

**Bernard GOBITZ**  
23, Boulevard de Strasbourg  
94 130 NOGENT SUR MARNE  
tél. : 06 62 17 58 29  
bernard.gobitz@free.fr

Nogent, le 16 décembre 2010

**COMMISSION PARTICULIERE  
DU DEBAT PUBLIC SUR LE PROJET  
DE PROLONGEMENT DU RER E  
A L'OUEST**  
**Tour Pacific – Bâtiment Est**  
**11 Cours Valmy**  
**92977 PARIS LA DEFENSE 7**

**Objet : Prolongement du RER E à l'ouest**  
**Contribution / Proposition de maillage à Magenta**

Monsieur le Président,

Je me permets de vous remettre ci-joint une contribution qui, je l'espère, retiendra l'attention des membres de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de prolongement du RER E à l'ouest.

Il s'agit de l'exposition d'une idée destinée à enrichir le projet initial en améliorant significativement la diffusion des voyageurs et leur accès à la gare de Magenta.

La réalisation de cette idée entraîne aussi des conséquences positives pour le réseau de métro urbain de Paris, indépendamment du projet du prolongement du RER E. Afin que les membres de la Commission puissent juger de l'intérêt global de cette idée, j'ai aussi exposé ces conséquences bénéfiques, bien que celles-ci soient hors projet.

En vous remerciant à l'avance de la prise en compte de ma contribution par la Commission, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations respectueuses.



Bernard GOBITZ

## CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST

### PROPOSITION DE MAILLAGE A MAGENTA

#### Le « shunt » Poissonnière - Louis Blanc de la ligne 7

Cette proposition résulte des constatations suivantes :

- L'ensemble constitué les gares du Nord, de l'Est et Magenta constitue l'un des pôles d'échange majeurs de la région Ile-de-France.
- Le **prolongement du RER E à l'ouest** et la constitution d'un second axe RER est-ouest renforcera encore l'importance de ce pôle à l'horizon 2020.
- La ligne 7, bien que passant à proximité de ce pôle, ne dessert ni les deux gares du RER, ni la Gare du Nord et ne participe donc pas à la diffusion dans Paris des voyageurs arrivant par ces stations,
- La ligne 7 bis est sous-utilisée, sa clientèle potentielle préférant utiliser d'autres lignes proches, la 7 et surtout la 11, mieux connectées au reste du réseau.
- Le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier entrainera une forte augmentation de son trafic à l'horizon 2019, en particulier sur son tronçon central entre la Porte des Lilas et République, ce qui accroîtra l'intérêt de mieux utiliser l'itinéraire parallèle constitué par la ligne 7 bis.

La proposition consiste à créer :

- un « shunt » d'environ 1200 m sur la ligne 7 entre les stations « Poissonnière » et « Louis-Blanc »,
- une station intermédiaire « Magenta » en correspondance courte avec les lignes de RER B, D et E, les lignes de métro 4 et 5, et le pôle autobus et donnant accès aux gares du Nord et de l'Est.

Ce « shunt » libèrera le tronçon Poissonnière-Louis Blanc de la Ligne 7, et permettra de prolonger la ligne 7 bis de Louis Blanc à Gare de l'est, sans travaux supplémentaire de génie civil. Ce prolongement renforcera l'attractivité de cette courte ligne en offrant :

- un accès au pôle Gare du Nord-Magenta au prix d'une seule correspondance quai à quai avec la ligne 7 à Louis-Blanc, ou d'un cheminement piétonnier depuis Château-Landon,
- un accès direct à la gare de l'Est par les stations Château-Landon et Gare de l'Est,
- des correspondances nouvelles avec les lignes de métro 4 et 5 à Gare de l'Est et les bus desservant cette gare.

Autres conséquences de la création du « shunt » Poissonnière-Louis Blanc :

- légère accélération de la ligne 7 par raccourcissement du trajet Poissonnière-Louis Blanc et suppression d'un arrêt intermédiaire,

- simplification de l'exploitation de la ligne 7 bis, par suppression des manœuvres « en Z » à Louis-Blanc »,
- garage possible des rames de la ligne 7 bis dans le tunnel abandonné entre gare de l'Est et Poissonnière,
- report sur la ligne 7 bis d'une partie du trafic des lignes 11 et 7, renforçant l'intérêt d'une éventuelle fusion ultérieure des lignes 7 bis et 3 bis permettant une desserte performante du CHU Robert Debré (2 000 salariés, 30 000 patients hospitalisés et 200 000 consultations par an).

