



*Les associations du collectif de 2015 continuent à réfléchir aux mobilités sur leur territoire qui, en gros, correspond à l'EPT Grand Paris Seine Ouest.*

*Plusieurs d'entre elles sont adhérentes de l'Association des Usagers des Transports, Fnaut Île de France et d'Environnement 92.*

*Les différents travaux du collectif du Val de Seine ont été financés par une dotation de la réserve parlementaire du sénateur André Gattolin.*

## **Cahier d'acteur pour la consultation internationale Routes du futur du Grand Paris**

C'était en mars 2015 : le collectif du Val de Seine (Boulogne, Issy ...) <sup>1</sup> extrapolait en 2030, avec deux professionnels <sup>2</sup>, le résultat d'une étude prospective de l'échangeur du pont de Sèvres d'où part la N 118. Nous sommes à l'interface de la petite et de la grande couronne d'Ile-de-France.

Vivre à Meudon, l'un de ses membres, apporte en 2019 ce rêve en tant que contribution à la réflexion sur les routes du futur du Grand Paris. En 2030, les espaces publics autoroutiers auront disparu de notre territoire urbain...

### **We have a dream...**

Nous sommes en 2030. Depuis 10 ans, le Grand Paris met en oeuvre un programme exceptionnel pour réussir la nécessaire transition énergétique et écologique. Il a décidé en particulier d'un plan de mobilité à l'intérieur du périphérique A86 qui réduit drastiquement la circulation automobile dans ce périmètre, met en valeur le potentiel d'espaces publics qu'il contient, privilégie les déplacements sobres, à pied et à vélo en particulier, relie tous les pôles de proximité par un réseau de transports maillé et favorise la multi-modalité .

Au Sud-Ouest, le duplex A86 est devenu gratuit et c'est l'ancienne N118 qui est à péage. Le tunnel poids lourds de rocade a enfin été construit. Le trafic a été divisé par 3 sur l'ancienne N118 qui a été transformée en avenue urbaine. Un axe de transport innovant et à haut niveau de service l'emprunte en son centre. Il relie le site stratégique d'Orsay à la Porte de Saint Cloud en irriguant le secteur du Pont de Sèvres, qui est devenu un haut lieu d'activités économiques, culturelles et de loisirs autour de la Seine.

1 - Collectif constitué à partir des associations qui, autour de 2010, s'étaient opposées au traitement de la voie rive gauche de Seine, de Sèvres au périphérique parisien, en boulevard urbain à 2 X2 voies.

2 - Yan Le Gal (Circam) et Chistian Collin (architecte).

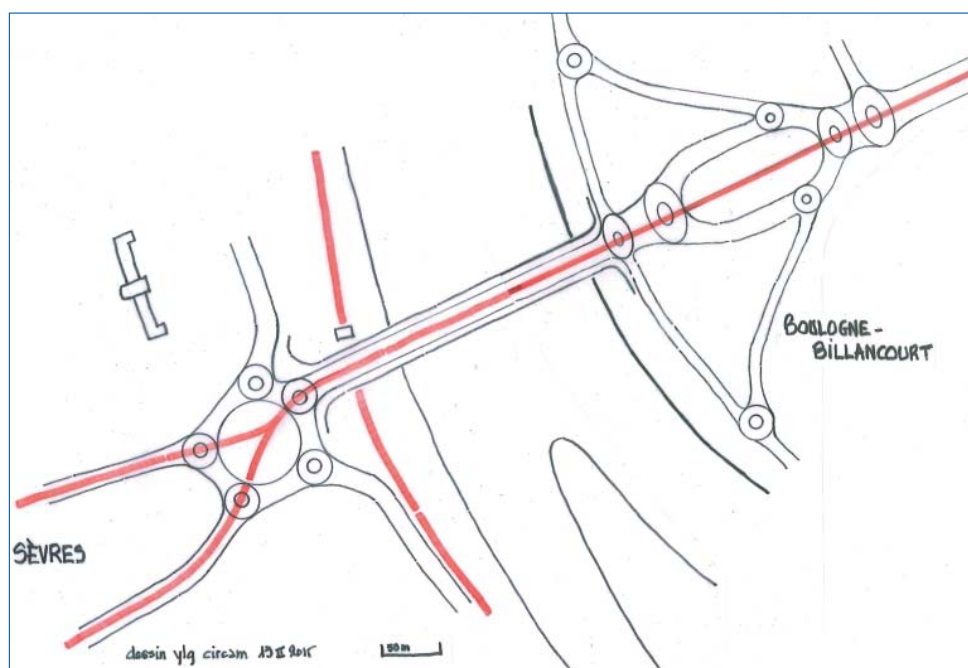
L'ancien noeud routier du Pont de Sèvres a été radicalement transformé. La diminution du trafic de moitié et la volonté de renforcer l'intensité urbaine de ce site remarquable ont conduit à supprimer la plupart des ouvrages routiers qui avaient déformé son image et fait perdre sa personnalité. Ces ouvrages routiers "à l'américaine" étaient efficaces aux heures creuses et la nuit pour garantir les parcours rapides des voitures et des motos, mais généraient des vitesses telles que les piétons et cyclistes avaient été exclus, que les bus étaient devenus inefficaces malgré les budgets importants qui leur étaient consacrés et que les rives de Seine se dégradait.

