

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

Réponses de l'ASB11 à ces problématiques

(avec quelquefois un comparatif avec d'autres stations, comparatif à voir aussi pages 14 à 16)

Pages 27/30 du rapport, conclusions et avis motivés de la commission d'enquête

P1 : « 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. »

R1 : Pas de passage sous un immeuble collectif

Propositions AS1, AS2 et AS3 :

Les accès côté sud sont reliés à la station par un couloir qui prolonge l'emplacement de l'accès nord (prévu au rapport) implanté à plusieurs mètres de l'immeuble collectif concerné (n°211 bd de la Boissière). La modification de l'accès avec son couloir n'implique donc absolument pas un passage sous cet immeuble.
(Voir plans pages 5 et 6).

Page 20 du rapport, réponses des maîtres d'ouvrage conjoints

P2 : « L'une des propositions d'implantation de l'accès sud de la station au **sud du boulevard de la Boissière** implique **des acquisitions foncières non incluses au dossier d'enquête publique** (parcelles D109 et D111, cf. schéma 8 ci-contre). »

R2 : Selon proposition retenue : accès sans acquisitions foncières ou avec acquisitions foncières (partielles ou totales) mais sans expropriations.

Proposition AS1 :

L'accès en kiosque se situe à l'emplacement (en partie ou en totalité) des parcelles D109 et D111.
La parcelle D111 a déjà été achetée par l'EPF (Etablissement Public Foncier).
La parcelle D109 est en cours d'acquisition également par l'EPF.
Une partie de cette dernière parcelle fait l'objet d'études pour être rachetée en partie afin d'élargir la rue Edouard Branly et ainsi faciliter la giration des bus de la ligne 102 venant de Rosny.
Cette proposition nécessite l'acquisition (partielle ou totale) de ces parcelles auprès de l'EPF.

Proposition AS2 :

L'accès se situe en pied d'immeuble.
Cette proposition nécessite l'acquisition "en commun avec l'EPF" d'une partie seulement de ces parcelles, tout en laissant libre la construction des logements prévus au dessus.

Pour ces 2 propositions, l'ASB11 ne demande pas l'expropriation de ces 2 parcelles, cela ayant déjà été réalisé par l'EPF afin de construire des logements.

La surface totale de ces 2 parcelles est de 500 m². L'acquisition partielle en serait bien inférieure (environ 200 m²), la surface de la parcelle 134 prévue d'être expropriée pour l'accès nord était de 250 m².

Sur la parcelle D109 il y a une boutique de raticide.

Sur la D111 il y a un restaurant (ancienne pizzeria) et le logement est déjà vacant.

Proposition AS3 :

L'accès se situe sur le trottoir du boulevard de la Boissière de part et d'autre de la rue Edouard Branly (n°204 à 210).
Cette proposition ne nécessite aucune acquisition de parcelle.

P3 : « *Compte tenu de la population attendue dans le secteur en développement des Hauts Montreuil, l'accès sud tel que proposé est sous-dimensionné pour en faciliter l'insertion urbaine. Il nécessite à minima les largeurs prévues au dossier d'enquête.* »

R3 : Accès non sous-dimensionné, conforme aux largeurs prévues au dossier d'enquête.

Propositions AS1 et AS2 :

Les dimensions de l'accès sont les mêmes que celles proposées au nord du boulevard ainsi que celles des accès principaux des stations Liberté, Carnot, Hôpital et Rosny.

Proposition AS3 :

- La largeur cumulée des 2 trémies correspond à la largeur des accès principaux de toutes les stations
- cet accès sous forme de 2 trémies est le même et de dimensions identiques à celui de la station Rosny.

● **Comparatif** : accès 2 fois plus grand que les accès secondaires des stations Hôpital et Liberté.

P4 : « *Les temps d'évacuation sont impactés par une augmentation du temps de cheminement en souterrain et une réduction des largeurs de circulation pour cet accès (esquisse proposant la suppression d'un escalier mécanique). Compte tenu de la profondeur de la station, ces dimensionnements risquent de ne pas être compatibles avec le respect des temps d'évacuation en cas de sinistre.* »

R4 : Accès avec escalier mécanique à la descente comme à la montée et sans réduction des largeurs, cheminement en souterrain peu important.

