COMMUNIQUE DE PRESSE

Les huit financeurs du Projet Eole – l'État, la Région Île-de-France, le Département des Hauts-de-Seine, le Département des Yvelines, la ville de Paris, la Société Des Grands Projets, Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau – inaugurent aujourd'hui la première étape du projet Eole qui prolonge le RER vers l'ouest, avec son extension jusqu'à Nanterre.

En provenance de Seine-et-Marne (Tournan et Chelles-Gournay), le RER E continue désormais sa route au-delà de Haussmann - Saint-Lazare dans sa partie ouest avec une **nouvelle infrastructure souterraine de huit kilomètres**, et la desserte de **trois nouvelles gares** : Neuilly-Porte Maillot, La Défense-Grande Arche et Nanterre-la Folie.

Ce premier prolongement du RER E va apporter des **bénéfices majeurs aux Franciliens** : il permet des **gains de temps** significatifs entre l'est et l'ouest de l'Île-de-France, il **désature le RER A** dans son tronçon central et il **enrichit le maillage du réseau francilien**, gage d'une meilleure réactivité aux aléas d'exploitation sur les autres lignes de métro et de RER.

Au moment de livrer les fruits d'un travail de sept années, le maître d'ouvrage SNCF Réseau et toutes les équipes du Projet Eole partagent la fierté d'avoir relevé des **défis techniques hors norme,** au cœur d'un environnement urbain hyper dense, dans le contexte d'une crise sanitaire aux conséquences très lourdes (logistique, planification de projet). Ils livrent une **nouvelle ligne qui répond à toutes les ambitions de départ, en matière de sécurité, d'environnement, d'accessibilité, de contribution à l'emploi local et à l'insertion professionnelle.**

La mise en service commerciale va pouvoir démarrer le 6 mai avec une fréquence qui s'élèvera progressivement dans le nouveau tronçon, pour atteindre son rythme plein de 16 trains par heure (en pointe) d'ici fin 2024.

La prochaine étape du projet Eole, consiste à finaliser la dernière partie du prolongement du RER E vers l'ouest, avec un programme exceptionnel de rénovation et de modernisation de 47 kilomètres de lignes existantes jusqu'à Mantes-la-Jolie : refonte des équipements, création de nouvelles voies et viaducs, modernisation des gares, mise en accessibilité généralisée. Le programme s'étend sur une période plus longue, car il doit s'effectuer en cherchant en permanence à réduire au maximum l'impact des travaux sur les circulations de l'un des axes ferroviaires les plus utilisés de France.

Le projet Eole fait donc un premier, grand pas vers l'ouest de l'Île-de-France, avec la naissance d'une nouvelle ligne au service des territoires et de centaines de milliers de voyageurs au quotidien ; une solution de mobilité écologique, économique, inclusive et durable. Prochaine étape, Mantes-la-Jolie !

Verbatims

État

« La mise en service du 1er tronçon du prolongement du RER E jusqu'à Nanterre-la-Folie, va améliorer la mobilité des usagers vers l'ouest parisien en offrant une ligne moderne, innovante et interconnectée au maillage de transports franciliens pour desservir les grands pôles d'emploi du territoire.
Ce projet emblématique confirme l'engagement de l'État pour les mobilités du quotidien, contribuant ainsi à l'avenir dynamique et durable de l'Île-de-France, pour le bénéfice des voyageurs.
Son prolongement jusqu'à Mantes-la-Jolie clôturera ce projet phare d'aménagement territorial et de transport. »

Île-de-France Mobilités

« Ce prolongement du RER E s'inscrit dans la volonté d'Île-de-France Mobilités d'offrir, à tous les Franciliens, des transports en commun de qualité sur l'ensemble du territoire de la région. Avec un nouvel axe est-ouest francilien, l'ensemble des franciliens profiteront de solutions de transports adaptés et confortables pour leurs déplacements, notamment grâce aux RER nouvelle génération 100 % accessibles qui rouleront sur cette ligne. Cette inauguration du RER s'inscrit pleinement dans la modernisation et la révolution des transports franciliens, tout comme la prolongation récente du Tramway 3b ou encore celles des lignes 11 et 14, bientôt achevées. C'est donc un pas de plus pour faire du réseau francilien le réseau de transport le plus moderne du monde ».

