



PROUESSE . Un tunnel long de 7 kilomètres devra être creusé et trois nouvelles gares seront construites à La Défense, à Nanterre et porte Maillot. Photo Sipa

92 Eole enfin sur les rails

TRANSPORTS // Le prolongement vient d'être voté. Huit ans de travaux pour désaturer le RER A et mieux desservir La Défense.

Laurence Albert
lalbert@lesechos.fr

Premiers coups de pioche à Courbevoie, et dernières formalités politiques dans les hémicycles : le prolongement à l'ouest du RER E Eole, engagé depuis huit ans, devient une réalité. « *Le projet est sur les rails* », confirme Christophe Najdovski, l'adjoint au maire de Paris, chargé des Transports, qui fait voter cette semaine au Conseil de Paris le financement de la participation parisienne au projet (128 millions d'euros). Même son de cloche au Conseil départemental des Hauts-de-Seine, qui vote une enveloppe de 150 millions d'euros, portant, avec les Yvelines (200 millions), la part du « bloc local » dans le protocole d'engagements réciproques à 478 millions d'euros. Une contribution importante, même si les grands argentiers se nomment plutôt Société du Grand Paris (1,5 milliard) et Région Ile-de-France (1 milliard). Relégué dans l'ombre par le pharaonique Grand Paris Express,

le prolongement d'Eole n'en demeure pas moins un projet ambitieux, qui doit mieux desservir l'ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie, désaturer les RER et la gare Saint-Lazare, et revitaliser La Défense. Son tracé doublera, au nord, le RER A, ce qui devrait diminuer de 15 % sa fréquentation et limiter les « jeudis noirs ». A terme, Eole, rallongé de 55 kilomètres, en reprenant l'ancienne ligne J, transportera 630.000 voyageurs contre 320.000 aujourd'hui..

Automatisation partielle

Mais pour relier Saint-Lazare à la Défense, le syndicat des transports d'Ile-de-France va devoir réaliser une prouesse technique qui justifie à elle seule les deux tiers du budget d'Eole (3,3 milliards) : un tunnel de 7 kilomètres de long. D'ici à six ans, huit puits et trois nouvelles gares y seront implantées à trente mètres sous terre : au CNIT de La Défense, porte Maillot, et à Nanterre. Ce tunnel permettra aussi à Eole de se lancer dans une

expérimentation inédite : un RER sans conducteur sur une partie du trajet. « *Le RER sera automatisé et le conducteur présent se bornera à faire des vérifications. Cela lui permettra d'aller plus vite, avec des pointes à 120 km/h, et, à terme, une cadence possible d'un RER toutes les 108 secondes* », explique Armelle Lagrange, l'une des responsables du projet au STIF. La création de ces gares est aussi, au passage, l'occasion d'opérations urbaines : à Paris, la place Maillot sera bientôt totalement refondée (Palais des Congrès, arrivée du tramway...). A Nanterre, la nouvelle gare baptisée « La Folie » desservira le nouveau quartier des Groues, fer de lance du renouveau de La Défense.



À NOTER

Rosa Parks, nouvelle station parisienne d'Eole, située dans le 18^e arrondissement, a été inaugurée début février par Manuel Valls.