

**BERGES DE LA SEINE**  
**Cohérence des programmes**  
**et continuité piétons-vélos**

**À L'AVAL DE PARIS**

**A. OPERATIONS D'AMENAGEMENT ET ESPACES PUBLICS : RÉALISATIONS RÉCENTES ET PROJETS.....p. 4**

**A.1 En rive droite**

- A.1.1 A Paris (16<sup>e</sup> arrondissement)
  - A.1.1.1 Opérations d'aménagement
  - A.1.1.2 Aménagement de la berge
- A.1.2 A Boulogne-Billancourt (Hauts-de-Seine)
  - A.1.2.1 Opérations d'aménagement
  - A.1.2.2 Espaces publics
  - A.1.2.3 Aménagement de la berge

**A.2 En rive gauche**

- A.2.1 A Paris (15<sup>e</sup> arrondissement)
  - A.2.1.1 Opérations d'aménagement
  - A.2.1.2 Espaces publics
  - A.2.1.3 Aménagement de la berge
- A.2.2 A Issy-Les-Moulineaux (Hauts-de-Seine)
  - A.2.2.1 Opérations d'aménagement
  - A.2.2.2 Espaces publics
  - A.2.2.3 Aménagement de la berge

**B. LES DEPLACEMENTS ET LES CIRCULATIONS DOUCES LE LONG DE LA SEINE p. 15**

**B.1 En rive droite**

- B.1.1 Données générales (Transports en commun, circulations douces,...)
- B.1.2 Etat des lieux : les berges basses
- B.1.3 Etat des lieux : les quais

**B.2 En rive gauche**

- B.2.1 Données générales (Transports en commun, circulations douces,...)
- B.2.2 Etat des lieux : les berges basses
- B.2.3 Etat des lieux : les quais

**C. PROBLEMATIQUE ET PROPOSITIONS .....p. 27**

**D. REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE .....p. 28**

## A. OPERATIONS D'AMENAGEMENT ET ESPACES PUBLICS : RÉALISATIONS RÉCENTES ET PROJETS

### Rive droite

Une opération importante presque achevée a marqué l'évolution du tissu de la rive droite en aval de la Seine : la ZAC du Point du Jour à Boulogne-Billancourt, à la limite de Paris. Cette opération accueille notamment le siège de la chaîne de télévision TF1.

Sur les berges de la Seine dans Paris, le Port Autonome de Paris souhaite réaliser une extension du port industriel du Point du Jour jusqu'au port de la Petite Arche.

Paris et Boulogne-Billancourt sont également limitrophes au droit du Bois de Boulogne. La Ville de Paris a aménagé en juin 2000 une promenade sur la berge du bois pour les piétons, ouverte aux vélos, entre la passerelle de l'Avre et le pont de Suresnes. L'aménagement doit être poursuivi au Nord en seconde phase et porter à 3,5 km l'ensemble de la promenade.

A l'avenir, l'enjeu majeur se situe plus en aval : il concerne l'aménagement des terrains Renault et leur rapport avec les berges de la Seine.

### Rive gauche

A l'inverse de la rive droite, la rive gauche entre le pont Mirabeau et le pont de Billancourt est en pleine mutation. Les nouveaux quartiers, les activités et les équipements qui s'installent ou vont s'installer progressivement le long de la Seine contribueront à créer un nouveau pôle urbain.

L'urbanisation progresse vers le sud à Paris (ZAC Citroën-Cévennes) et vers le nord à Issy-les-Moulineaux (ZAC Forum Seine). La majorité des programmes sont déjà définis même si les opérations n'ont pas encore démarré ou débutent à peine (ZAC Quai des Chartreux ou ZAC des Bords-de-Seine à Issy-les-Moulineaux).

Les emprises parisiennes situées entre la ZAC Citroën-Cévennes et la ZAC Forum Seine à Issy-les-Moulineaux constituent donc une pièce déterminante pour assurer la jonction urbaine entre les deux communes. La réalisation du siège de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et la création d'une voie nouvelle de liaison en 1999 (la rue Henry Farman à Paris au droit de l'Héliport) ont amorcé cette évolution. D'autres projets se précisent. Des incertitudes demeurent cependant sur le devenir des terrains appartenant au Ministère de la Défense à Paris entre le boulevard du Général Martial Valin et le boulevard périphérique, terrains qui constituent actuellement une barrière urbaine. En cas de restructuration de ces terrains, la rue Henry Farman pourrait ainsi être prolongée au nord jusqu'à la rue Ernest Hemingway, créant une nouvelle liaison urbaine entre Paris (le parc Citroën-Cévennes, la ZAC Citroën-Cévennes) et Issy-les-Moulineaux (les ZAC, île Saint-Germain).

Sur la berge de la Seine, le réaménagement de l'ensemble du port de Javel bas dans le 15<sup>e</sup> arrondissement de Paris est à l'étude, l'aménagement du débouché du parc André Citroën sur la berge ayant d'ores et déjà été réalisé en 1999. A Issy-les-Moulineaux, l'aménagement d'une promenade sur les berges du petit bras de la Seine, très végétales, figure dans les deux projets de ZAC situées face à l'île Saint-Germain.

Le Conseil Général des Hauts de Seine projette d'aménager la RD 7 en « avenue urbaine » à Issy-les-Moulineaux. La mise en œuvre de ce projet est conditionnée par le départ de l'usine « TIRU » située sur le quai de Stalingrad et la construction d'un nouveau centre de valorisation des déchets plus au nord vers Paris, quai du Président Roosevelt, dont la mise en service est prévue fin 2004.

L'ensemble des réalisations récentes et des projets figure sur la photographie aérienne de repérage jointe.