Conseil départemental des Hauts-de-Seine

« Le prolongement d'Eole vers les nouvelles gares de La Défense et de Nanterre-La-Folie représente une avancée majeure pour les Hauts-de-Seine. Cet investissement structurant de 245 millions d'euros pour notre Département témoigne de notre volontarisme pour des mobilités durables et de qualité qui garantissent la vitalité de notre territoire et un cadre de vie agréable aux habitants. »

Conseil départemental des Yvelines

« Eole amènera un nouveau souffle à la vallée de la Seine, touchée par la désindustrialisation. Il va rapprocher les Yvelinois des grands bassins d'emploi du nord du territoire (Flins, Les Mureaux, Poissy) et surtout du plus grand pôle d'emploi francilien qu'est le quartier de la Défense. Pour les Yvelines, Eole est une formidable opportunité de développement économique et l'occasion de rénover les pôles gare et leur environnement. Le Département des Yvelines confirme, par sa participation à ce projet, sa volonté d'améliorer l'attractivité et la qualité de vie de ses habitants. Ce tronçon annonce l'arrivée tant attendue en 2026 d'Eole à Mantes-La-Jolie ! »

Ville de Paris

« Les transports en commun représentent un des outils les plus importants pour réaliser la transition écologique et réduire la pollution de l'air. Meilleure alternative à la voiture individuelle, la Ville de Paris continue de les développer massivement. Alors qu'elle vient de livrer un nouveau tronçon du tramway T3b, la Ville de Paris s'est engagée auprès de ses partenaires pour financer l'extension du RER E, un projet qui sera utile pour la desserte de l'ouest parisien et sa connexion avec les territoires voisins. »

SNCF Réseau

« SNCF Réseau est fière d'honorer ce premier rendez-vous dans le cadre du prolongement de la ligne RER E vers l'ouest. Avec le projet EOLE, SNCF Réseau fait entrer le transport francilien dans une nouvelle ère : les équipes sont heureuses de livrer une infrastructure de RER de nouvelle génération comprenant trois nouvelles gares exceptionnelles, qui répondra à la demande d'une mobilité toujours plus écologique en Île-de-France, au service quotidien de centaines de milliers de voyageurs »

Le Prolongement du RER E vers l'ouest : un maillon essentiel pour la mobilité des Franciliens

Avec ce premier prolongement jusqu'à Nanterre-la-Folie, une nouvelle voie entre en service au cœur de l'Île-de-France avec quatre bénéfices concrets.

• **Premier bénéfice, d'importants gains de temps.** La nouvelle voie a été conçue afin d'atteindre des vitesses élevées, même sous Paris où les trains pourront circuler à 120 km/h. A l'instar d'une ligne à grande vitesse, cette nouvelle infrastructure réduit la durée de très nombreux trajets, rapprochant l'est et l'ouest de l'Île-de-France par exemple, un gain de temps de plus de 10 minutes entre Pantin et Porte Maillot ; ou un même gain de temps entre Nanterre-et la Gare du Nord. Pour un utilisateur régulier, le gain de temps annuel moyen sera de 50 heures par an.

• **Deuxième bénéfice, le maillage.** Grâce à la nouvelle infrastructure, le RER E va devenir la ligne la plus interconnectée d'Île-de-France. Elle sera en connexion avec les 4 autres lignes de RER, 7 lignes Transilien, 5 lignes de tramway, 10 lignes de métro, les futures lignes du Grand Paris Express et plus de 250 lignes de bus. L'interconnexion est une qualité essentielle : elle renforce le maillage du réseau, elle permet des gains de temps et offre des solutions alternatives d'itinéraires en cas d'incident

• **Troisième bénéfice, la désaturation.** Grâce au prolongement du RER E vers l'ouest, le RER A va voir ses flux de voyageurs diminuer d'au moins 15% dans son tronçon central surchargé. L'effet d'allégement sera proche de 12% dans les tronçons centraux des RER B et D. Et il sera équivalent pour le trafic de la gare Saint Lazare, deuxième gare d'Europe.