Propositions AS1, AS2 et AS3 :

L'augmentation du temps de cheminement en souterrain est faible (seulement 25 mètres de couloir, soit une quinzaine de secondes) et fait gagner le temps d'attendre que les voitures s'arrêtent pour laisser traverser les piétons...

Les largeurs de circulation ne sont pas réduites et sont comparables à celles des autres stations (voir réponse à la problématique n°2).

Il comporte un escalier mécanique à la montée et un à la descente.

● **Comparatif** : - 80 m de couloir sur l'accès secondaire de Carnot.
- pas d'escalier mécanique à la descente pour les accès secondaires des stations Hôpital et Liberté.

P5 : « *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.* »

R5 : Accès avec escalier mécanique à la descente (également).

Propositions AS1, AS2 et AS3 :

il comporte un escalier mécanique à la descente et un à la montée.

● **Comparatif** : pas d'escalier mécanique à la descente pour les accès secondaires des stations Hôpital et Liberté.

P6 : « *L'appréciation d'un cheminement souterrain dans un couloir de 6 à 7 mètres de large n'est pas forcément la solution préférée par le plus grand nombre d'usagers. Des aménagements urbains de qualité en surface pourraient certainement mieux répondre à ce besoin et profiter au plus grand nombre, notamment en dehors des horaires d'ouverture du réseau métro.* »

R6 : Flux de personnes beaucoup plus important côté Sud que côté Nord.

(Voir pages 3 et 4 de ce dossier).

Propositions AS1, AS2 et AS3 :

Plus de 10 000 habitants côté sud contre moins de 1000 côté nord (voir plan page 3), le nombre de personnes susceptibles de prendre le métro est donc 10 fois plus important côté sud. Il n'est absolument pas certain que les usagers préfèrent traverser un boulevard dangereux en attendant que les voitures les laissent passer plutôt que de prendre un cheminement souterrain fluide en toute sécurité.

Mieux vaut privilégier la sécurité à une légère gêne (?), mais dans tous les cas le carrefour doit être correctement sécurisé (ce qui a déjà été entrepris par le Conseil Général sur notre sollicitation commune avec d'autres habitants).

Cette problématique est en contradiction avec ce qui est écrit 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.* »

De combien est « le plus grand nombre » de personnes qui profitera de ces aménagements dans la nuit de 1h00 à 5h00 (horaires de fermeture du réseau métro) ?

P7 : « *L'implantation des trémies sur les trottoirs actuels (d'une largeur proche de 3,60 m) génèrera des situations moins confortables et moins sécurisantes tout en contraignant la circulation routière du boulevard, notamment en cas d'élargissement ponctuel de ces trottoirs (capacité routière à terme, croisement des différentes lignes de bus...). L'accord du Département de la Seine-Saint-Denis n'est pas garanti compte tenu de la nature du trafic (bus, poids lourds) et de son importance sur cet axe.* »

R7 : Trottoir plus « confortable » et plus sécurisé sans contrainte pour la sécurité routière.

Propositions AS1 et AS2 :

Ces accès n'ont aucun impact direct sur le trottoir du boulevard. Cependant des aménagements urbains devront être envisagés comme préconisé par le STIF pour l'accès Nord, et également par l'ASB11.

Un recalibrage de la voirie avec une chaussée de 6 m, comme prévu dans la proposition AS3 ci-dessous, pourrait rendre ce carrefour plus sécurisant et plus facile à traverser.

(Voir plans page 5 et 6).

Proposition AS3 :

Cet accès nécessite un recalibrage complet du carrefour au niveau du boulevard et de la rue Edouard Branly.

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

(voir plan page 6)

- trottoir côté sud (n° pairs) : largeur de 7 mètres

Le trottoir actuel mesure 3,50 m mais avec les arbres et le stationnement des véhicules, il ne reste que 1,50 m de passage utilisable pour les piétons (voir photo ci-dessous, page 11 à droite).

Son élargissement permet de construire les 2 trémies de 3,60 m de large chacune et ainsi d'avoir 2,80 m entre les trémies et les façades et 0,60 m entre les trémies et la bordure du trottoir.

Le Stif dans ces documents préconise un minimum de 2 m entre la trémie et les façades.

L'élargissement de ce trottoir génèrera ainsi une situation plus confortable et plus sécurisante pour les piétons.

