

## Problématiques identiques sur d'autres stations

Ces problématiques relevées par les maîtres d'ouvrage sur la faisabilité de l'accès sud se retrouvent pourtant sur d'autres stations du prolongement mais sont malgré tout alors considérées admissibles.

### ● Station Liberté :

- un retournement du flux piétons dans l'accès principal et un autre dans le secondaire
- pas d'escalier mécanique à la descente dans l'accès secondaire
- escalier fixe de 1,80 m dans l'accès secondaire.

L'accès secondaire dessert la cité Gagarine et la commune de Romainville, certainement génératrices de flux important.

### ● Station Place Carnot :

- deux retournements du flux piétons dans l'accès principal et un autre dans le secondaire
- un couloir souterrain de 80 mètres dans l'accès secondaire.

L'accès secondaire dessert la Base de Plein Air et de Loisirs, équipements fortement générateurs de déplacements (environ un million de visiteurs par an).

Page 51 du DEUP :

*« Le projet de base de loisirs de la Corniche des Forts dont les prévisions de fréquentation portent sur environ un million de visiteurs annuels. »*

### ● Station Hôpital :

- un retournement du flux piétons dans l'accès secondaire
- pas d'escalier mécanique à la descente dans l'accès secondaire
- escalier fixe de 1,80 m dans l'accès secondaire.

Cet accès secondaire est l'accès situé devant l'entrée principale de l'Hôpital.  
(Voir plus en détail page 15 et 16).

Page 423 du DEUP-G :

*« Les sorties des stations sont positionnées pour optimiser l'accessibilité aux équipements les plus fortement générateurs de déplacements. On peut citer à titre d'exemple : station Place Carnot pour le projet de Base de Plein Air et de Loisirs (BPAL) de la Corniche des Forts, station Hôpital pour l'hôpital intercommunal André Grégoire, stations Londeau-Domus et Rosny-Bois-Perrier vers les centres commerciaux Domus et Rosny 2. »*

# Station Hôpital

La station Hôpital se situe sous le boulevard de la Boissière et sous l'emprise de l'hôpital, entre l'entrée principale de l'hôpital et la rue des Saules Clouet.

● **Accès principal** : il est implanté sur le domaine de l'hôpital, sur un espace actuellement aménagé en parking. Sous forme de kiosque, il est équipé d'ascenseurs, d'un escalier mécanique pour la montée et d'un pour la descente, et d'un escalier fixe de 3,60 m.

● **Accès secondaire** : il est implanté sur le trottoir devant l'entrée principale de l'hôpital. Il est composé de 2 trémies avec, pour l'une un escalier fixe de 1,80 m, et un escalier mécanique à la montée pour l'autre.

L'accès principal avec toutes les circulations verticales mécaniques se trouve à 130 m de l'entrée principale.

L'accès secondaire sans escalier mécanique à la descente et sans ascenseur, et avec un escalier fixe réduit est l'accès qui dessert directement l'hôpital.

(Voir page 17).

**L'ASB11 pense que si l'accès principal est important du côté du carrefour Aristide Briand, en revanche l'accès secondaire ne répond pas assez à la demande de fréquentation de l'hôpital, notamment pour les nombreux malades qui le fréquentent et pour les visiteurs qui préféreront cet accès plus proche de l'entrée.**

L'ASB11 demande aux maîtres d'ouvrage de réétudier la problématique de ces accès afin de faciliter l'accès à l'hôpital principalement aux malades et aussi aux personnels et aux visiteurs.

## ● **Modification de l'accès secondaire :**

- au minimum une mécanisation à la descente doit être intégrée à cet accès.

Pour cela, l'ASB11 propose la modification des 2 trémies. Elle reprend une de ses propositions (AS3) pour l'accès au sud du boulevard de la Boissière pour la station Boissière.

L'accès se situe sur le trottoir. Il se présente sous la forme de 2 trémies de 3,60 m situées de part et d'autre de l'entrée principale, une trémie comportant un escalier fixe de 3,60 m, et la seconde un escalier mécanique à la montée ainsi qu'un à la descente comme sur d'autres stations du projet.

Cet élargissement des trémies nécessite un recalibrage complet du boulevard devant l'hôpital.