Mais l'intelligence et le bon sens des hommes ont repris le dessus et corrigé les méfaits d'un aveuglement suicidaire.

Le Grand Paris a décidé de redonner une échelle humaine à tous ses espaces publics remarquables qui constituent l'une de ses richesses mais qui ont été défigurés et appauvris par des aménagements conçus à l'échelle routière. La Ville a retrouvé la Seine, qui lui offre voie fluviale, site touristique, monuments historiques, promenade bleue et plate-forme logistique.

**Le secteur du pont de Sèvres est un exemple de cette métamorphose décidée par le Grand Paris.**


### Quelques explications de l'esquisse



#### Tête de pont côté Sèvres

Tous les ouvrages ont été démolis, à l'exception de l'accès au pont.

Un nivellement de l'espace public permet de faire communiquer à niveau les deux axes historiques qui convergent à cet endroit (la rive gauche de la Seine et l'axe royal Grande Rue de Sèvres-avenue Leclerc de Boulogne-Billancourt) et d'accueillir l'avenue urbaine (ancienne RN 118).



Les cinq directions communiquent entre elles, simplement, sur une place ronde dont l'anneau à double sens est ponctué par un chapelet de petits ronds-points. Ce dispositif garantit à la fois un apaisement des vitesses, donc la sécurité, l'accueil des piétons et des cyclistes et la fluidité.

Un double axe de transport formant un Y (en rouge sur l'esquisse) constitue l'armature du système. Les itinéraires sont directs et prioritaires. Une plate forme multimodale est aménagée au niveau du tramway T2 avec tous les équipements nécessaires pour faciliter des liaisons accessibles entre les différents modes de transports (ascenseurs, escaliers, cheminements, parkings...) et fournir les informations.

Sur le pont, la branche commune de l'Y est aménagée en site central. Le quai de Seine a été entièrement dégagé de la circulation automobile. Il est consacré aux piétons et aux cyclistes. Il s'intègre aux réseaux piétons et cyclables, continus et accessibles, reliant les différents pôles urbains et d'activités du secteur (Centre de Sèvres, Centre de Boulogne Billancourt, Ile Seguin, passerelle, Seine Musicale, etc.).

### **Tête de pont côté Boulogne**

La transformation de l'espace public est moins spectaculaire que du côté Sèvres car la continuité à niveau entre le pont et la ville de Boulogne - Billancourt avait été conservée. La plupart des anciennes bretelles routières de branchement entre ce niveau supérieur et le niveau des berges de Seine ont été supprimées et les bretelles résiduelles fonctionnent toutes à double sens.

L'anneau autour du pôle bus est rétabli et fonctionne lui aussi à double sens. Cela permet les demi-tours pour la circulation et l'accostage des bus, côté pôle, dans le sens des aiguilles d'une montre.

Comme à Sèvres, un chapelet de ronds-points ponctue cet anneau avec les mêmes avantages en termes d'apaisement des vitesses, d'accueil des piétons et des cyclistes et de fluidité.

L'axe de transport (en rouge sur l'esquisse) traverse le pôle et les ronds-points.

Le quai de Seine est dégagé et dévolu aux piétons et aux cyclistes dans un cadre de verdure.