• **Quatrième bénéfice, la mobilité pour tous.** Le RER E facilite la mobilité des personnes à mobilité réduite, des personnes avec enfants en bas âge, des personnes accompagnées de bagages lourds. L'accessibilité a été dès l'origine au cœur du projet, qu'il s'agisse des équipements des trois nouvelles gares ou de la remise à niveau des équipements dans les gares pré-existantes.

Au total, la nouvelle infrastructure bénéficiera à plus de 650 000 voyageurs qui l'emprunteront chaque jour, avec des effets positifs pour près de deux millions de voyageurs sur d'autres lignes du réseau francilien.

L'innovation au service du Mass Transit nouvelle génération

Dès sa première étape jusqu'à Nanterre, le prolongement du RER vers l'ouest est placé sous le signe de l'innovation, au service des voyageurs du quotidien.

• **Innovation pour la vitesse.** La nouvelle infrastructure en tunnel reliant le cœur de Paris à Nanterre a été conçue pour atteindre des vitesses élevées : jusqu'à **120km/h** en plein centre de la région-capitale ! Ces vitesses élevées contribuent directement aux **gains de temps** que doit apporter le RER E à ses utilisateurs.

• **Innovation pour la ponctualité. Le Centre de Commandement Unique Est-Ouest Francilien** est le cerveau du RER E. Dans le bâtiment de Pantin, les équipes du gestionnaire d'infrastructure et des opérateurs sont réunies pour gérer l'ensemble des circulations traversant l'Île-de-France d'est en ouest, en se relayant 24h/24, 7jours/7. Ici sont coordonnées en simultané la supervision du trafic, la sécurité, l'information des voyageurs, la maintenance des équipements, l'alimentation électrique, pour près de 3000 trains chaque jour : les RER E ; les trains Transilien des lignes J, L et P ; l'ensemble des trains au départ de Paris Est vers l'Est de la France ; et l'ensemble des trains au départ de Paris Saint-Lazare vers la Normandie.
Le Centre de Commandement Unique est un levier puissant pour accroître la réactivité en cas d'aléas, réduire les délais d'intervention et donc renforcer la ponctualité.

• **Innovation pour le confort.** La Région Île-de-France et Île-de-France Mobilités équipent l'ensemble du RER E de nouveaux trains, dénommés **RER NG** (RER Nouvelle Génération), pensés et réalisés spécifiquement pour le Mass Transit en Île-de-France. Ces trains se caractérisent en particulier par la qualité d'accès, la facilité des déplacements à l'intérieur des rames, la modularité des espaces, le soin apporté aux éclairages et aux assises, la présence renforcée de la vidéo protection. Ils sont bien sûr largement équipés de prises USB. Ils définissent un **nouveau standard de qualité pour les lignes de train en Île-de-France.**
L'arrivée de ces nouveaux trains a été possible grâce à l'adaptation de l'infrastructure existante du RER E : avec l'adaptation des voies, quais, alimentation électrique, garages aux normes et gabarits de ces nouveaux matériels.

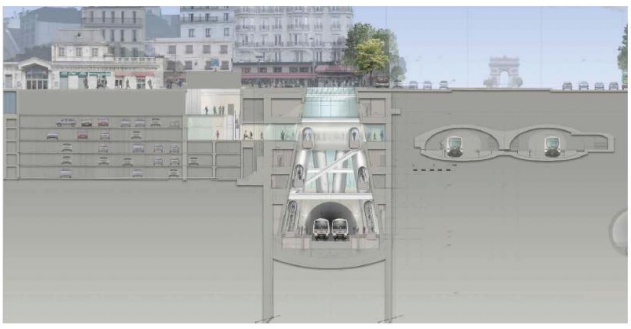
• **Innovation pour la maintenance.** Qu'il s'agisse des gares, des voies ou des trains, le prolongement du RER E vers l'ouest est marqué par une évolution en profondeur de tous les métiers de la maintenance et de l'entretien. Ils évoluent vers une **maintenance Nouvelle Génération**, qui fait la part belle à la maintenance prédictive et à la maintenance préventive. Les milliers de capteurs installés sur les équipements permettent une surveillance beaucoup plus précise des phénomènes d'usure. A la clé, des interventions beaucoup plus rapides, très souvent avant même la panne.
Des nouveaux ateliers de maintenance, comme celui de Nanterre au terminus de ce premier prolongement du RER E ou de Mantes la Jolie pour la future branche ouest du RER E.