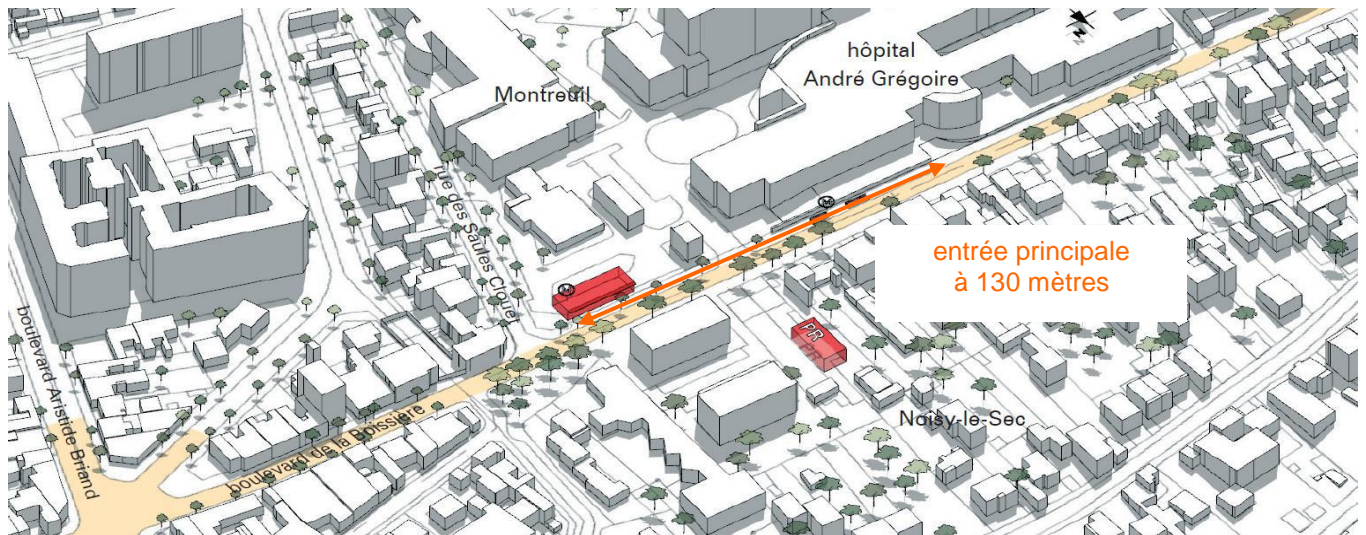
Le boulevard mesurant 15 mètres de façade à façade, il est possible de le recalibrer comme suit :

- trottoir côté sud (n° pairs, côté hôpital) : largeur de 7 mètres.
- trottoir côté nord (n° impairs, face à l'hôpital) : largeur de 2 mètres.
- chaussée : largeur de 6 mètres.

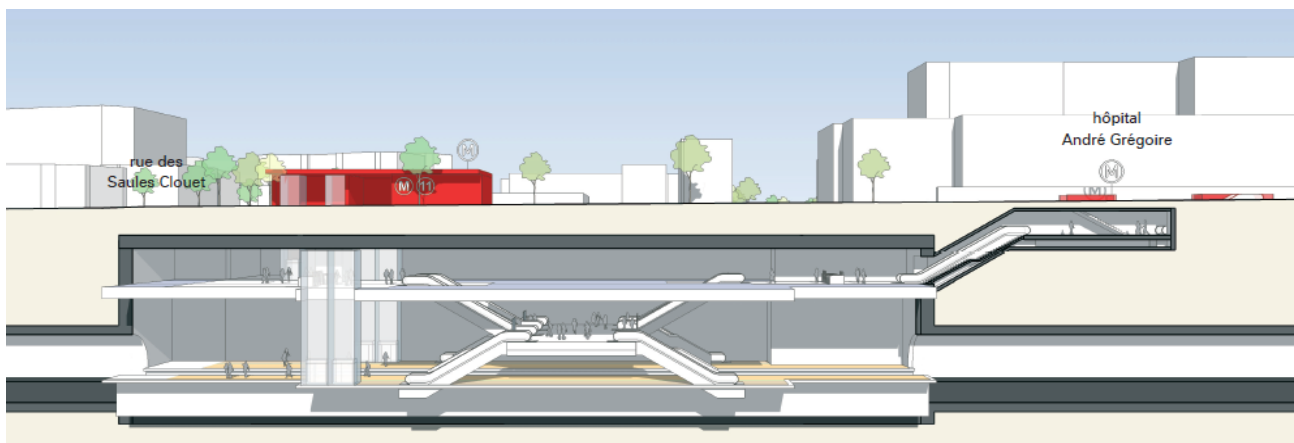
(Voir plus en détail R6 page 10, et plan page 6).