# SEINE AVAL réalisations récentes et projets

 périmètre d'opérations


## Construction :

 réalisé  en projet

## jardins et promenade :

 réalisé  en projet

## Aménagement de la berge :

 en projet

## Espaces publics et voies nouvelles :

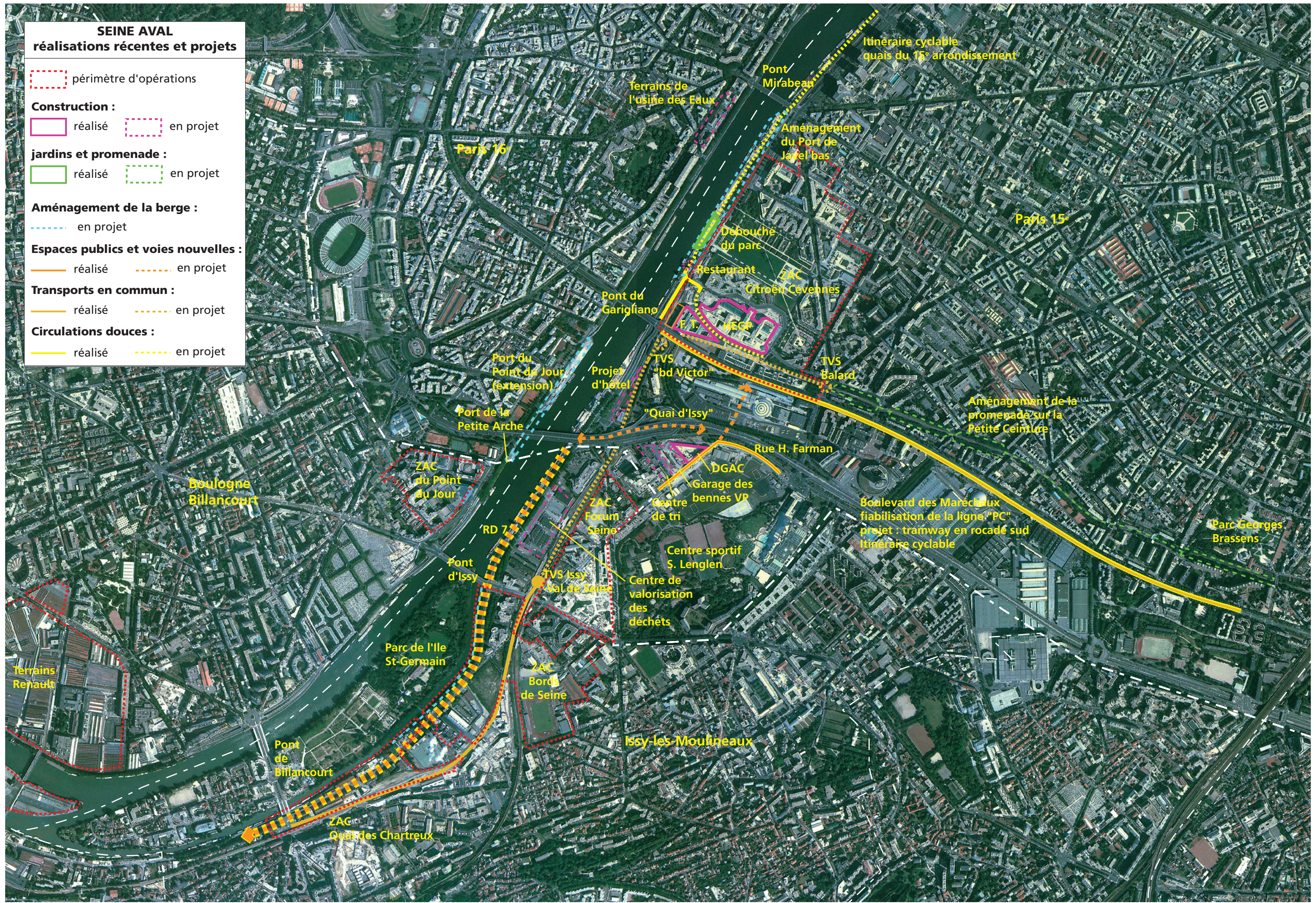
 réalisé  en projet

## Transports en commun :

 réalisé  en projet

## Circulations douces :

 réalisé  en projet



## A.1 En rive droite

### A.1.1 A Paris (16<sup>e</sup> arrondissement)

#### A.1.1.1 Opérations d'aménagement

Le tissu urbain du 16<sup>e</sup> arrondissement à proximité de la Seine a peu évolué. Le seul projet, au stade d'études préliminaires, concerne la restructuration des terrains de l'usine des Eaux, quai Louis Blériot.

- Terrains de l'usine des eaux

Ces terrains municipaux d'une surface de 6 718 m<sup>2</sup> sont situés en aval du Pont Mirabeau entre l'avenue de Versailles (n° 75 à 93) et le quai Louis Blériot (n° 74 à 90).

L'essentiel de la parcelle est occupé par deux usines -une usine de pompage (SAGEP) et une usine de pré-traitement et de relèvement des eaux usées-, des services municipaux et une association.

Des études préliminaires ont été menées par l'APUR en mars 2000. Elles font suite à plusieurs études antérieures déjà transmises à la Ville de Paris.

La restructuration envisagée conserve les bâtiments existants et maintient l'ensemble des activités présentes, en les réorganisant. Il pourrait s'y ajouter quelques logements et équipements (principalement une crèche). Mais les surfaces nouvelles construites resteront en toute hypothèse très limitées. Différents partis d'aménagement sont envisagés: alignement renforcé, prolongement de la rue Diaz jusqu'au quai, le square, la place.

Le quartier environnant est à dominante résidentielle. Le quai Louis Blériot longe des berges occupées par la voie express Georges Pompidou et de ce fait assure une desserte automobile plutôt locale. En terme d'espace public, le maintien des espaces libres permettrait d'assurer des cheminements à pied (voir en vélo) entre les quartiers d'Auteuil et le quai Louis Blériot et de mettre en valeur les perspectives lointaines sur le 15<sup>e</sup> arrondissement. Ces cheminements pourraient être prolongés par un aménagement du quai, comprenant un belvédère sur le fleuve, faisant écho à ceux prévus sur la rive gauche.

#### A.1.1.2 Aménagement de la berge

Sur la berge basse, l'extension du port industriel du Point du Jour jusqu'au port de la Petite Arche est projetée par le Port Autonome de Paris.

- Extension du Port du Point du Jour

Le projet consiste à étendre vers l'aval le port industriel existant, situé en contrebas du quai Saint-Exupéry, par la construction d'une nouvelle berge jusqu'à la limite administrative de Paris. Le nouveau port englobe le port de la Petite Arche et sa longueur totale atteint près de 600 mètres.

Ce secteur des berges figure en zone UPc du POS de Paris, qui caractérise les berges à vocation industrielle. Son extension s'inscrit dans le cadre d'une réorganisation des ports industriels parisiens situés à l'aval de la Seine ; port du Point du Jour en rive droite, et ports Victor et de Javel Bas en rive gauche.