### A quel coût ?

Pour évaluer l'ordre de grandeur de l'investissement nécessaire à la réalisation du « shunt » Poissonnière - Louis Blanc, il semble possible de tenter une analogie avec la première phase du prolongement sud de la ligne 4 :

N° ligne	4	7
parcours	Porte d'Orléans Mairie de Montrouge	Poissonnière Louis Blanc
longueur de tunnel	1470 m	env. 1200 m
nombre de stations à créer	1 Mairie de Montrouge	1 Magenta
méthode de construction	traditionnelle	probablement traditionnelle
difficultés majeures	* traversée du Bd. Périphérique * carrières	* traversée des voies de la Gare de l'Est * encombrement du sous- sol
coût	170 M € (base 2004)	200 / 250 M € ?

### En guise de conclusion :

Bien que la tendance actuelle ne soit pas aux modifications du réseau de métro intra-muros, il est possible de se demander si la contribution du « shunt » Poissonnière – Louis Blanc à une meilleure diffusion des voyageurs arrivant dans la capitale par les RER B, D et E et sa contribution à la désaturation du réseau intra-muros ne justifieraient pas à terme le déblocage d'une enveloppe budgétaire relativement modeste au vu des montants annoncés pour d'autres investissements dans les transports publics d'Ile-de-France.

La question mérite peut-être d'être posée.



**Pôle Magenta – Gare du Nord – Gare de l'Est**

**SITUATION 2010**



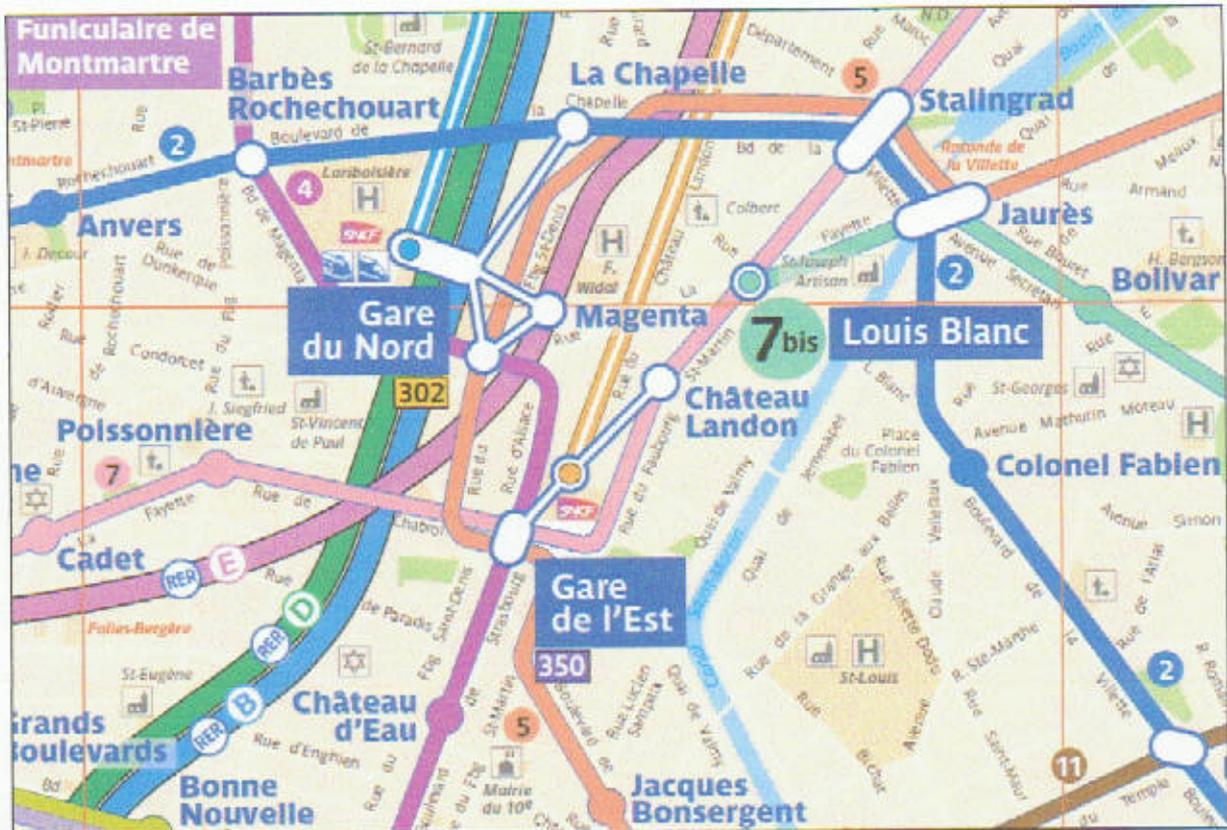
Nouveau tunnel + nouvelle station « Magenta » : —————

Tunnel de la ligne 7 abandonné : - - - - -

**Pôle Magenta – Gare du Nord – Gare de l'Est**

**PROPOSITION DE MAILLAGE A MAGENTA**

**Le « shunt » Poissonnière – Louis Blanc de la ligne 7**



**SITUATION 2010**



**PROPOSITION DE MAILLAGE A MAGENTA**