- l'idéal serait évidemment de créer les mêmes équipements que l'accès principal devant l'entrée principale de l'Hôpital.

Pour cela, l'ASB11 n'avance pas de propositions car les modifications sont trop importantes. Elle demande malgré tout que cette possibilité soit étudiée par les maîtres d'ouvrage.



► Vue en plan des accès de la station Hôpital



► Coupe de la station Hôpital

## Erreurs du rapport SITRAMO

Les maîtres d'ouvrage dans leur rapport en Réponse à l'enquête d'utilité publique ne manquent pas de signaler certaines erreurs relevées dans le rapport SITRAMO, bureau d'étude mandaté par la mairie de Montreuil, et qui a travaillé à partir des propositions de l'ASB11.

Page 18 du Rmoc :

« Les propositions et illustrations formulées par SITRAMO s'appuient sur des extraits partiels d'éléments présentés dans les dossiers de concertation et d'enquête publique du projet de prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier. Ces documents d'expertise proposent des solutions techniques étudiées de manière sommaire et non exhaustive. »

Il n'a jamais été possible pour l'ASB11 et le cabinet SITRAMO d'obtenir des informations complémentaires (techniques et financières) au DEUP auprès des maîtres d'ouvrage pour pouvoir travailler avec des données précises et ainsi pouvoir présenter des solutions techniques moins sommaires et plus exhaustives.

Page 20 du Rmoc :

« La suppression de la mécanisation à la descente pour faciliter l'insertion urbaine pénalise l'ensemble des usagers des transports au regard des enquêtes d'accessibilité et de pénibilité. Les maîtres d'ouvrage conjoints ont toujours recherché à avoir sur chaque station au moins 1 accès offrant une mécanisation complète, à la montée comme à la descente. »

Escalier mécanique à la descente : il s'agit d'un oubli, en effet la trémie prévue dans le rapport SITRAMO est assez large pour recevoir également un escalier mécanique à la descente.

Page 20 du RCetAV :

« Mais que, concernant la sortie sud de cette station, il propose que celle-ci soit sur le côté nord du boulevard de la Boissière nécessitant une seule expropriation, celle de la parcelle 134, compte tenu des fortes incertitudes sur la possibilité technique de réaliser une sortie sur le côté sud de ce boulevard principalement liées au passage sous un immeuble collectif et de son possible effondrement. »

Passage sous un immeuble collectif : ce passage dans le rapport SITRAMO n'est pas prévu sous l'immeuble collectif mais en limite. Il suffit simplement de le décaler de quelques mètres comme l'ont d'ailleurs fait les maîtres d'ouvrage dans leur nouvelle étude.