A terme, le port de Javel Bas, classé en zone UPb au POS de Paris, doit être libéré des activités industrielles et recevoir une affectation à vocation de loisirs et de promenade.

Le port du Point du Jour doit quant à lui accueillir à terme deux points de vente de matériaux, un port sablier et de transit et un port public, contre deux installations actuellement (Point P et Morillon Corvol).

Le profil du port créé est identique à celui du port existant : une voie de circulation le long du mur de quai borde des installations industrielles. La berge mesure 25 mètres de large. La position et le nombre des nouveaux accès est en cours de discussion. Le long de la voie de circulation, le projet prévoit la plantation d'arbres. Aux extrémités, deux jardins aquatiques seraient créés jouant le rôle de frayère à poissons.

La maîtrise d'ouvrage est assurée par le Port Autonome de Paris, gestionnaire de la berge. L'extension a été autorisée par la Ville de Paris en 1999. Le projet de réaménagement a été présenté en avril 2000 aux services de la Ville. Cependant, un recours a été déposé à l'encontre de ce projet.

- Aménagement d'une promenade sur la berge du bois de Boulogne

A l'amont comme à l'aval, la Ville de Boulogne-Billancourt est limitrophe à la Ville de Paris.

A l'aval, le territoire parisien correspond au Bois de Boulogne. Dans le cadre des réflexions sur la mise en valeur du bois, la mise en valeur de la berge de la Seine dans le bois, longue d'environ 3,5 km, s'est traduite en juin 2000 par l'aménagement d'une promenade au bord de l'eau et d'une réorganisation de la berge au sud du pont de Suresnes. Elle doit être poursuivie au nord.

L'articulation des continuités cyclables et piétonnes entre cet itinéraire de loisirs et les itinéraires de banlieue peut être améliorée.

Elle s'inscrit dans une problématique plus spécifique concernant les déplacements de loisirs.

## A.1.2 A Boulogne-Billancourt

### A.1.2.1 Opérations d'aménagement

- La ZAC du Point du Jour

La ZAC du Point du Jour se situe en limite du 16<sup>e</sup> arrondissement. Créée en 1988, cette ZAC occupe 7,8 hectares. En 1999, la quasi totalité des surfaces programmées étaient livrées.

La ZAC du Point du Jour comporte une forte dominante de bureaux et d'activités.

Le programme de 161 612 m<sup>2</sup> de SHON comprend :

- 386 logements,
- 108 000 m<sup>2</sup> de bureaux, dont le siège de TF1 (Seulement 12 000 m<sup>2</sup> de bureaux restaient à livrer en 1999),
- 17 976 m<sup>2</sup> d'activités,
- et 4 756 m<sup>2</sup> de commerces.

- Les terrains Renault

Les anciens terrains Renault occupent 52 hectares à Boulogne-Billancourt, dont 11 hectares sur l'île Seguin. La dernière voiture est sortie des usines Renault de Billancourt en 1992.

Un premier projet de POS modifié proposé au conseil municipal de Boulogne, en mars 2000 a été rejeté. Un nouveau projet de POS est actuellement à l'étude.

Lors d'une première consultation l'architecte Bruno Fortier a été retenu comme lauréat. Son projet avait été vivement critiqué. Ce projet est désormais abandonné.

6 cabinets d'architectes sont consultés actuellement pour redessiner le quartier de 32 hectares, qui forment « le trapèze » en bord de Seine à Boulogne. Ce trapèze devrait permettre de construire 1 million de mètres carrés de logements, de bureaux et d'équipements publics. Les cabinets

d'architectes fourniront également des propositions pour l'aménagement des berges en face de l'île Seguin.

Depuis septembre 2000 les études concernant l'île Seguin s'orientent vers l'implantation d'un centre d'art contemporain proposé par l'homme d'affaire M. Pinault qui veut y installer sa collection personnelle et financerait l'opération. Cette fondation couvrirait 3 des 11 hectares avec conservation des bâtiments. Un concours d'architecture sera lancé pour cette fondation. A côté de celle-ci, un nouveau programme de logements, en partie sociaux, de bureaux et d'équipements publics serait mis en place, soit une programmation de 160 000 mètres carrés. Les équipements pourraient notamment inclure un pôle universitaire et de recherches.

L'implantation de cette fondation sur l'île pourrait permettre de dynamiser l'ensemble du projet. Les études sont donc en cours et aucune échéance n'est connue.

### A.1.2.2 Espaces publics

- Aménagement de la route départementale RD1

Plusieurs séquences de la RD1 ont fait l'objet de travaux récents, notamment au droit de la ZAC du Point du Jour.

A l'avenir, le principe de réaliser des aménagements cyclables lors des nouveaux aménagements est acquis, au droit des terrains Renault par exemple. Mais sur l'ensemble du tracé, il s'agit d'une orientation de moyen long terme pour le Conseil Général des Hauts de Seine.

### A.1.2.3 Aménagement de la berge

Pas de projets identifiés à ce jour. Un contact avec le Port Autonome de Paris est en cours.



ZAC du Point du Jour et tête du pont d'Issy à Boulogne-Billancourt (photo Ville de Boulogne-Billancourt).

## A.2 En rive gauche

### A.2.1 A Paris (15<sup>e</sup> arrondissement)

#### A.2.1.1 Opérations d'aménagement

##### La ZAC Citroën-Cévennes :

Créée en 1979, cette vaste opération couvre une superficie de près de 40 ha dont 14 ha pour le parc André Citroën. Une liaison a été créée entre le parc et la Seine en 1999. Elle constitue ainsi dans Paris intra-muros, le premier débouché d'un espace vert majeur sur la Seine. Achevée au nord, la mise en œuvre du programme de la ZAC se poursuit au sud, avec la livraison récente de deux bâtiments prestigieux : le siège de France Télévision et l'Hôpital Européen Georges Pompidou.

- Débouché du parc André Citroën sur les berges de la Seine

Le débouché du parc André-Citroën sur la berge de la Seine a été réalisé en 1999. La maîtrise d'ouvrage a été assurée par le Port Autonome de Paris, gestionnaire de la berge. Le financement a été assuré pour moitié par la Ville de Paris et le Port Autonome de Paris.

Les installations industrielles qui occupaient le site ont été supprimées mais les ducs d'Albe demeurent dans un souci de mémoire paysagère et pour permettre l'accostage des bateaux.

