

Eole : un chantier pour réinventer le train de banlieue

TRANSPORT

La future ligne de RER parisienne devrait être la vitrine du transporteur sur le marché européen du transport.

Dominique Malécot
dmalécot@lesechos.fr

Formellement, la SNCF n'a pas encore bouclé le budget de 3,5 mil-

liards d'euros hors matériel roulant qui lui permettra de prolonger en 2022 jusqu'à Mantes-la-Jolie la ligne du RER E Eole qui relie déjà Tournan et Chelles, à l'est de la capitale, à la gare Saint-Lazare, à l'ouest.

La compagnie ferroviaire s'achemine vers un portage financier où elle ferait l'avance de crédits à percevoir sur le futur contrat de plan Etat-Région 2020-2025. D'ores et déjà, la SNCF va ouvrir lundi les offres de l'un des gros contrats du projet : le tunnel Courbevoie-Saint-

Lazare avec la gare de la Porte Maillot. Cette ligne symbolise la nouvelle priorité donnée aux trains du quotidien, et aussi le potentiel de la réforme ferroviaire, notamment avec un poste de commandement unique pour la ligne. « *Ce n'est pas un prolongement de ligne, explique Alain Krokovitch, directeur du Transilien, c'est en fait un train de banlieue que nous transformons en RER.* » Il fera appel à un matériel que les constructeurs (CAF, Siemens et le couple Alstom Bombar-

0,62

MILLION DE VOYAGEURS/JOUR

La nouvelle ligne devrait ouvrir en 2022 et toucher 31 communes à l'ouest de Paris.

dier) sont toujours priés d'inventer, après un premier appel d'offres pour 71 trains jugés infructueux. Ceux-ci devront accélérer et freiner assez vite, avec 2.500 passagers à bord, pour que les rames à deux niveaux se succèdent toutes les 108 secondes en heure de pointe. Difficulté supplémentaire, elles seront équipées de petites roues pour faire oublier les hauteurs de quai différentes à la SNCF et à la RATP.

A près de 15 millions d'euros

pièce, ces trains seront les premiers à utiliser le futur système de régulation-signalisation Nexteo censé limiter l'étendue des incidents d'exploitation. Ils pourraient à terme équiper la ligne D du RER et s'imposer comme le matériel à deux niveaux de la banlieue parisienne des cinquante prochaines années. Mais la SNCF voit plus large. « *Nous aurons tous les outils pour devenir le leader du transport de masse en Europe* », veut croire un des responsables du projet. ■