### ● Comparatif des erreurs (ou négligences) :

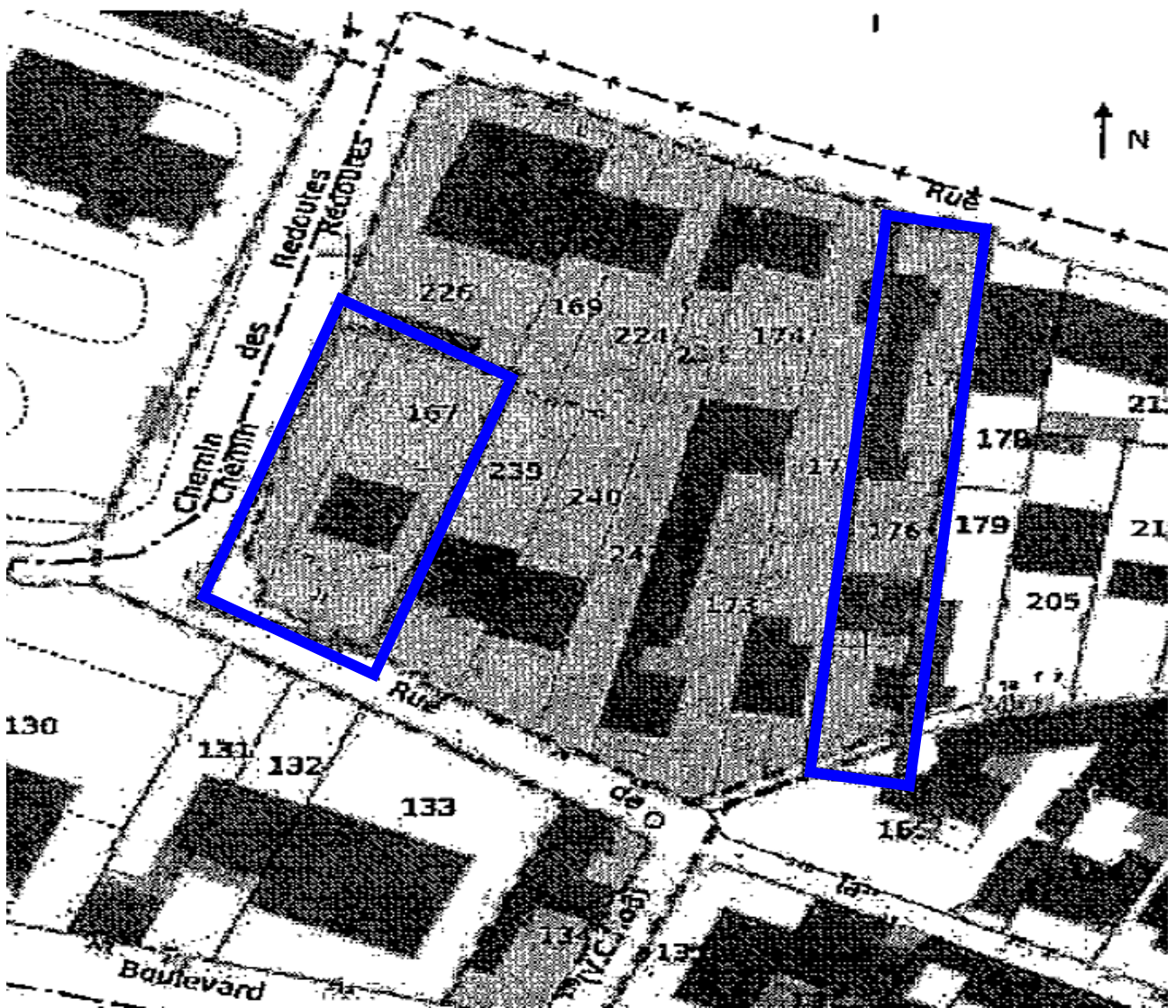
Au cours de l'enquête publique, les maîtres d'ouvrage se sont aperçus, après 3 ans d'études qu'il était possible de réduire les emprises pour la solution B (variante soumise à l'enquête publique) et ainsi éviter les acquisitions foncières de 3 parcelles. Cette proposition a été soumise à la Commission d'enquête mais n'a pas été retenue.

Est-ce que cela veut dire que si l'ASB11 n'était pas intervenue dans ce dossier, alors 3 familles auraient été expropriées sans aucune véritable raison ? C'est un peu difficile à comprendre et à accepter.

Page 16-II du Rmoc :

« Réduction des emprises travaux proposées au dossier d'enquête » « ... il est confirmé qu'il est possible de réduire de 14 à 11 parcelles... » « A minima, les parcelles E167, E176 et E177 ... ne seraient plus concernées par les acquisitions foncières. Cette proposition n'impacterait ni le planning ni le budget du projet. »

(Voir plan page16-II du Rmoc et ci-dessous).



« Parcelles sur site de la station La Boissière avec parcelles nécessaires pour la réalisation de la station tel que présenté dans le Dossier d'enquête publique et indications des parcelles épargnées (encadrées en bleu) grâce à la réduction des emprises liées à la réalisation de la station La Boissière en s'appuyant sur la méthodologie proposée pour les stations Liberté et Hôpital. »