Face au parc, l'aménagement est réalisé en pavage en pente douce rattrapant le dénivelé d'un mètre entre l'intérieur du parc et le bord de la berge. Les zones latérales triangulaires ont fait l'objet d'un traitement provisoire en enrobé, assurant la jonction entre le débouché du parc et les voies de circulations du port situées le long du mur de quai. Un contrôle d'accès automobile a été mis en place à chaque extrémité (bornes rétractables).

La circulation automobile du quai emprunte à cet endroit le souterrain Mirabeau, réalisé entre le carrefour Leblanc et l'aval du rond-point du pont Mirabeau, pour permettre la mise en œuvre du débouché du parc André Citroën sur la berge en surface. Pour rejoindre la Seine depuis le parc, les piétons passent sous le viaduc du RER C, parallèle à la Seine.

La création du lien Parc-Seine constitue l'étape finale de l'aménagement du parc André-Citroën. Il s'inscrit également dans le réaménagement progressif du port Javel Bas en un port à vocation de loisirs et de promenade. Le parc André Citroën constitue une extrémité de la promenade continue aménagée sur les berges de la Seine depuis le parc de Bercy en amont.

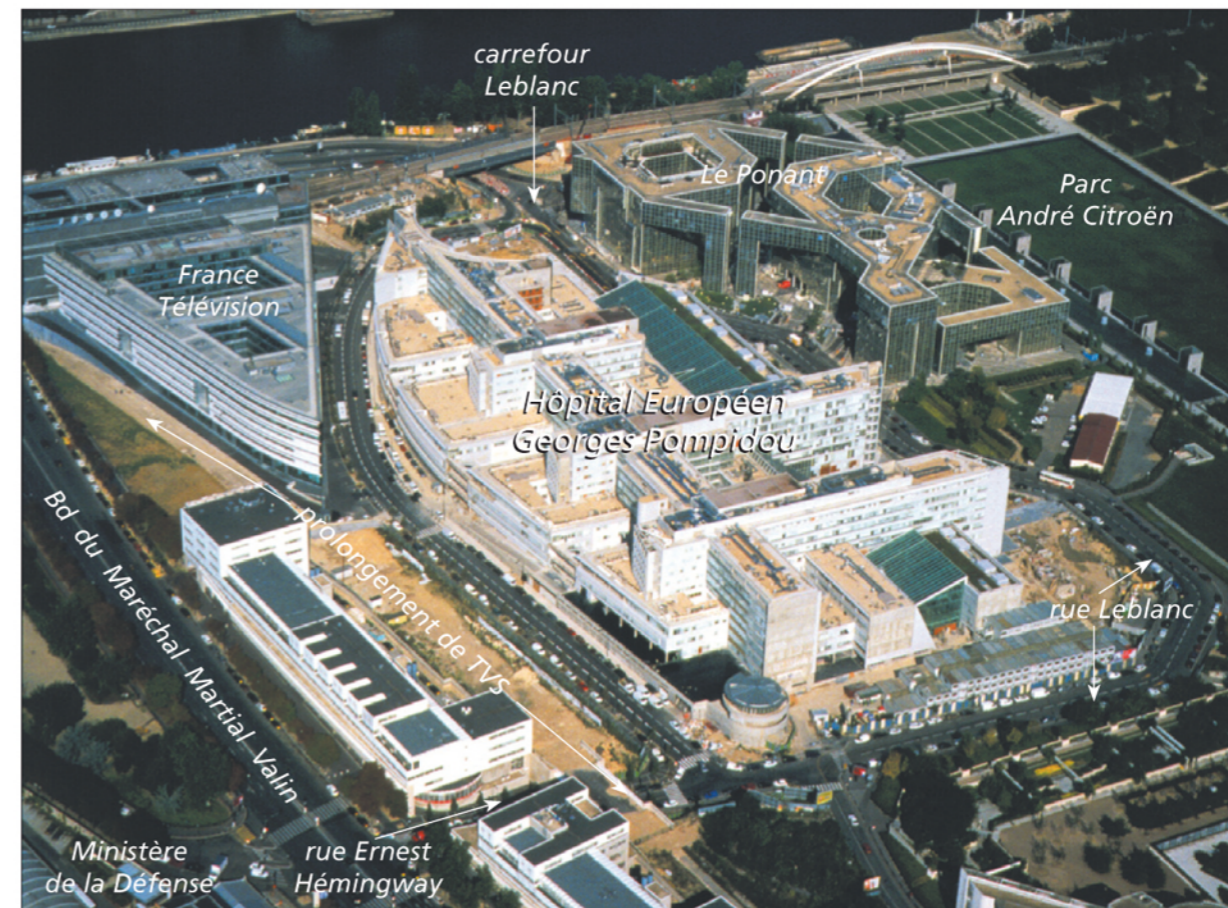
- Siège de France Télévision et esplanade Henri de France

Situé à l'extrémité sud-ouest de la ZAC, entre le boulevard du Général Martial Valin et la rue du professeur Florian Delbarre, le siège de France Télévision fait face à la Seine et domine les quais. Il est implanté à un point haut de la ZAC, au niveau du pont du Garigliano, dans un contexte de forte présence des infrastructures de transports (RER C, Petite Ceinture, échangeur du pont du Garigliano avec les quais). Le bâtiment a été mis en service en 1998.

La mise en œuvre de ce grand projet a permis de reconstituer le front bâti le long de la Seine et de façonner une entrée de Paris. De plus, cet équipement prestigieux, par son image, par son activité générée de jour comme de nuit, et par son insertion dans le pôle audiovisuel de l'aval de la Seine contribue à dynamiser ce secteur d'aménagement.



Le débouché du parc A. Citroën sur la berge du port de Javel bas (Paris 15<sup>e</sup>). APUR 1999



La ZAC Citroën - Cévennes (Paris 15<sup>e</sup>) au Sud.

L'esplanade Henri de France réalisée devant le bâtiment, au-dessus de la gare boulevard Victor du RER C, est en cours d'aménagement et sera ouverte au public fin 2000 - début 2001. Elle constituera à la fois :

- une terrasse, support des liaisons entre les différents pôles majeurs de ce secteur (France Télévision, le boulevard des Maréchaux, la gare boulevard Victor du RER C, l'hôpital Européen Georges Pompidou et la berge de la Seine) qui se situent chacun à une cote de nivellement différente,
- et un belvédère sur la Seine, visible de très loin et offrant un large panorama sur la rive droite.

