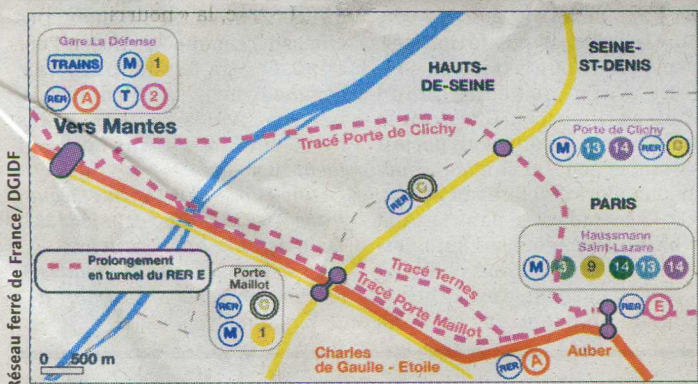


Les débuts d'Eole

Un demi-million de passagers par jour sont concernés



Les trois variantes du tracé du tunnel Saint-Lazare - La Défense.

LE DÉBAT PUBLIC pour le prolongement vers l'ouest du RER E (vers Mantes-la-Jolie) s'est ouvert vendredi 1^{er} octobre. C'est la Commission particulière du débat public, présidée par Michel Gaillard, ancien cadre d'EDF, qui est chargée d'organiser et d'animer les débats. La première réunion, sur les dix prévues, se tient jeudi prochain à Paris*.

En creusant un tunnel de 8 km entre Haussmann-Saint-Lazare et La Défense, la jonction serait faite entre la branche est du RER E (vers Chelles et Tournan) et la branche ouest (côté Mantes-la-Jolie). Après Nanterre, la ligne rejoindrait les voies ferrées existantes reliant Paris-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie via Poissy, tout en remplaçant les trains Transilien qui assurent aujourd'hui le service. Eole porterait alors bien son nom : Est-Ouest-Liaison express. « Sur la totalité de la ligne, le RER E transporterait plus d'un demi-million de passagers par jour. Entièrement maillé avec les autres lignes de RER, le RER E allégerait le trafic du RER A qui atteint un million de voyageurs quatre jours sur sept », souligne Jean Faussurier, directeur du projet Eole pour Réseau ferré de France (RFF). Principaux avantages : un RER E toutes les trois minutes entre Paris et La Défense aux heures de pointe pour les Franciliens de l'Est. Et, à l'Ouest, un RER toutes les dix minutes entre Mantes-la-Jolie et Paris (au lieu de toutes les vingt minutes actuellement).

Le débat porte d'abord sur le

choix entre trois variantes du tracé du tunnel Saint-Lazare-La Défense : Porte de Clichy, Terne, Porte Maillot. Le tracé Porte de Clichy, plus long, desservirait la ZAC Clichy-Batignolles et la future Cité judiciaire. Le débat porte aussi sur le choix de l'emplacement d'une gare : Porte Maillot ou Porte de Clichy ? A La Défense, s'offrent trois options de gares, toutes souterraines : sous le Cnit, sous le Boulevard circulaire, ou sous l'avenue Gambetta.

Le chantier débutera en 2013

Enfin, trois options de raccordement existent au niveau de Nanterre, deux viaducs ou un souterrain. Une fois le débat clos, le 19 décembre, la Commission nationale du débat public publiera, à la mi-février 2011, son compte rendu et en dressera un bilan. Puis avant mai 2011, RFF et le Stif, comitres d'ouvrage, trancheront en fonction des éléments du débat public. L'enquête publique puis la déclaration d'utilité publique se tiendront en 2011-2012, le chantier débutera en 2013. En 2017, sur la ligne Mantes-Saint-Lazare les voyageurs disposeront d'un service « régulier et confortable ». En 2020, le tunnel devrait être terminé et la mise en service est-ouest effective. Coût estimé du projet : de 2,2 Md€ à 2,8 Md€, dont 690 à 720 M€ pour améliorer la ligne existante et 1,1 à 1,3 Md€ pour le tunnel.

* Au cinéma Max-Linder, 24, bd Poissonnière, 9^e, à 19 heures.
www.debatpublic-rer-e.org

Hervé Guénot