Pages 88, 92, 148 et 152 du DEUP :

« *L'accès secondaire se dessine par deux trémies qui respectent les largeurs de passage sur le trottoir (2 m entre la trémie et les fronts bâtis, et 0,60 entre la trémie et la bordure du trottoir).* »

● **Comparatif :** 2 m entre la trémie et les façades pour les accès secondaires des stations Hôpital et Liberté.

- trottoir côté nord (n° impairs) : largeur 2 mètres.

Le trottoir actuel mesure 3,30 m mais avec les arbres et le stationnement des véhicules, il ne reste que 1,30 m de passage utilisable pour les piétons (voir photo ci-dessous, page 11 à gauche).

Sa modification permet d'avoir un passage pour les piétons plus important.

La modification de ce trottoir génèrera aussi une situation plus confortable et plus sécurisante pour les piétons.



► Trottoir côté nord (numéros impairs)



► Trottoir côté sud (numéros pairs)

- chaussée : largeur de 6 mètres.

La chaussée actuelle mesure 8,10 m.

C'est la largeur de la chaussée sur le boulevard de la Boissière au niveau du carrefour avec la rue Salvador Allende, situé à environ 100 mètres (voir photo ci-dessous) suite à un recalibrage de la voie réalisé en 2013, après un nième accident.

Cette modification n'a pas pu se faire sans l'accord du Département de la Seine-Saint-Denis, voire à leur demande. Au vu de ce carrefour avec la rue Salvador Allende modifié, ce rétrécissement de la chaussée n'est pas du tout une contrainte pour la circulation routière et le croisement des bus.



► Carrefour du boulevard de la Boissière et de la rue Salvador Allende

À noter que ce recalibrage de la voirie ne gêne pas la giration des bus 102 vers la rue Edouard Branly.

La chaussée est certes rétrécie mais le fait de rétrécir également le trottoir côté nord ne modifie pas la manœuvre des bus (qui se déportent sur la droite de la circulation pour tourner à gauche).

L'élargissement (déjà envisagé) de la chaussée rue Edouard Branly (côté ouest, boutique de raticide) faciliterait évidemment cette giration, tout comme dans la configuration d'aujourd'hui.

La seule contrainte est la nécessité d'abattre environ 10 arbres au total sur le boulevard. Les maîtres d'ouvrage se sont engagés à remplacer tous les arbres abattus.

Page 115 du DEUP-G :

« La mise en place des stations nécessite la destruction d'arbres d'alignement durant les travaux. Ces arbres seront remplacés soit à proximité des emplacements des arbres détruits, soit dans le cadre de réalisation d'aménagements paysagers de compensation. » « Les arbres abattus seront restitués en intégralité selon des implantations définies avec les collectivités et les gestionnaires de voirie. »

P8 : « *Le franchissement du boulevard de la Boissière par ces ouvrages générera en phase travaux des interfaces supplémentaires avec les réseaux concessionnaires (ouvrage d'assainissement, gaz..), les bâtis situés à proximité immédiate et la circulation routière.* »

R8 :

1) Concessionnaires : pas de réelles interfaces.

La majorité des ouvrages concessionnaires se trouvent à moins de 2 m des façades (ERDF, GRDF, Orange). La déviation des ouvrages gênants se fait bien avant le début du chantier. Ce sont les concessionnaires eux-mêmes qui dévient leurs propres réseaux.
Le collecteur d'égout sous forme d'ovoïde longe le boulevard sous la chaussée à 6 m des façades côté nord. Son radier est à moins de 4 m de profondeur.

Propositions AS1 et AS2 :

Selon la méthode de construction, ces ouvrages seront franchis soit en sous-œuvre, soit soutenus en phase travaux ce qui, pour ce type de travaux, ne constitue pas une grande gêne.

Propositions AS3 :

La plupart des ouvrages concessionnaires se trouvant à moins de 2 m des façades, ils ne sont pas impactés. Au n°210, le réseau EDF devra être dévié car il est situé à l'emplacement de la trémie.

Franchissement de l'égout : selon la méthode de construction, soit les travaux se feront en sous-œuvre sous l'ovoïde, soit l'ovoïde sera soutenu sur une longueur de 6 m (largeur du couloir). Techniquement, ceci ne constitue pas non plus une grande gêne.