Plus précisément, les liaisons qui devraient être assurées à partir de l'esplanade Henri de France sont les suivantes :

- à pied, vers la place à la place Albert Cohen et la gare boulevard Victor du RER C : escalier et ascenseur,
- à pied, vers la gare boulevard Victor du RER C (en empruntant le boulevard du Général Martial Valin et le trottoir qui descend vers le carrefour Leblanc) et au-delà vers le port de Javel bas, en empruntant une passerelle piétonne longeant les voies ferrées du RER C (non encore ouverte au public).

La passerelle est réalisée entre l'entrée de la gare du RER C (accessible à mi-pente de la bretelle de descente de la tête de pont vers le carrefour Leblanc) et un point haut du mur de quai du port de Javel (environ 6 mètres au dessus de la voie de sortie du port). Entre ces deux points, elle longe à sa hauteur le pont du RER, en surplomb des voies de circulation. Deux escaliers ont été construits de part et d'autre du pont-rail Leblanc : le premier débouche sur le trottoir en contrebas de l'accès à la gare du RER C, l'autre débouche sur la voie circulée du port de Javel Bas. Côté port de Javel bas, un ascenseur devrait être réalisé pour les handicapés.

Le projet de restructuration de la gare RER C a vu son ambition fortement réduite par la SNCF pour des raisons économiques. Ceci fait actuellement l'objet de débats entre la Ville de Paris, l'aménageur de la ZAC et la SNCF.

- Hôpital Européen Georges Pompidou (HEGP)

Situé entre le parc André Citroën et France Télévision, l'hôpital est mis en service progressivement depuis l'été 2000. Il constitue un équipement majeur de la ZAC. Il dispose de trois entrées : rue Leblanc à l'est, rue Leblanc face au parc André Citroën, place Albert Cohen à l'ouest.

Il regroupe la majorité des services de plusieurs hôpitaux de l'Assistance Publique : Boucicaut, Laennec, et Broussais sur une superficie de 120 000 m<sup>2</sup> au total. La capacité de l'hôpital est de 827 lits. Il devrait accueillir à terme environ 3000 emplois et concernera une grande partie des habitants du sud-ouest parisien. Un passage public piétons aménagé en « rue intérieure sous verrière » traverse l'hôpital d'est en ouest, reliant la rue Leblanc à la place Albert Cohen et au-delà, via un escalier et un ascenseur, la station du RER C boulevard Victor, et à l'esplanade Henri de France.



La ZAC Citroën Cévennes (Paris 15<sup>e</sup>) au Sud. Au premier plan : le carrefour Leblanc et le débouché du port de Javel bas sur le quai A. Citroën et l'échangeur du pont du Garigliano. L'esplanade piétonne H. de France, en surplomb des voies ferrées de la gare «boulevard Victor» du RER C, à la fois parvis pour le siège de France Télévision et belvédère pour observer le site de la Seine. APUR 1999.



### Le secteur de l'Héliport

- Siège de la Direction Générale de l'Aviation Civile

Achevé en 1999, le siège de la DGAC se situe dans le lotissement de l'Héliport. Il est accessible depuis la rue Henry Farman, ouverte en 1999 pour en assurer la desserte, en prolongement de la rue Camille Desmoulins d'Issy-les-Moulineaux. Le bâtiment étiré est visible depuis le boulevard périphérique.

Il occupe 25 000 m<sup>2</sup> HO, sur un terrain de 30 000 m<sup>2</sup>. Sa construction a permis de rassembler des services répartis entre différents sites à Paris.

Sa réalisation a été rendue possible par l'examen concerté entre la Ville de Paris et l'Etat des conditions d'exploitation de l'Héliport. Une convention signée en 1994 entre la Ville de Paris et Aéroports de Paris a permis de réduire le terrain d'assiette de l'Héliport de 10,4 à 7,4 ha. Une autre convention a été signée entre l'Etat et la Ville de Paris pour réduire les nuisances de l'Héliport en limitant le trafic les jours de fin de semaine et les jours fériés et en améliorant qualitativement la flotte aérienne.

- Déplacement du garage des bennes de la Ville de Paris situé à Issy-les-Moulineaux- horizon 2004

Le garage des bennes Jean Bouin de la Ville de Paris est situé dans le périmètre de la ZAC «Bords de Seine » de la Ville d'Issy-les-Moulineaux. Son départ doit permettre la réalisation de la ZAC dans de bonnes conditions.

La reconstruction du garage est prévue sur le lot n°2 du lotissement de l'Héliport, rue Henry Farman dans le 15<sup>e</sup> arrondissement, elle est réalisée à la demande de la commune d'Issy-les-Moulineaux et du Conseil Général des Hauts-de-Seine, contre participation financière.

La mise en service du garage doit intervenir à la même échéance que celle de la nouvelle usine de valorisation des déchets du quai du Président Roosevelt.

Pour limiter les nuisances liées à la circulation des camions du garage des bennes dans le secteur de l'Héliport, la Ville de Paris étudie la possibilité de créer une desserte arrière du terrain reliée à la fois aux quais et au boulevard périphérique.

- Implantation d'un centre de tri des déchets issus de la collecte des ordures ménagères à Paris

Dans le cadre du Plan Départemental d'Elimination des Déchets à Paris en cours d'élaboration par la Préfecture de Paris, des sites potentiels pour l'implantation de centres de tri sont recherchés. Paris étudie ainsi avec le SYCTOM la possibilité d'implanter des centres de tri au nord-ouest, sud-ouest, sud-est et nord-est de la capitale.

Concernant le quart sud-ouest, l'une des dernières opportunités consiste en un terrain appartenant à la Ville de Paris, concédé à EDF dans le cadre de la délégation de service public pour la distribution d'énergie mais qui pourrait être libéré avant le terme contractuel de la concession (2009). Le terrain, situé à Paris, est contigu à la parcelle qui doit accueillir le nouveau garage des bennes.

L'intérêt de cette localisation est à évaluer par le SYCTOM compte tenu de la capacité modérée de ce centre en première analyse et de la proximité de la nouvelle usine de valorisation des déchets d'Issy-les-Moulineaux, qui comprend déjà un centre de tri.

