

# RER E

Départements concernés

75 78 92 95

Correspondances du prolongement

Existantes



À venir



Grand Paris Express

Février 2013

RER

Prolongement d'Hausmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie

## Le projet

Le prolongement du RER E à l'ouest d'Hausmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie a pour principal objectif d'accompagner le développement de l'ouest francilien en améliorant la liaison Paris – La Défense et de soulager le RER A. Il s'agit de réaménager la ligne existante entre Mantes-la-Jolie et La Défense et de percer un tunnel entre Hausmann-Saint-Lazare et La Défense. Le projet s'accompagnera de la création de 3 nouvelles gares (La Défense, Nanterre et Porte Maillot).

## Les bénéficiaires voyageurs

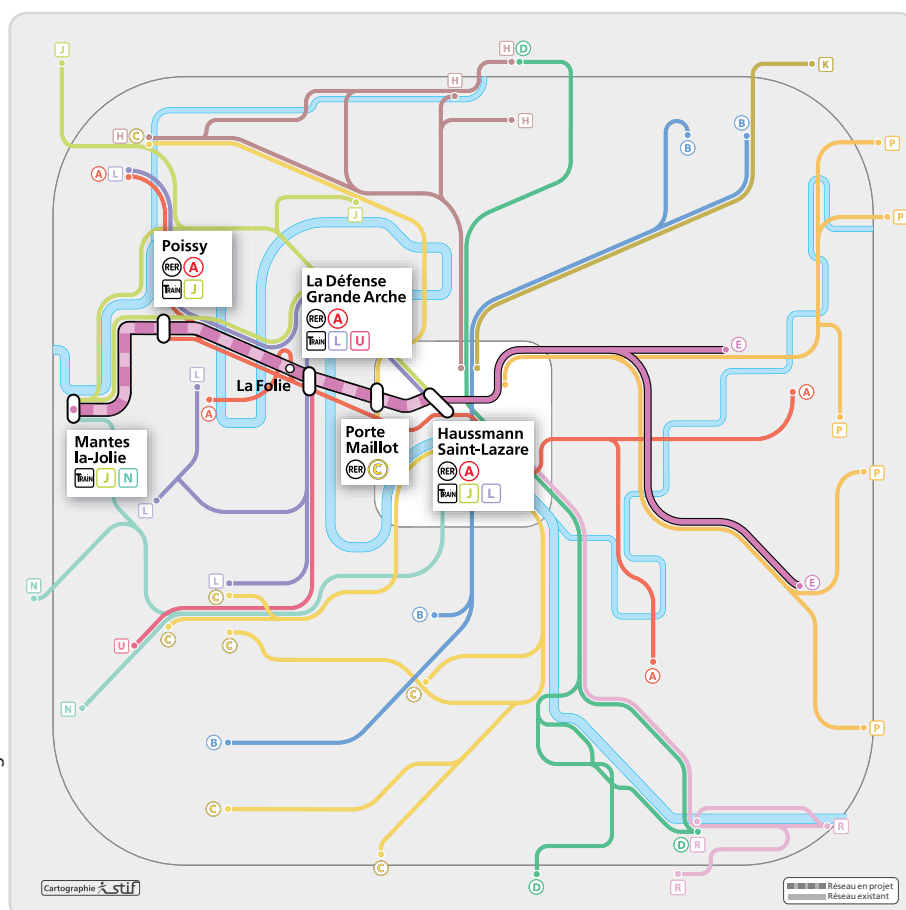
### OFFRE

- **Correspondances du prolongement avec des lignes existantes ou en projet** : les RER A et C, la ligne 1 du métro, la ligne de tramway T2, les lignes de train J, L, N et U et les futures lignes Orange, Rouge et Verte du Grand Paris Express.

### QUALITÉ DE SERVICE

- **Désaturation** de l'ordre de 10 à 15 % pour le RER A entre La Défense et Auber et de l'ordre de 12 % pour les RER B et D entre Gare du Nord et Châtelet, soulageant ainsi le pôle d'échanges de Châtelet-Les Halles.
- **Réduction du temps de parcours** entre La Défense et Seine Aval (réduction de 4 à 17 minutes).
- **Amélioration de la régularité** des trains de l'ouest francilien.
- **Accès direct à La Défense** pour les voyageurs du RER E.

Latitude-Cartagène - 2013.



## Les chiffres-clés

Mantes-la-Jolie – La Défense : **35 min** pour les semi-directs

Désaturation du RER A entre La Défense et Auber qui pourrait atteindre **10 à 15 %**

**47 km** de voies existantes réaménagées

**620 000** voyageurs/jour

Création de **8 km** d'infrastructure souterraine

Mise en service : fin **2020**

## INTÉGRATION URBAINE

- **Accompagner le développement** des bassins d'emplois situés en bordure de Seine (Mantes, Poissy et Les Mureaux) et mieux relier les bassins d'emplois existants (Paris, La Défense).

## Le coût et les financements du projet

### L'infrastructure

Le coût d'objectif du projet est estimé à **3,2 Md€** (valeur 2009).

### Les financeurs du projet

À ce stade, les études et les premiers travaux d'un montant de **334 M€** sont financés à hauteur de 65 % par la Région Île-de-France et 35 % par l'État.

Le plan de financement des travaux sera arrêté entre les partenaires (Région Île-de-France, État, départements et STIF) à l'issue des études d'avant-projet.

RER

E

## Les acteurs

En tant que pilote de l'ensemble du projet, le STIF – l'Autorité organisatrice des transports en Île-de-France – définit l'offre de service, veille au respect du programme, du calendrier et des coûts.

- **RFF** assure la maîtrise d'ouvrage pour les éléments de l'infrastructure du réseau ferré national.
- La **SNCF** assure la maîtrise d'ouvrage pour les biens dévolus à l'exploitation des services de transport.

## Le calendrier

### Les principales étapes :

#### Décembre 2009

Approbation du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales et saisine de la CNDP par le Conseil du STIF

#### D'octobre à décembre 2010

Débat public mené par le STIF et RFF

#### 9 février 2011

Approbation du bilan du débat public par le Conseil du STIF (décision de poursuivre le projet)

#### Décembre 2011

Approbation du schéma de principe par le Conseil du STIF

#### Du 16 janvier au 18 février 2012

Enquête publique menée par le STIF, RFF et la SNCF

#### 31 janvier 2013

Déclaration d'utilité publique

#### Mi-2013

Études d'avant-projet

#### 2014

Début des travaux

#### Fin 2020

Mise en service