Ainsi, le prolongement du RER vers l'ouest définit de nouveaux standards pour le Mass Transit en Île-de-France

Trois nouvelles gares exceptionnelles au cœur de l'Île-de-France

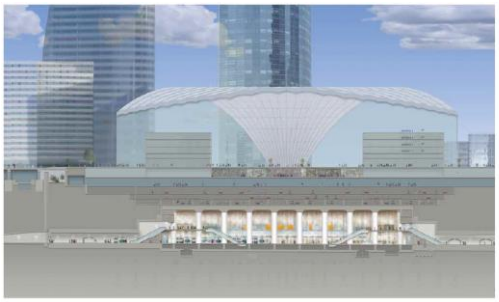
Pour la première étape du prolongement du RER E vers l'ouest, trois nouvelles gares voient le jour : après Haussmann Saint-Lazare, le RER E dessert désormais Neuilly-Porte Maillot « Palais des congrès », La Défense Grande Arche et Nanterre-la-Folie. Chacune de ces trois nouvelles gares est un défi architectural et technologique, au service des voyageurs et des territoires.

Neuilly–Porte Maillot « Palais des congrès », c'est le défi de la gare lumière. A 35 mètres sous terre, la gare est éclairée par la lumière naturelle. Sa conception s'insère dans une refonte d'une des plus emblématiques entrées de Paris, au milieu de l'axe majeur qui part du Carrousel du Louvre vers l'obélisque de la Concorde puis l'Arc de Triomphe, avant de se prolonger vers la Grande Arche. Elle répond à un projet urbain en surface qui donne une place accrue aux piétons et aux transports collectifs, avec le prolongement concomitant du tramway T3, le RER C et la Ligne 1 du métro, c'est un véritable Hub des transports qui se dessine à la porte Maillot.

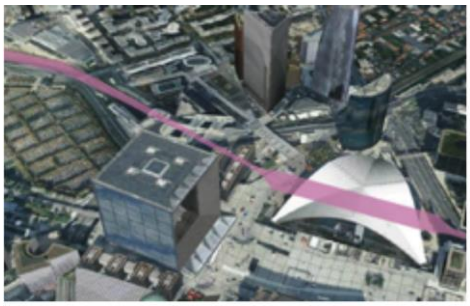


© Setec Egis Duthilleul Arep

La Défense *Grande Arche*, c'est le défi de la très grande gare construite sous le plus grand quartier d'affaires d'Europe, de manière presque invisible. La gare de La Défense *Grande Arche* pourra accueillir un flux très important, +70 000 voyageurs par jour, tout en étant implantée littéralement sous le CNIT. Pour construire ce qu'il est légitime d'appeler une gare-cathédrale, les équipes auront conçu et mené à bien une prouesse technologique et humaine de « reprise en sous-œuvre » de l'intégralité des fondations des bâtiments préexistants. Elle offre une interconnexion majeure avec toutes les autres lignes de trains, tramway, métro, RER présentes à la Défense ;



Vue horizontale gare de La Défense



Vue aérienne tracé de la future ligne du RER E sous La Défense

© Setec Egis Duthilleul Arep - Vue du quai

Nanterre-la-Folie, c'est le défi d'une nouvelle gare au service d'un nouveau quartier. La construction de la gare de Nanterre-la-Folie, établie sur d'anciennes voies ferroviaires, s'accompagne d'une importante opération d'aménagement urbain menée par Paris-La Défense, créant de fait le onzième quartier de Nanterre. A Nanterre-la-Folie, cette gare s'intègre complétement dans le projet urbain en devenir, une gare facile d'accès, facile à utiliser, adaptée aux voyageurs du quotidien, intégrée et connectée à la ville.

Chacune de ces trois gares est appelée à faire partie des plus grandes gares de France en termes de fréquentation (à l'instar de leurs devancières d'Haussmann – Saint-Lazare et Magenta, respectivement neuvième et dixième des gares françaises en 2022). Chacune d'elles jouera un rôle majeur dans la réussite des interconnexions au cœur de la métropole francilienne.

Responsabilité sociale, Responsabilité environnementale : une performance exceptionnelle, pendant et après les travaux

Le prolongement du RER vers l'ouest porte très haut les exigences en matière de responsabilité sociale et environnementale.