### Le quai d'Issy-les-Moulineaux (Paris 15e)

- Construction d'un hôtel quai d'Issy, sur le délaissé de voirie qui constitue le talus du RER C

La construction d'un hôtel est prévue quai d'Issy-les-Moulineaux dans le 15<sup>e</sup> arrondissement, adossé au plateau des voies du RER C. Il pourrait contribuer à reconstituer un front bâti le long de la Seine. Ce projet fait suite à un projet antérieur, abandonné, qui prévoyait la construction d'un hôtel de 300 chambres et l'implantation d'une centrale de climatisation pour l'hôpital Européen Georges Pompidou.

L'enquête publique relative à la modification du POS pour classer cette zone en UHb s'est achevée le 26 octobre 2000. Un appel d'offres devrait être lancé fin 2000. La construction pourrait être achevée en 2003/2004.

### A.2.1.2 Espaces publics

- Aménagement du carrefour Leblanc en carrefour urbain (Paris, 15<sup>e</sup> arrondissement)

Initialement conçu comme un carrefour routier au débouché d'une voie rapide (le souterrain Mirabeau) le carrefour Leblanc a finalement été aménagé en carrefour urbain à feux, autorisant la traversée des piétons.

Il se situe en effet à un endroit stratégique pour assurer les liaisons entre le port de Javel bas, l'hôpital et France Télévision, la gare du RER C. Il assure également le débouché de la promenade piétonne continue aux heures de fermeture du parc.

Il est aménagé pour permettre la traversée des vélos.

- Création de la voie nouvelle Henry Farman (Paris, 15<sup>e</sup> arrondissement)

Dans le cadre de la réduction du terrain d'assiette de l'Héliport et conjointement à la réalisation du siège de la DGAC (achevé en 1999), la Ville de Paris a créé une voie nouvelle entre le rond-point de la Porte de Sèvres à Paris et la rue Camille Desmoulins à Issy-les-Moulineaux.

Cette voie de 20 mètres, ouverte en 1999, est plantée pour la partie située entre le boulevard périphérique et Issy-les-Moulineaux. La chaussée comporte dans chaque sens, une file de circulation et une bande cyclable.

La rue Henry Farman constitue une pièce déterminante pour assurer la jonction urbaine entre Paris et Issy-les-Moulineaux.

Le principe d'un débouché de cette voie au nord pour rejoindre la voie nouvelle Ernest Hemingway et la ZAC Citroën Cévennes a été présenté lors de l'enquête publique menée pour sa création.

La réalisation de cette liaison suppose la création d'un ouvrage sous le boulevard périphérique et d'une voie nouvelle à travers les terrains actuellement occupés par le Ministère de la Défense, si ces derniers venaient à être restructurés. Aucune échéance ne peut être donnée, mais le prolongement au nord de la rue Henry Farman constitue un enjeu urbain fort pour l'avenir.

- Restructuration de la desserte dans le secteur de l'Héliport

D'abord étudié pour limiter les nuisances liées à la circulation des camions du garage des bennes futur sur le lot n°2 du lotissement de l'Héliport et éventuellement d'un centre de tri des déchets dans ce secteur, ce projet est aussi l'occasion de répondre à plusieurs objectifs de desserte à terme de ce secteur.

Il s'agit à la fois d'objectifs routiers comme l'amélioration des conditions de sécurité au niveau des bretelles du boulevard périphérique à Quai d'Issy, et d'objectifs plus généraux comme le désenclavement du secteur par la création d'une liaison urbaine entre le quai de Seine et le rond-point de la porte de Sèvres ou l'amélioration des conditions de cheminement à pied (étude des possibilités de cheminements entre le siège de la DGAC et la station de RER C boulevard Victor). Cette restructuration est actuellement à l'étude.

### A.2.1.3 Aménagement de la berge

*Dans l'ensemble Paris (pour mémoire) :*

- Mise en œuvre de la promenade continue de 12 kilomètres le long de la Seine entre le parc de Bercy et le parc André Citroën

La promenade continue (Cf. plan joint) relie le parc de Bercy en amont au parc André Citroën en aval. Elle emprunte selon les séquences la rive droite et la rive gauche.

Plusieurs aménagements sont en cours de réalisation dans le centre de Paris : constitution d'une berge pour établir une continuité en aval du pont de l'Alma, création d'un escalier au droit de la passerelle des Arts en rive gauche, création d'un escalier au droit de la passerelle Debilly en rive droite.

Au droit du parc André Citroën, l'une des extrémités de la promenade continue, le débouché du parc André Citroën sur la berge de la Seine a été réalisé en 1999.

En parallèle à la mise en œuvre de la promenade continue, des mesures de fermetures des voies sur berges sont mises en place périodiquement. Un arrêté de 1996, modifié en 1999 autorise les piétons et les cycles à circuler le dimanche entre le 31 mars et le 30 novembre, de 9 heures à 17 heures :

- sur la voie Georges Pompidou, entre l'entrée du souterrain Albert 1<sup>er</sup> et la sortie du souterrain, quai Henri IV,
- sur la voie sur berge rive gauche, depuis l'accès quai A. France jusqu'à la sortie, quai Branly.

En outre, le Port Autonome de Paris a engagé la rénovation de plusieurs ports dans Paris, dont plusieurs ont été récemment libérés des installations industrielles : port de la Gare (13<sup>e</sup> arrondissement), ports de Bercy et de la Rapée (12<sup>e</sup> arrondissement), port Henri IV (4<sup>e</sup> arrondissement), port de Suffren (7<sup>e</sup> arrondissement) ; d'autres projets sont en cours : ports de Grenelle et de Javel (15<sup>e</sup> arrondissement).

*Dans le 15<sup>e</sup> arrondissement :*

- Aménagement des berges du port de Javel Bas (schéma directeur de J.P. Viguier)

En juin 1999, l'architecte J.P. Viguier a réalisé pour le Port Autonome de Paris un schéma directeur d'aménagement du port de Javel bas entre le pont Mirabeau et le pont du Garigliano.

Ce port est inscrit en zone UPb dans le POS de Paris, qui caractérise les berges à vocation de loisirs et de promenade. Son aménagement suppose le départ des installations industrielles existantes : deux marchands de matériaux (Raboni et Point P) ainsi que les installations de Béton de France (sablères et centrale à béton). Il est lié à la restructuration du port Victor et à la réalisation de l'extension du port du Point du Jour dans le 16<sup>e</sup> arrondissement.