● **Comparatif** : pour la construction des stations Hôpital, Carnot et Liberté, les surfaces de travaux étant nettement supérieures, les interfaces avec les réseaux concessionnaires seront bien plus importantes et nombreuses.

2) Bâtis à proximité : risque très faible.

3 bâtis se trouvent à proximité :

- immeuble de 3 étages situé au 210 du boulevard sur la parcelle n°129.

Propositions AS1 et AS2 :

Ce bâti se trouve à environ 10 m de la construction de l'accès.

Propositions AS3 :

Ce bâti se trouve à 2,80 m de la trémie d'accès, ouvrage peu profond.

● **Comparatif** : ce type de configuration : construction de 2 trémies d'accès à 2 m d'un immeuble de 2 étages, se retrouve pour l'accès secondaire de la station Liberté.
(voir pages 88 et 148 du DEUP)

- 2 maisons (parcelle n°134) au 213 du boulevard et au 199 rue Edouard Branly, (concernées par les expropriations).

Le couloir reliant l'accès sud à la station passe sous ces 2 maisons. Si la charge au dessus du couloir est jugée trop faible par les maîtres d'ouvrage, il est possible d'envisager de créer l'escalator donnant accès au quai à partir de l'accès sud et de construire alors le couloir entre le bas de cet escalator et les quais. La charge de l'ouvrage sous les 2 maisons serait alors beaucoup plus importante (plus de 10 mètres).

3) Circulation routière : gêne très ponctuelle.

Selon le mode de construction :

- construction du couloir en souterrain : aucune gêne pour la circulation

- construction du couloir à ciel ouvert : travaux par ½ chaussée (une seule file de circulation) pour un ouvrage de 7 m de long.

● **Comparatif** : les stations Liberté et Hôpital sont construites en tranchée couverte en chaussée et occasionnent la même gêne (une seule file de circulation) mais sur une longueur bien supérieure : d'environ 100 mètres (longueur des stations) et sur une durée beaucoup plus importante. La durée des travaux et la gêne pour la circulation sont donc beaucoup moins importantes.
(Voir pages 179, 182 et 183 du DEUP).

P9 : « L'implantation de l'accès Sud de la station au sud du boulevard de la Boissière sur ces parcelles D109 / D111 (leur maîtrise foncière reste à valider) génère **une perte de lisibilité et de fluidité liée au retournement des flux piétons** dans les espaces souterrains (diminution du confort). Les maîtres d'ouvrage expriment de très fortes réserves sur la fonctionnalité et la lisibilité d'une telle solution pour les voyageurs. »

R9 : Pas de perte de lisibilité et de fluidité et aucun retournement des flux piétons.

Proposition AS1 et AS2 :

La sortie et l'entrée de la station sont dans le sens des escaliers donnant sur les quais du métro comme pour l'accès côté nord, il n'y a donc pas de retournement.

Propositions AS3 :

Les 2 trémies sont à 90° avec le couloir souterrain et n'entraînent donc pas de retournement des piétons.

- **Comparatif** : - station Liberté : retournement sur les deux accès, voir pages 89 et 149 du DEUP
- station Carnot : retournement sur les deux accès, voir pages 91 et 151 du DEUP
- station Hôpital : un retournement sur l'accès secondaire, voir pages 93 et 153 du DEUP.

P10 : « La proposition d'allonger le couloir pour implanter les trémies sur le côté pair du boulevard de la Boissière implique une augmentation de la longueur du cheminement en souterrain et génère des **surcoûts** (ordre de grandeur **entre 1 et 2 M€**) pour un gain discutable pour les cheminements voyageurs. »

R10 : Surcoût maximum : 1 M€.

Propositions AS1, AS2 et AS3 :

Coût gros œuvre pour couloir de longueur 25 m, de largeur 6 mètres, de hauteur 3 m et de charge sur plafond de 4 m (profondeur totale 7mètres) : 500 000 euros.

(coût pour travaux identiques chez certains concessionnaires).

À rajouter à cela les coûts de l'aménagement du couloir, des études, du dévoiement des réseaux de concessionnaires et divers : coût certainement inférieur à 500 000 euros.

Soit un total de 1M€ maximum.

Les coûts des trémies et aménagements de celles-ci ainsi que celui du recalibrage de la voirie ne sont pas à rajouter car ils sont déjà inclus dans le coût de la station avec l'accès nord.