91.5	6	81.7
TER et Intercité	1 BB 17000 + 7 Voitures V-2N		Actuellement	6	74.7	0	0.0
			2040 sans EOLE	0	0.0	0	0.0
			2040 avec EOLE	0	0.0	0	0.0
TER et Intercité	Ter 2N-ng		Actuellement	10	68.3	0	0.0
			2040 sans EOLE	20	71.3	0	0.0
			2040 avec EOLE	48	75.1	0	0.0
FRET	1 BB 22200 + 25 wagons FRET		Actuellement	5	78.0	2	77.1
			2040 sans EOLE	5	78.0	2	77.1
			2040 avec EOLE	5	78.0	2	77.1
TOTAL			Actuellement	166	90.9	22	83.1
			2040 sans EOLE	200	90.7	24	82.7
			2040 avec EOLE	307	92.5	26	84.2

* Emission sonore : correspond à la puissance acoustique entrée dans le modèle de calcul pour modéliser l'impact sonore de toutes les circulations d'un type de train donné sur une période donnée

Légende: <70dB(A)/m (vert), 70-80dB(A)/m (jaune), 80-90dB(A)/m (orange), >90dB(A)/m (rouge)

2. Évolution du trafic ferroviaire-Epône-Mézières

Niveaux sonores générés par les circulations ferroviaires sur les communes Epône-Mézières
 Comparaison de la situation actuelle et de la situation future (Transilien, RER, TER, Intercités et Fret)



V2N



V2N



Corail V2N



TER 2N NG

Gain acoustique:



-3dB(A)

Gain acoustique:



-3dB(A)

Gain acoustique:



-7dB(A)

Gain acoustique négligeable



≈



RER NG



Francilien



Regio2N 10 Omnéo UM2



Regio2N 10 Omnéo UM2



2. Résultat de l'étude

- Conformément à la réglementation, le projet EOLE **n'engendre pas des modifications significatives** sur les Epône-Mézières;
- Les Points Noirs Bruit existants sont générés principalement par le matériel roulant **Corail** ;
- Malgré l'absence d'une modification significative, **un engagement a été pris par le projet EOLE** lors de la DUP pour traiter tous les Points Noirs Bruits bien qu'ils ne soient pas liées au projet. Cet engagement a été traduit par la signature d'une « **charte acoustique du projet Eole** »



3. Qu'est ce que la charte acoustique EOLE ?



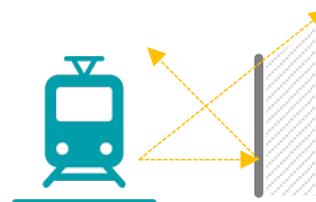
Une enveloppe budgétaire de
30 millions d'euros



