

■ L'INFO DU JOUR

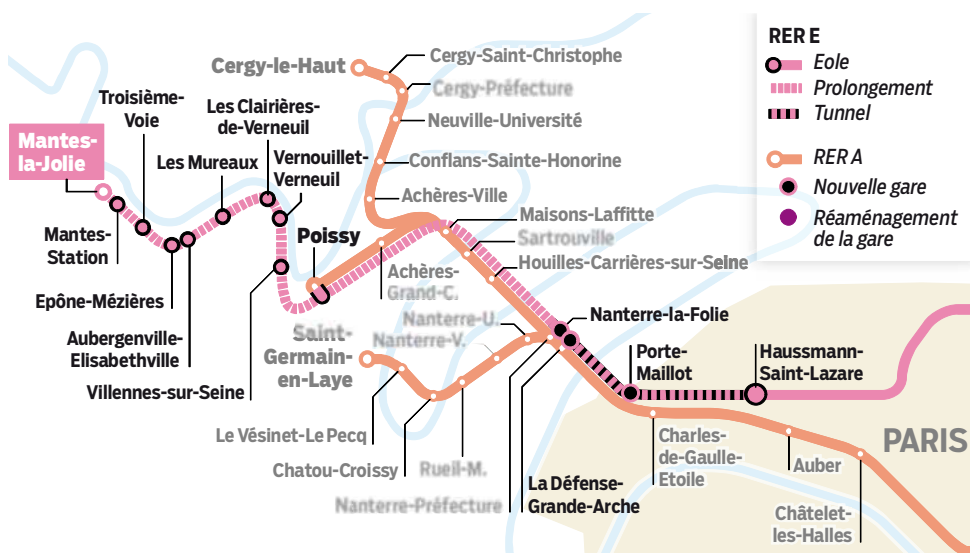
Chantier du RER E vers Mantes : du jamais vu depuis 20 ans

JUIN 2015, le chantier du prolongement du RER E (Eole) à l'ouest de Paris deviendra une réalité. Depuis le temps que ce prolongement était annoncé, de la gare Haussmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie (Yvelines), en passant par la Porte Maillot et La Défense, on finissait presque par l'oublier avec toutes les annonces sur le futur réseau Grand Paris Express. Mais aujourd'hui, le calendrier des travaux se précise.

■ **juin 2015 à Mantes-la-Jolie (Yvelines)**

C'est parti pour sept ans de travaux pour rénover les voies et la signalisation existantes, rallonger

et mettre à la bonne hauteur les quais qui accueilleront d'ici 2022 les futures voitures, pas encore choisies mais flambant neuves, du RER E. Pendant toute la durée du chantier, le trafic sera maintenu, assure la SNCF, sauf pendant le travail des équipes, la nuit et le week-end, où des bus de remplacement assureront les dessertes. Des travaux importants sont également prévus en gare de Poissy et des Mureaux, où des souterrains supplémentaires seront créés. Enfin, toutes les gares de surface entre Nanterre (Hauts-de-Seine) et Man-



En 2022 si tout va bien, Mantes-la-Jolie (Yvelines) ne sera plus qu'à 35 minutes de La Défense, contre 52 minutes aujourd'hui. La Défense sera à 15 minutes du XIX^e arrondissement de Paris. (Infographie Le Parisien.)

tes seront rendues accessibles aux personnes à mobilité réduite.

■ **Juin 2015 à La Défense (Hauts-de-Seine)**

Le niveau C du Cnit, en dessous des parkings, sera fermé et transformé en zone de chantier. Une nouvelle gare souterraine sera en effet réalisée sous le dôme historique, nécessitant des précautions et des techniques exceptionnelles pour éviter de fragiliser la voûte de béton armé haute de 50 m, et construite entre 1956 et 1958.

■ **Dès 2016, le tunnelier en action entre Paris et La Défense**

Pour relier la gare Haussmann-Saint-Lazare, actuel terminus du RER E à l'ouest, et la future gare de La Défense, un tunnel de 8 km sera créé. Il passera d'abord par la porte Maillot, où une gare souterraine sera aménagée entre la ligne 1 du métro et la ligne du RER C, avec une interconnexion entre les trois lignes (M1, RER C et RER E). Puis le tunnel se poursuivra sous l'avenue Charles-de-Gaulle à Neuilly (Hauts-de-Seine), passera sous la Seine (à 25 m

de profondeur) pour rejoindre les sous-sols du Cnit. La terre sera évacuée par un puits sur les allées Gambetta à Courbevoie, transportée par camions jusqu'aux quais de Seine. 70 % des déblais (un million de m³ au total) seront évacués par voie fluviale.

■ **En 2016, un nouveau pont enjambra la Seine entre Nanterre (Hauts-de-Seine) et Bezons (Val-d'Oise)**

On l'appelle le « saut-de-mouton » car ce pont va permettre de faire passer une voie Eole au-dessus des voies de la ligne J du

Transilien Paris-Mantes.

Au moins sept ans de travaux, 3,5 Mds€ de budget global, ce projet est le plus ambitieux pour l'Île-de-France depuis vingt ans, avec l'ouverture de la ligne 14, assurée-on à la SNCF. A terme, en 2022, il mettra La Défense à 15 minutes seulement du XIX^e arrondissement de Paris et soulagera le RER A et son million d'usagers journaliers. Eole pourrait alors accueillir entre Tournan (Seine-et-Marne) et Mantes quelque 650 000 voyageurs quotidiens.

FLORENCE HUBIN