Dès l'origine, les équipes du Projet Eole se sont assigné quatre ambitions permanentes pour les travaux :

- **La concertation durable avec les riverains et les élus.** Au-delà de l'ensemble des procédures officielles de concertation, les chantiers ont fait l'objet d'une démarche permanente d'information, d'écoute et de recherche de solutions, dans le but de limiter autant que possible les nuisances. A titre d'exemples, on citera deux types de solutions développées : la limitation du nombre de camions utilisées à travers la création d'une base de retraitement des déblais du tunnelier (+ d'un million de tonnes) sur la seine à Courbevoie qui a évité plus de 550 000 camions ou encore la mise sous « hangar acoustique » de certaines installations devant fonctionner 24h/24.
- **La préservation des ressources au cœur de la conception des chantiers.** Sur chaque chantier, une attention constante a été portée à la réduction de l'empreinte écologique des travaux. Réussite majeure : plus d'un million de tonnes de déblais ont déjà été transportés sans recourir à des camions. De façon générale, l'utilisation de transports à forte émission de CO_2 a été drastiquement réduite, en donnant systématiquement la priorité à une logistique ferroviaire ou fluviale. Simultanément, les travaux ont pu conduire à des économies d'énergie. Ainsi, à La Défense, pour construire la nouvelle gare, les équipes devaient opérer un rabattement des eaux souterraines, nécessitant de pomper environ 800 mètres cubes d'eau par jour : en coopération avec l'une des deux usines qui assurent la climatisation des tours de La Défense, l'eau souterraine d'Eole aura permis durant trois années de refroidir les installations, en économisant l'énergie et sans aucune émission de CO_2.
- **Une contribution puissante à l'insertion professionnelle**. Mise en œuvre dès le lancement du Projet, en 2016, la démarche copilotée par SNCF Réseau et la Préfecture des Hauts-de-Seine associe la Maison de l'Emploi et de la Formation de Nanterre - MEF (Paris, Hauts-de-Seine) et Activit'y (agence départementale d'insertion des Yvelines) avec presque tous les chantiers et les entreprises partenaires. Au départ, l'objectif était de réserver 700 000 heures de travail à des « publics éloignés de l'emploi » afin de favoriser leur retour à l'emploi durable. Dans les faits, par un engagement constant de toutes les parties prenantes, l'objectif a été atteint avec quatre années d'avance. Et l'objectif a donc pu être surélevé : pendant les travaux Eole, le « S de RSE » se sera notamment concrétisé par plus de 1 500 000 heures de travail dédiées à l'insertion professionnelle.
- **Une démarche de sécurité des chantiers** : le projet EOLE, a travaillé avant les premiers travaux en étroite collaboration avec les organismes DRIEEST, CRAMIF, OPPBTP et les autres partenaires comme la BSPP.
- Ce travail collaboratif a permis de faire évoluer des pratiques sur la prévention des risques (par exemple sur le suivi du travail détaché avec la mise en place d'un outil innovant.) et de les partager avec les autres Maitres d'Ouvrage en IDF.

Les infrastructures livrées contribuent activement au développement durable de la Région Île-de-France : pour la qualité de son environnement, pour sa compétitivité économique, pour sa cohésion sociale.

Comme dans tout grand projet ferroviaire, les effets de long terme des travaux se mesureront d'abord par leur contribution à de **nouvelles progressions de la mobilité décarbonée**. Ils pourront également s'évaluer par leur contribution au **désenclavement de territoires périphériques** mieux desservis.

A ces bénéfices naturels qu'apporte le mode ferroviaire, le prolongement du RER E vers l'ouest s'accompagne de deux autres éléments d'héritage durable :

- de **nombreux progrès durables dans la réduction des nuisances sonores** aux abords des voies, par de nouveaux murs anti-bruit comme par des travaux de protection phonique d'habitations.
- de **nouvelles possibilités pour les mobilités douces**, avec pour action emblématique, la passerelle réservée aux piétons et vélos entre Nanterre et Bezons permettant aux habitants des deux rives un franchissement direct et sécurisé de la Seine.