15 Communes concernés



> 700 logements identifiés
PNB

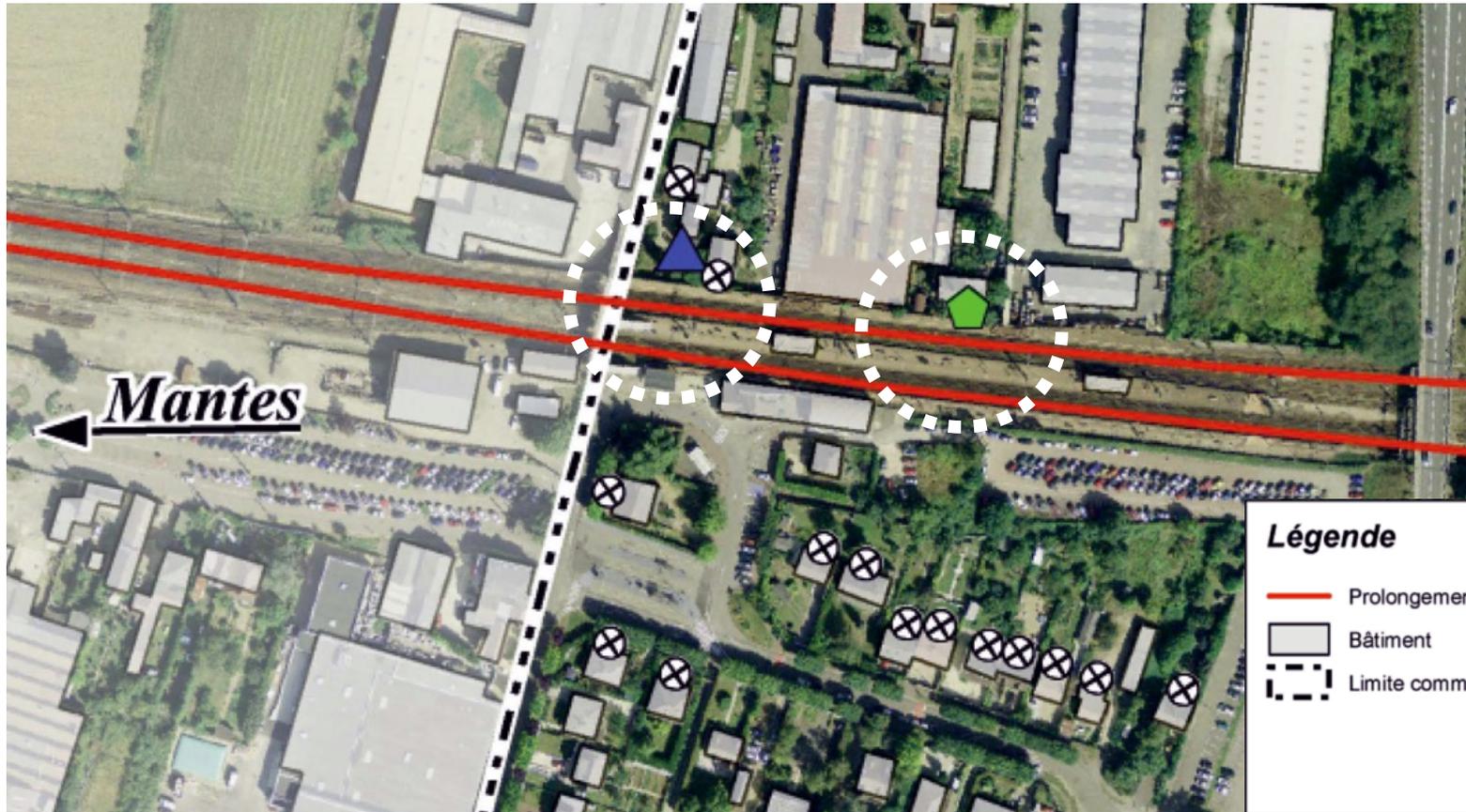


3 écrans acoustiques



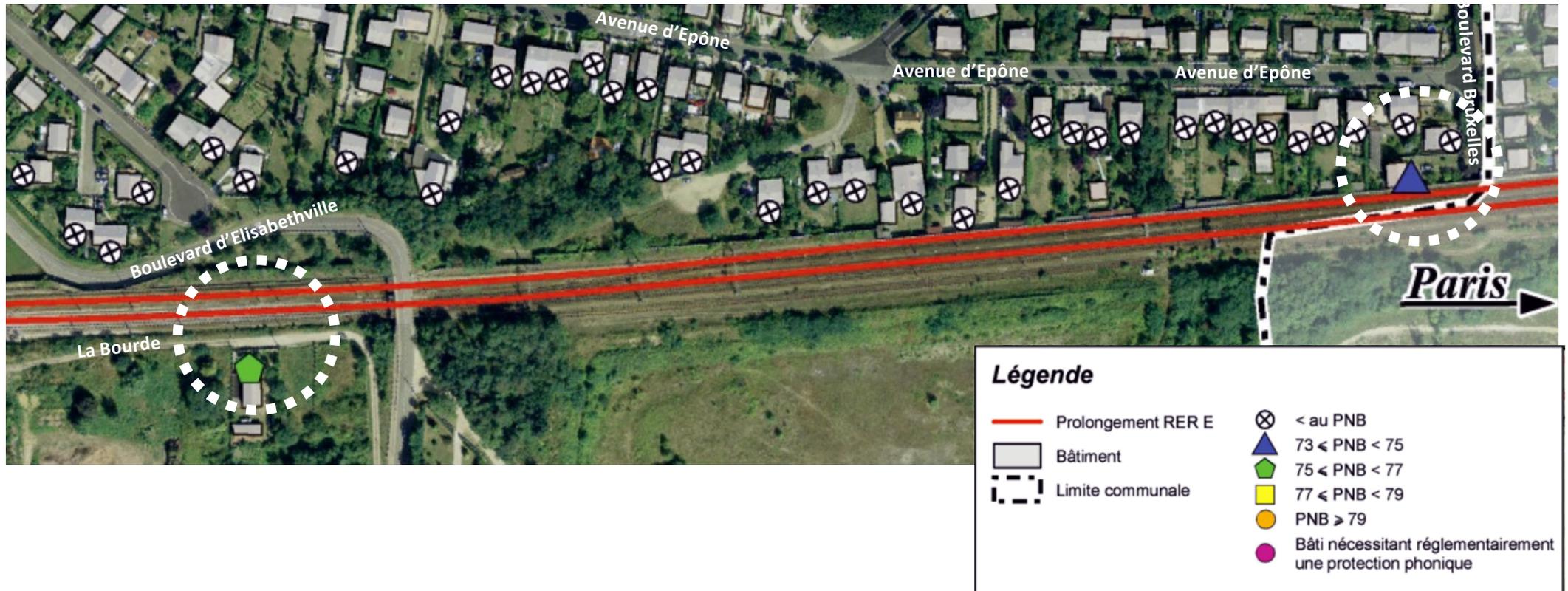
Un maître d'œuvre dédié pour les diagnostics
acoustiques et le suivi des travaux d'isolation
des façades