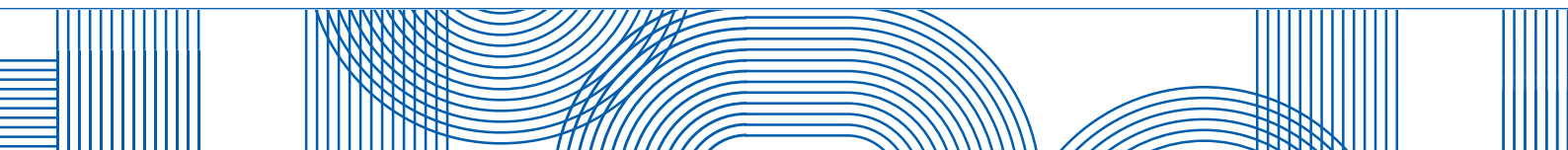
### **Quelques mises à jour du rêve de 2015.**

En 2019, Vivre à Meudon complète ainsi ce rêve fait en 2015 pour 2030.

Le péage du duplex A86 n'a pas été supprimé, malgré son instauration sur la N118. Les esprits s'y sont faits. Ceci contribue significativement au financement de notre rêve.

Le tunnel poids lourds de bouclage de la A 86 à l'Ouest est reporté sine die tant les efforts de Haropa pour reporter sur péniche le fret en Ile de France ont porté leurs fruits, notamment grâce à la relance des petits gabarits trop longtemps négligés par les administrateurs de Ports de Paris.

Deux axes de transport innovant, et non pas un seul, empruntent la N 118 en son centre : à celui reliant le site stratégique d'Orsay à la Porte de Saint Cloud s'ajoute un BHNS reliant Vélizy à Neuilly, via l'Ile Seguin, le Nord de Boulogne et les pôles du Bois de Boulogne [BHNS se substituant dans son premier tronçon au projet de téléphérique porté depuis 2017 par le maire de Vélizy entre sa ZI et le pont de Sèvres, projet non soutenu par IDFM]. Tous deux irriguent le secteur du pont de Sèvres et de ses îles, la vraie et la fausse, hauts lieux d'activités économiques, culturelles et de loisirs.



L'esquisse de la tête du pont de Sèvres côté Boulogne doit bien sûr être complétée par la ligne 15 du Grand Paris Express. Sa gare se situe un peu au sud du Pont de Sèvres, au niveau du petit rond point. Pour mémoire, cette gare pourrait être mise en service en 2025 en tant que terminus provisoire, tandis que son prolongement à l'Ouest, en rive gauche vers la gare de Saint Cloud et La Défense serait reporté au delà de 2030.

Les itinéraires routiers résiduels à plat, en rouge sur l'esquisse, desservent deux plates formes multimodales. Celle du T2 change de dimension car le trafic drainé par ce tramway croît si vite qu'il a fallu le doter comme les RER de rames à deux niveaux. Même doublé par la 15 pour aller à La Défense au delà de 2030, le T2 aura toujours besoin de cette capacité car les deux lignes sont très complémentaires.

La deuxième plateforme est celle du pôle pont de Sèvres M9-ligne 15 entre la gare routière et le pont moderne de l'aval de l'île Seguin, celui qui dessert la Seine Musicale. Les deux plates formes, de part et d'autre de la Seine, sont reliées par des cheminements piétons à pentes douces, abrités et confortables, passant par le pont de Sèvres ou les passerelles de l'île Seguin.

#### **Pour en savoir plus sur l'étude de 2014-2015**

Les principaux documents produits par le collectif sont sur le site de Vivre à Meudon :

- l'avis donné par le collectif à l'enquête publique sur le projet du département de 2014, <http://vivre-a-meudon.org/3-avis-collvds-ech-pt-synthese-avec-resume-v35b25d.pdf>
- étude de Yan Le Gal (Circam) pour le collectif du Val de Seine, 6 février 2015 Echangeur de la Manufacture de Sèvres. Conception d'une esquisse programme <http://vivre-a-meudon.org/echangeur-manuf-sevres-ylg-6-fev-15.pdf>
- diaporama de Christian Collin, février 2015 : le pont de Sèvres au cours du temps <http://vivre-a-meudon.org/diaporama-pt-de-sevres-cc-fevrier-15-.pdf>
- film réalisé avec l'assistance d'un professionnel, mars 2015 : le cauchemar du pont de Sèvres <http://vivre-a-meudon.org/cauchemar-pt-de-sevres-pl-avec-voix-d27enfant-mars-15.mp4>

**Retrouvez l'ensemble des cahiers d'acteurs sur  
[www.routesdufutur-grandparis.fr](http://www.routesdufutur-grandparis.fr)**

#### **Coordonnées du contributeur**



Collectif Val de Seine & Vivre à Meudon  
13 route de Vaugirard et 19 rue Claude Dalsème  
92190 Meudon  
<https://rervaldeseine.wordpress.com/-a-meudon.org/>