Avec le prolongement du RER E vers l'ouest, les exigences du développement durable ont été au centre de l'ambition et des actions associant maîtrise d'ouvrage, maîtrises d'œuvre, entreprises et collectivités publiques. Ni la Covid, ni les crises mondiales de la logistique et des fournitures n'ont fait baisser ces exigences.

Le nouveau RER E en dix chiffres

1 : **La ponctualité. Un centre de commandement unique**, à Pantin, qui coordonne 24h/24 l'exploitation de l'ensemble du RER E (et de milliers d'autres trains)

8 : **La nouvelle Infrastructure, huit kilomètres de nouvelle Infrastructure souterraine**, entre Haussmann Gare Saint-Lazare et Nanterre la-Folie, qui comprend **trois nouvelles gares**

15 : **La désaturation.** Le RER A va voir ses flux de voyageurs diminuer d'au moins **15%** dans son tronçon central surchargé

16 : **Les Trains,** pour le prolongement jusqu'à Nanterre ce sont **16 trains par heure**, en pointe, fin 2024, 34 **RER NG** sont progressivement mis en service.

50 : **Le gain de temps.** Un voyageur régulier (à l'est comme à l'ouest) gagnera chaque année, en moyenne, plus de **50 heures** (et parfois plus de 100 heures)

115 : **L'accessibilité.** Le RER E prolongé jusqu'à Nanterre ce sont **115 ascenseurs et escalators** posés dans les trois nouvelles gares et complètent un ensemble d'équipements dédiés à la mobilité pour TOUS.

120 : **La vitesse,** en plein cœur de l'Île-de-France. Le RER E peut atteindre **120 km/h** sous Paris – Porte Maillot- La Défense.

650 000 : **le Mass Transit Nouvelle Génération**. Avec son prolongement vers l'ouest, le RER E accueillera chaque jour **650 000 voyageurs.**

1 500 000 : **l'insertion professionnelle**. Les travaux de prolongement du RER E vers l'ouest ont déjà permis de concrétiser + de **1 500 000 heures de travail** dédiées à l'insertion professionnelle.

2 000 000 : **Les voyageurs du quotidien.** Chaque jour, plus de **deux millions de voyageurs** franciliens bénéficieront directement ou indirectement du prolongement du RER E vers l'ouest

Un projet sous maitrise d'ouvrage SNCF Réseau – financé par huit financeurs, État, Région Île-de-France, Île-de-France mobilités, Conseil Départemental des Hauts de Seine, Conseil Départemental des Yvelines, ville de Paris, Société des Grands projets et SNCF Réseau.

Les financeurs du prolongement vers l'ouest du RER E

L'État

En finançant les transports collectifs, l'État s'engage pour la modernisation des trains-RER, le prolongement de lignes de métro, la création et l'extension de lignes de tramways et de lignes de bus en sites propres, permettant de décarboner les mobilités du quotidien. Il poursuit ainsi son objectif de rendre plus performant le réseau de transport en l'inscrivant dans la dynamique des territoires afin de mieux répondre aux besoins quotidiens des usagers, d'améliorer l'accès pour tous aux transports et de renforcer l'attractivité de la région Île-de-France. L'État participe au financement du prolongement du RER E vers l'ouest, qui s'inscrit dans sa priorité de modernisation et d'extension des transports des franciliens

La Région Île-de-France

La Région Île-de-France joue un rôle moteur pour l'emploi et la croissance française, tant par son poids économique que par son rayonnement. Première région économique d'Europe et la troisième au monde, derrière Tokyo et New York, l'Île-de-France est un territoire d'innovation, qui concentre 40% des activités de R&D de l'Hexagone, et qui bénéficie d'une attractivité internationale. La Région Île-de-France agit dans la plupart des domaines qui concernent le quotidien des 12 millions de Franciliens : les transports, mais aussi les lycées, le développement économique, l'environnement etc. Sur un espace qui couvre 2% du territoire français mais rassemble 18 % de sa population et près de 30% du PIB national, la Région mène une politique d'aménagement qui place l'environnement au cœur de ses priorités et mobilise ainsi 10 milliards d'euros sur cette thématique.

Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance les transports publics, les nouvelles mobilités et les mobilités durables pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, Île-de-France Mobilités fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, etc.), investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs. Elle décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont elle confie l'exploitation à des transporteurs. Présidée par Valérie Pécresse, Présidente de la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités est composée de la Région Île-de-France et des huit départements franciliens et porte ainsi la vision de l'ensemble des transports d'Île-de-France (train, RER, métro, tramway, T Zen et bus).