4. Les logements pnb (1/2)



Légende	
	Prolongement RER E
	Bâtiment
	Limite communale
	< au PNB
	73 ≤ PNB < 75
	75 ≤ PNB < 77
	77 ≤ PNB < 79
	PNB ≥ 79
	Bâti nécessitant réglementairement une protection phonique

4. Les logements pnb (2/2)





5. Avancement à date

- 4 logements Points Noirs Bruit (PNB) recensés sur la commune d'Epône(étude d'impact acoustique selon méthodologie définie dans la charte acoustique EOLE).
- Seules les façades et étages PNB sont pris en compte dans l'étude et uniquement les pièces de vie. Les ouvrants, principal point faible acoustique des façades sont remplacés par des menuiseries à haute performance acoustique.
- Bilan à fin août 2019 :
 - 4 diagnostics réalisés.
 - 1 conventions signée,
 - 2 logements éligibles.
 - 2 logements conforme (pas de nécessité d'isolation supplémentaire).
- Consultation à lancer pour les logements éligibles.

ANNEXES

**ANNEXE 1 :
RAPPELS RÉGLEMENTAIRES**



Qu'est ce qu'un Point noir bruit ?

- **Définition : (Circulaire du 12 juin 2001 modifiée par la Circulaire du 25 mai 2004)**
- Un Point noir du bruit ferroviaire est un bâtiment sensible (logement, enseignement, soins, santé, action sociale)
 - exposé à des niveaux sonores supérieurs à :
 - ✓ $L_{Aeq(6h-22h)} = 73 \text{ dB(A)}$ et $L_{Aeq(22h-6h)} = 68 \text{ dB(A)}$

Ces valeurs sont abaissées de 3 dB(A) pour les LGV (70 dB(A) le jour et 65 dB(A) la nuit)
 - et respectant un critère d'antériorité
 - ✓ **Date d'autorisation de construire antérieure au 6 octobre 1978**
 - ✓ **Date d'autorisation de construire antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral classant la voie.**
- **La résorption des Points Noirs du Bruit :**
 - Les objectifs de résorption sont :
 - ✓ $L_{Aeq(6h-22h)} \leq 68 \text{ dB(A)}$ et $L_{Aeq(22h-6h)} \leq 63 \text{ dB(A)}$

Ces objectifs sont abaissés de 3 dB(A) pour les LGV.

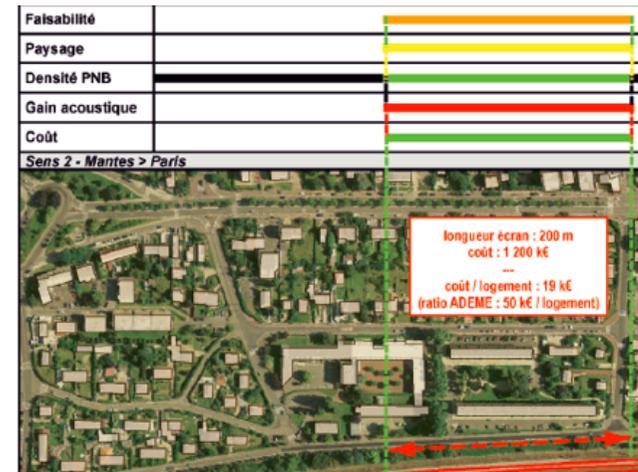
Un projet ne doit en aucun cas créer de nouveaux PNB

ANNEXE 2 : ÉCRANS ACOUSTIQUES

Analyse multicritères

- Une étude multicritères a déterminé les sites éligibles à un écran acoustique. Les critères sont les suivants (selon méthodologie définie dans le cadre de la charte acoustique) :

- Faisabilité
- Insertion paysagère
- Densité PNB
- Gain acoustique
- Coût



- Aucun écran n'est éligible, aux communes d'Epône et Ivrezières, selon l'analyse multicritère définie dans la méthodologie de la charte acoustique.



Faisabilité	
Paysage	
Densité PNB	
Gain acoustique	
Coût	
Sens 2 - Mantes > Paris	
Sens 1 - Paris > Mantes	
Faisabilité	
Paysage	
Densité PNB	
Gain acoustique	
Coût	

Faisabilité	
Paysage	
Densité PNB	
Gain acoustique	
Coût	
Sens 2 - Mantes > Paris	
Sens 1 - Paris > Mantes	
Faisabilité	
Paysage	
Densité PNB	
Gain acoustique	
Coût	