

Introduction : accès Boissière au sud du boulevard

- 1) L'ASB11 demande que l'implantation de l'accès sur le boulevard de la Boissière soit modifiée. Elle demande donc que cet accès se fasse au sud du boulevard (côté pair) et non au nord (côté impair) comme prévu et ce pour 2 raisons principales importantes :
- éviter les 2 expropriations qui subsistent
 - éviter à un très grand nombre de personnes de traverser le boulevard.

Dans sa contribution remise à l'enquête publique, l'ASB11 avait déjà proposé que l'accès de la station se trouve au sud du boulevard et avait ainsi présenté 2 solutions d'accès.

Dans ce nouveau rapport, l'ASB11 tient une nouvelle fois à démontrer que d'autres solutions existent, contrairement à l'avis des maîtres d'ouvrage, et à corriger quelques imperfections ou omissions.

Principales problématiques soulevées par les maîtres d'ouvrage pour la construction de l'accès sur le côté sud (n° pairs) du boulevard de la Boissière :

(voir plus en détail pages 8 à 13)

- construction du couloir souterrain sous un immeuble collectif
- retournement flux piétons
- pas d'escalier mécanique à la descente
- nécessité du couloir souterrain.

Toutes ces problématiques ne sont pas avérées.

(Voir nos réponses plus en détail pages 8 à 13).

Par contre certaines de ces problématiques posées comme condition d'infaisabilité se retrouvent sur des accès d'autres stations où elles ne semblent pas poser de problèmes.

(Voir pages 8 à 13 les comparatifs et pages 14 à 16).

2) L'ASB11 demande également à ce que soit revu l'accès situé devant l'entrée principale de l'Hôpital.

L'accès principal de cette station (avec ascenseur et escalier mécanique à la montée et à la descente) est placé à 130 mètres de l'entrée principale de l'Hôpital.

Par contre, devant cette entrée l'accès secondaire prévu est le plus petit de tous les accès prévus sur le prolongement de la ligne 11. Et surtout, il ne possède pas d'escalier mécanique à la descente.

L'ASB11 pense que cet accès ne répond pas à la demande de fréquentation de l'hôpital : nombreux malades, personnels, et tous les visiteurs qui préféreront cet accès au droit de l'entrée principale toute proche.

(voir pages 15 à 16 plus en détail avec les propositions de l'ASB11).

SOMMAIRE

Page 1	Introduction : accès Boissière au sud du boulevard
Page 2	Pas d'expropriations
Pages 3 et 4	Flux de personnes et traversée du boulevard dangereuse
Pages 5 à 7	Propositions de l'ASB11 pour l'accès au sud du boulevard (présentation et plan)
Pages 8 à 13	Problématiques soulevées par les maîtres d'ouvrage et réponses de l'ASB11 à ces problématiques
Page 14	Problématiques identiques sur d'autres stations
Pages 15 et 16	Station Hôpital
Pages 17 et 18	Erreurs du rapport SITRAMO

 Tous les extraits de textes proviennent des documents ci-dessous :

DEUP :	Dossier d'Enquête d'Utilité Publique.
DEUP-G :	Dossier d'Enquête d'Utilité Publique, pièce G : étude d'impact sur l'environnement.
Rmoc :	Réponses des maîtres d'ouvrage conjoints.
RCetAV :	Rapport, Conclusions et Avis motivé de la Commission d'Enquête.

Pas d'expropriations

Les 2 pavillons concernés par les expropriations sont 2 maisons en copropriété qui se trouvent sur la parcelle n°134.

On parle donc de 2 expropriations et non d'une seule.

Elles faisaient déjà partie de celles prévues au projet soumis à l'Enquête Publique.

À plusieurs reprises les maîtres d'ouvrages disent vouloir limiter les expropriations et chercher à localiser les ouvrages de surface sur le domaine public ou privé non bâti.

L'implantation de l'accès au sud du boulevard rentre parfaitement dans ce cas de figure, à savoir sur trottoir ou sur parcelles non bâties.

La volonté de la part des maîtres d'ouvrage d'implanter l'accès au nord du boulevard sur du bâti alors que d'autres possibilités existent peut être considérée comme un excès de pouvoir.

En effet l'ASB11 considère qu'il n'y a pas de nécessité publique à exproprier ces 2 maisons.