Le Département des Hauts-de-Seine

Le Département des Hauts-de-Seine participe à la conception et à la réalisation de projets d'amélioration des transports en commun traversant son territoire. Il finance en partie ou en totalité ces projets, comme ici en investissant 245 millions d'euros pour le prolongement du RER E depuis 2012.

Le Département participe également aux projets de prolongement du tramway T10, du T1 à Colombes ou encore du T1 vers Nanterre-Rueil-Malmaison. A travers ces investissements, le Département améliore la qualité de vie des Altoséquanais et l'attractivité du territoire, et participe au développement des mobilités durables dans les Hauts-de-Seine. L'engagement du Département se traduit ainsi par le maintien de moyens importants pour faciliter les déplacements des Altoséquanais

avec des investissements prévus à hauteur de 68,6 millions d'euros pour l'année 2024 afin de continuer à développer les infrastructures de transports. La collectivité reste également le premier département contributeur au fonctionnement d'Ile-de-France Mobilités (116 millions d'euros).
Le Département poursuit également son action volontariste en faveur du développement des mobilités douces avec le déploiement de son plan vélo avec un investissement de 150 millions d'euros, afin de réaliser 120 km de pistes cyclables supplémentaires d'ici la fin du mandat.

Le Département des Yvelines

Le Département des Yvelines a souhaité contribuer à l'arrivée d'EOLE pour les habitants de la vallée de la Seine, et a porté sa participation financière de 200 M€ (CE 01-12) en 2016 à près de 300 M€ (CE 01-12) aujourd'hui.
L'avancée des travaux nécessaire au projet EOLE est perceptible dans les Yvelines avec la réalisation de plusieurs ouvrages remarquables (voie SNCF de dédoublement aménagée entre les gares d'Epône et de Mantes-Station, viaduc édifié à la hauteur de Mantes sur 800 mètres de long, création d'une zone de maintenance à Mantes-la-Jolie avec un atelier dédié aux futures rames nouvelle génération, suppression du passage à niveau de Buchelay, etc.)
A sa mise en service jusqu'à Mantes-la-Jolie prévue en 2026, EOLE permettra de relier Poissy à la Défense en 14' et en 40' pour Mantes-la-Jolie, sans changement à la gare Saint-Lazare.
Il se substituera aux trains de la ligne J et desservira 10 gares yvelinoises : Mantes-la-Jolie, Mantes Station, Epône-Mézières, Aubergenville-Elisabethville, Les Mureaux, Les Clairières de Verneuil, Vernouillet-Verneuil, Villennes-sur-Seine, Poissy et Houilles-Carrières-sur-Seine.
Le déploiement de cette infrastructure ferroviaire de grande qualité est un vecteur de développement fondamental. Afin de renforcer l'attractivité des territoires de la vallée de la Seine, qui passe par l'aménagement des pôles gare et de leur environnement, le Département est un acteur majeur qui accompagne le projet EOLE afin d'optimiser le trajet du dernier km et proposer aux habitants et entreprises, actuels et futurs, les meilleures conditions d'accessibilité. Ceci passe par le développement d'équipements multimodaux de qualité et des espaces publics rénovés, mais également par la construction de logements neufs et adaptés, de bureaux et d'équipements publics de qualité avec des commerces et services.
Les quartiers de gare EOLE seront ainsi rénovés et permettront d'accueillir les voyageurs dans les meilleures conditions en leur proposant :

- Des gares routières optimisées afin de réduire les temps de correspondances,
- Plus de 1 600 stationnements vélos supplémentaires et un réseau cyclable renforcé et sécurisé,
- Des espaces publics apaisés, donnant la priorité aux piétons et aux cycles,
- Un cadre de vie plus végétalisé,
- Des services et des commerces.

Des travaux ont d'ores et déjà été réalisés, tels que l'aménagement des espaces publics des pôles gare d'Aubergenville ou de Villennes.
En 2024, les études et les travaux se poursuivront avec :

- La construction d'un parking relais et la réorganisation des circulations sur le pôle gare des Clairières-de-Verneuil,
- La consultation publique de la ZAC Mantes U, projet de requalification urbaine majeur, en lien direct avec la gare de Mantes-la-Jolie,
- La finalisation des avant-projets des pôles gare de Mantes, des Mureaux et de Poissy.