Le réaménagement du port Javel-Bas en un port de loisirs pourrait intervenir environ un an après le déplacement des installations industrielles, sous réserve du calendrier de réalisation des travaux du SIAAP à l'aval du pont Mirabeau.

Le schéma directeur présenté par J.P. Viguier en Juin 1999 structure l'espace de la berge en trois bandes :

- une bande de promenade, ininterrompue, le long de l'eau,
- une bande d'activités, temporaires ou non (par exemple restaurant, exposition, marché aux fleurs), plus épaisse et fragmentée, pour éviter l'effet de mur,
- une bande « accès ».

De plus, une unité paysagère serait conférée au port, avec notamment l'insertion de repères architecturaux réguliers. Le choix du mobilier urbain

et des matériaux pour le revêtement devra être conforme au cahier des prescriptions architecturales et paysagères pour la mise en valeur des berges de la Seine.

L'espace serait dédié aux piétons, les cyclistes pouvant également circuler sans qu'aucun aménagement spécifique soit réalisé pour leur compte. La desserte automobile serait autorisée pour les livraisons des activités.

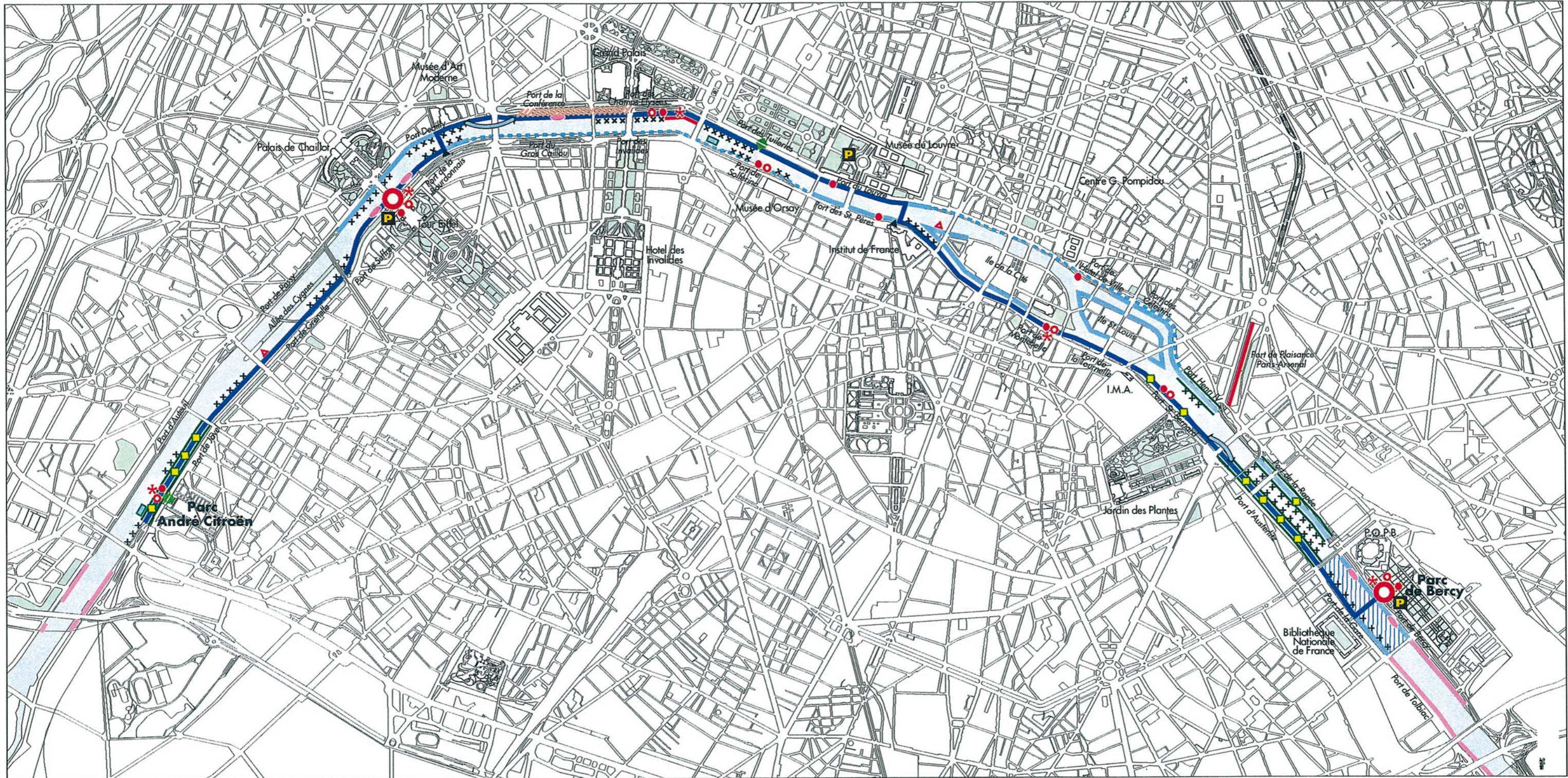
- Projet de restaurant sur le port de Javel Bas

La construction d'un restaurant d'un étage d'environ 650 m<sup>2</sup> HON est projetée en aval du débouché du parc André Citroën. Le restaurant pourrait accueillir environ 400 personnes. Dans le projet, les façades sont traitées en vitrage clair, les parties pleines en panneaux de verre-ciment, la terrasse est en bois.

L'implantation est prévue à 15 mètres du bord de l'eau. Elle maintient la continuité piétonne de la promenade en bord à quai et la voie de circulation le long du mur du quai du RER.

Les installations et bâtiments existant auparavant sur le site ont déjà été supprimés. Un permis de construire a été déposé le 15 mai 2000.