Page 117 du DEUP-G :

« Le projet a des impacts sur des parcelles, des constructions ou du tréfonds, malgré la localisation prioritaire des émergences, des stations et des ouvrages de services en surface sur le domaine public ou privé non bâti. »

Page 73 du DEUP :

« Par ailleurs, les acquisitions foncières pour l'insertion et la réalisation des stations et des ouvrages de service seront autant limitées que possible en milieu dense. »

Page 30 du DEUP :

« Conformément à l'article L.12-5 du Code de l'expropriation, l'ordonnance d'expropriation ne peut être attaquée que par la voie du recours en cassation et seulement pour incompétence, excès de pouvoir ou vice de forme. »

« La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment. »

Art.17. Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789, qui est l'un des trois autres textes fondamentaux auxquels renvoie directement et explicitement le Préambule de la Constitution du 4 octobre 1958, texte fondateur de la Ve République dont la dernière modification est la loi constitutionnelle n° 2008-724 du 23 juillet 2008 de modernisation des institutions de la Ve République.



► Deux vues des 2 maisons concernées par les expropriations

Flux de personnes et traversée du boulevard dangereuse



► Plan divisé en 3 zones : (basé sur un rayon de 600 mètres comme dans les documents des maîtres d'ouvrage)

- zone R (Rosny) : habitants du quartier prenant le métro à l'accès côté Rosny
- zone BS (boulevard sud) : habitants du quartier (côté sud du boulevard) prenant le métro à l'accès boulevard de la Boissière
- zone BN (boulevard nord en rouge) : habitants du quartier (côté nord du boulevard) prenant le métro à l'accès boulevard de la Boissière.

● Flux de personnes

Comparativement, le nombre d'habitants susceptibles de prendre le métro au niveau de l'accès Boissière est de plus de 10 000 côté sud du boulevard contre moins de 1000 côté nord.

Le flux de personnes est donc au moins 10 fois plus important sur le côté sud soit 10 fois plus de personnes obligées de traverser le boulevard pour prendre le métro ou en sortir 2 fois par jour.

De plus, au 200 bd de la Boissière, donc du côté sud, est prévue une annexe de l'hôpital Ville Evrard pour accueillir des personnes handicapées qu'il faut protéger d'une traversée dangereuse du boulevard pour prendre le métro.

La logique qui, au vu de ce qui est écrit à plusieurs reprises dans le DEUP semblerait être aussi celle des maîtres d'ouvrage, voudrait donc que l'accès soit implanté au sud du boulevard.

Les maîtres d'ouvrage eux-mêmes disent vouloir éviter les traversées de chaussée à un plus grand nombre de personnes et optimiser ainsi l'accessibilité aux stations.

Page 423 du DEUP- G :

« Les multiples sorties de métro sur espace public, éventuellement en pied d'immeubles, faciliteront l'accès aux quartiers en limitant les traversées de chaussée. »

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. »

● Usagers des transports en commun (rupture de modes de transport)

Un nombre important d'usagers des transports en commun feront la correspondance entre les lignes de bus et le métro.

L'ASB11 pense qu'il est primordial de protéger ces usagers en évitant au maximum de leur faire traverser un boulevard pour changer de mode de transport. Nombre d'accidents sont dus au fait de courir pour attraper son moyen de transport, a fortiori en traversant un boulevard accidentogène comme celui de la Boissière !

Les maîtres d'ouvrage sont évidemment d'accord pour que les correspondances se fassent dans les meilleures conditions.

- bus 102 : 2 arrêts du côté sud même si son parcours sera peut-être modifié

- bus 301 : 1 arrêt de chaque côté mais son parcours sera certainement modifié avec l'arrivée du T1

- bus 545 : un arrêt de chaque côté.

Soit 4 arrêts côté sud contre 2 côté nord.

Page 41-II du Rmoc :

« Les stations de métro des nouvelles infrastructures doivent permettre, comme dans les gares du réseau ferroviaire, des conditions satisfaisantes d'accès et de correspondance prenant en compte les différents modes de déplacement et l'environnement urbain des stations. »

L'implantation de l'accès côté sud répond bien mieux que celle côté nord aux enjeux d'accessibilité et d'inter modalité avec le réseau bus.

Page 23-II du Rmoc :

« Cette implantation de l'accès sud initial (au nord du boulevard de la Boissière) répond aux enjeux d'accessibilité de la station depuis le boulevard de la Boissière, notamment pour l'inter modalité avec le réseau bus. »

● Dangers du boulevard

Le boulevard de la Boissière est malheureusement connu des habitants du quartier, des élus et du Conseil Général pour être particulièrement dangereux, aussi bien pour les piétons que pour les véhicules.

Avec les véhicules stationnés en double file et ceux qui ne s'arrêtent pas aux passages piétons, il est très difficile et dangereux pour les piétons de traverser le boulevard.

Des accidents ont fréquemment lieu, comme ont pu le relever les maîtres d'ouvrage eux-mêmes.

Page 274 du DEUP-G :

« A Montreuil, une dizaine d'accidents routiers ont eu lieu en 2010 sur le boulevard de la Boissière. »



► Carrefour du boulevard de la Boissière et de la rue Edouard Branly