La Ville de Paris

Depuis 2001, la Ville de Paris est engagée dans une politique ambitieuse de limitation de la pollution liée aux transports routiers par le développement des transports collectifs et alternatifs à la voiture individuelle. Elle soutient ainsi les projets de prolongements de métro et de RER, participe au financement de la mise en accessibilité du réseau de bus parisien et des projets de tramways au premier rang desquels figure le tramway T3b dont le prolongement de la Porte d'Asnières à la Porte de Dauphine a été inauguré le 5 avril 2024. La Ville est le premier département financeur des transports en commun en Ile-de-France, avec plus de 441 millions d'euros par an et le co-financement des nouvelles infrastructures. Elle contribue ainsi à l'amélioration de la qualité des transports (aménagement des stations de métro et de RER, achats de nouvelles rames pour les lignes de transport structurantes et de nouveaux bus…) et à l'augmentation de l'offre sur les réseaux de transports en commun. En complément au réseau de bus, la Ville de Paris a mis en place des lignes de Traverses pour la desserte fine des quartiers populaires avec des minibus électriques, et a développé son propre dispositif de service de mobilité partagée avec des places de stationnement réservées en voirie (Mobilib'). Enfin, la Ville de Paris œuvre pour le développement des mobilités actives, en transformant les rues pour favoriser la marche et le vélo ainsi qu'en aidant financièrement à l'acquisition de vélos (VAE, vélos cargos, vélos mécaniques).

La Société des Grands Projets

La Société des grands projets est l'établissement public créé par l'État dont la mission est de piloter le déploiement et le financement du Grand Paris Express, futur métro du Grand Paris et plus grand projet d'infrastructure et d'aménagement d'Europe. Elle assure la construction des infrastructures qui composent le réseau et l'acquisition des matériels roulants qui le parcourront. Avec 200 kilomètres de réseau, le projet prévoit la création de quatre nouvelles lignes autour de Paris (15, 16, 17 et 18), le prolongement de la ligne 14 et la construction de 68 gares.

SNCF Réseau

Pour répondre aux besoins croissants de mobilité et développer le mode ferroviaire au service de la transition écologique, SNCF Réseau développe l'offre de service pour le fret et le marché voyageurs sur les 28 000 kilomètres de ligne dont il assure l'entretien, la modernisation et la sécurité. Gestionnaire du réseau, il commercialise et garantit l'accès neutre et équitable à l'infrastructure. Partenaire des pouvoirs publics, des territoires et des entreprises ferroviaires, SNCF Réseau a pour priorité absolue la satisfaction de ses clients.
Société anonyme du groupe SNCF, l'entreprise compte plus de 50 000 collaborateurs pour un chiffre d'affaires de près de 7,6 milliards d'euros en 2023.
www.sncf-reseau.com

Contacts Presse

Etat

pref-presse@paris.gouv.fr

Région Île-de-France

Amélie Ghersinick - amelie.ghersinick@iledefrance.fr / service.presse@iledefrance.fr

Île-de-France Mobilité
Amélie Lange - 01 82 53 80 90 - amelie.lange@iledefrance-mobilites.fr

Conseil Départemental des Hauts de Seine
Jean-Philippe Couture - 07 64 61 77 95 - jcouture@hauts-de-seine.fr

Conseil Départemental des Yvelines
Éric Delafoy - 06 07 11 84 52 - edelafoy@yvelines.fr

Ville de Paris
httpps//presse.paris.fr - 01 42 76 49 61

Société des Grands Projets
Jérémy Huppenoire - 01 70 93 12 11 - 06 34 47 16 18 - jeremy.huppenoire@sgp.fr

SNCF Réseau
Julien Duperray - 06 10 41 73 25 - julien.duperray@reseau.sncf.fr

SNCF Réseau Île-de-France
Ophélie Zeugmann - 06 98 46 55 94 - ophelie.zeugmann@reseau.sncf.fr

Projet Eole :
Armelle Lagrange - 06 18 51 62 06 - armelle.lagrange@sncf.fr