# La Seine lieu de vie, de loisirs et de culture : Grandes Orientations



- |  |  |  |                           |  |  |  |  |
|--|--|--|---------------------------|--|--|--|--|
|  | promenade continue                         |  | gare fluviale             |  | escale dédiée                          |  | traitement paysager à préciser           |
|  | berge accessible aux piétons               |  | parking autocars          |  | bateaux animation<br>bateaux logements |  | liaisons avec les parcs urbains          |
|  | promenade occasionnelle<br>(voies express) |  | port d'attache            |  | port de plaisance                      |  | activités sportives et de détente        |
|  | continuité de berge à réaliser             |  | accueil touristique       |  | activités portuaires                   |  | grandes manifestations                   |
|  | escalier à créer                           |  | escale à la demande       |  | manifestations nautiques               |  | possibilité d'implantation<br>de piscine |
|  |  |  | escale transport régulier |  |  |  |  |

## A.2.2 A Issy-Les-Moulineaux (Hauts de Seine)

### A.2.2.1 Opérations d'aménagement

#### • La ZAC Forum Seine

Située en bordure de Paris, la ZAC Forum Seine a été créée en 1991, elle occupe une surface de 7,8 ha. L'aménagement de la ZAC à dominante de bureaux est en cours.

Le programme de 272 190 m<sup>2</sup> de SHON comprend :

- 6 700 m<sup>2</sup> d'équipements,
- 707 logements,
- 154 355 m<sup>2</sup> de bureaux,
- 55 775 m<sup>2</sup> d'activités,
- 5 500 m<sup>2</sup> de commerces.

En 1999, 76 % des logements étaient réalisés, 56 % des bureaux, 18 % des activités et 18 % des commerces.

#### • La ZAC Bords de Seine

Plus au sud, la ZAC Bords de Seine a été créée en 1998, elle occupe une surface de 16,8 ha face à l'île Saint-Germain. L'aménagement de la ZAC, mixte, à dominante de logements, est en phase de démarrage.

Le programme de 213 000 m<sup>2</sup> de SHON comprend :

- 718 m<sup>2</sup> d'équipements,
- 1 500 logements,
- 70 000 m<sup>2</sup> de bureaux,
- 9 000 m<sup>2</sup> d'activités,
- 4 000 m<sup>2</sup> de commerces.

L'actuelle usine d'incinération, la « TIRU », est située dans le périmètre de la ZAC Bords de Seine, comme le garage des bennes de la Ville de Paris. Leur départ, désormais programmé, constitue pour la Ville d'Issy-les-Moulineaux un préalable à la réalisation de la ZAC.

Construction du centre de valorisation des déchets, quai du président Roosevelt (horizon 2004)

Le remplacement de l'usine d'incinération des ordures ménagères (TIRU) construite en 1965 quai de Stalingrad à Issy-les-Moulineaux par un centre de valorisation et de tri des déchets, quai du Président Roosevelt à Issy-les-Moulineaux est prévu dans le cadre du Plan Départemental d'Élimination des Déchets des Hauts-de-Seine.

Ce projet a été déclaré d'Intérêt Général le 6 mars 2000. La procédure administrative est en cours : le permis de construire a été délivré le 21 septembre 2000 et l'autorisation d'exploiter a été délivrée au SYCTOM le 20 octobre 2000. La construction du futur centre est prévue de 2001 à 2004 pour une mise en service des installations fin 2004.

Le projet combine :

- un centre de valorisation énergétique des déchets d'une capacité de 460 000 tonnes brutes par an,
- un centre de tri de capacité annuelle de 55 000 tonnes par an (tri des déchets issus des collectes sélectives et tri des objets encombrants).

Le bâtiment est semi enterré. Les flux de véhicules attendus correspondent à 320 véhicules en entrée et autant en sortie par jour. Il est prévu de gérer les tourne-à-gauche des camions à la tête du pont d'Issy, sans dispositif particulier.

La nouvelle implantation est nettement moins stratégique sur le plan urbain pour la Ville d'Issy-les-Moulineaux :

- l'espace libéré quai de Stalingrad se situe face au parc départemental de l'île Saint-Germain, à un endroit où la berge, végétale mériterait d'être mise en valeur et où la ville peut se développer jusqu'à la berge,
- le futur centre de valorisation des déchets, quai du Président Roosevelt se situe dans un espace où les nuisances sont nombreuses : RER C, boulevard périphérique, hélicoptère, et face à une berge industrielle.

L'implantation de la future usine tient compte du projet d'aménagement du RD 7 en cours de définition.

## La ZAC Quai des Chartreux

Plus au sud, la ZAC Quai des Chartreux a été créée en 1998, elle occupe une surface de 7,8 ha face à l'île Saint-Germain. L'aménagement de la ZAC mixte, à dominante de logements n'a pas encore démarré.

Le programme de 61 000 m<sup>2</sup> de SHON comprend :

- 490 logements (environ 43 500 m<sup>2</sup>),
- 12 500 m<sup>2</sup> de bureaux,
- 4 000 m<sup>2</sup> d'activités,
- 1 000 m<sup>2</sup> de commerces.

### A.2.2.2 Espaces publics

- Projet d'aménagement de la RD 7 à Issy-les-Moulineaux – Conseil Général des Hauts-de-Seine

La RD 7 longe la Seine sur la rive gauche et constitue un axe majeur de circulation. A la fois accès à Paris et rocade le long de la Seine, elle supporte des trafics qui varient entre 30 000 et 60 000 véhicules/jour selon les séquences.

Le Conseil Général des Hauts-de-Seine étudie avec les communes l'aménagement de la RD 7. Selon les séquences, le projet est plus ou moins avancé. Il s'oriente vers une « avenue urbaine » à Issy-les-Moulineaux. Pour mémoire, cette voie constituait encore au début des années 90 le débouché de l'autoroute B18 abandonnée, mais dont la trace est encore visible sur le POS de la Ville d'Issy-les-Moulineaux de 1992.

La réalisation du Tramway Val-de-Seine (TVS), l'aboutissement du projet de déménagement de la « TIRU » du quai de Stalingrad ont constitué des éléments déterminants pour abandonner l'idée de voie rapide.

L'aménagement de la RD7 constitue un enjeu stratégique pour la réalisation des ZAC Bords de Seine et Quai des Chartreux et pour l'aménagement des berges du petit bras de la Seine, face au parc départemental de l'île Saint-Germain.

A l'issue de la concertation préalable menée au cours de l'année 2000, à Issy-les-Moulineaux, le principe d'aménagement de la RD 7 retenu est le suivant :

- deux files de circulation dans chaque sens,
- des aménagements cyclables bidirectionnels de chaque côté à proximité de Paris.

La capacité à terme n'est ni réduite, ni augmentée, bien que l'évolution du tissu envisagée dans les ZAC proches de la Seine, autorise l'implantation d'environ 6 à 7000 emplois.

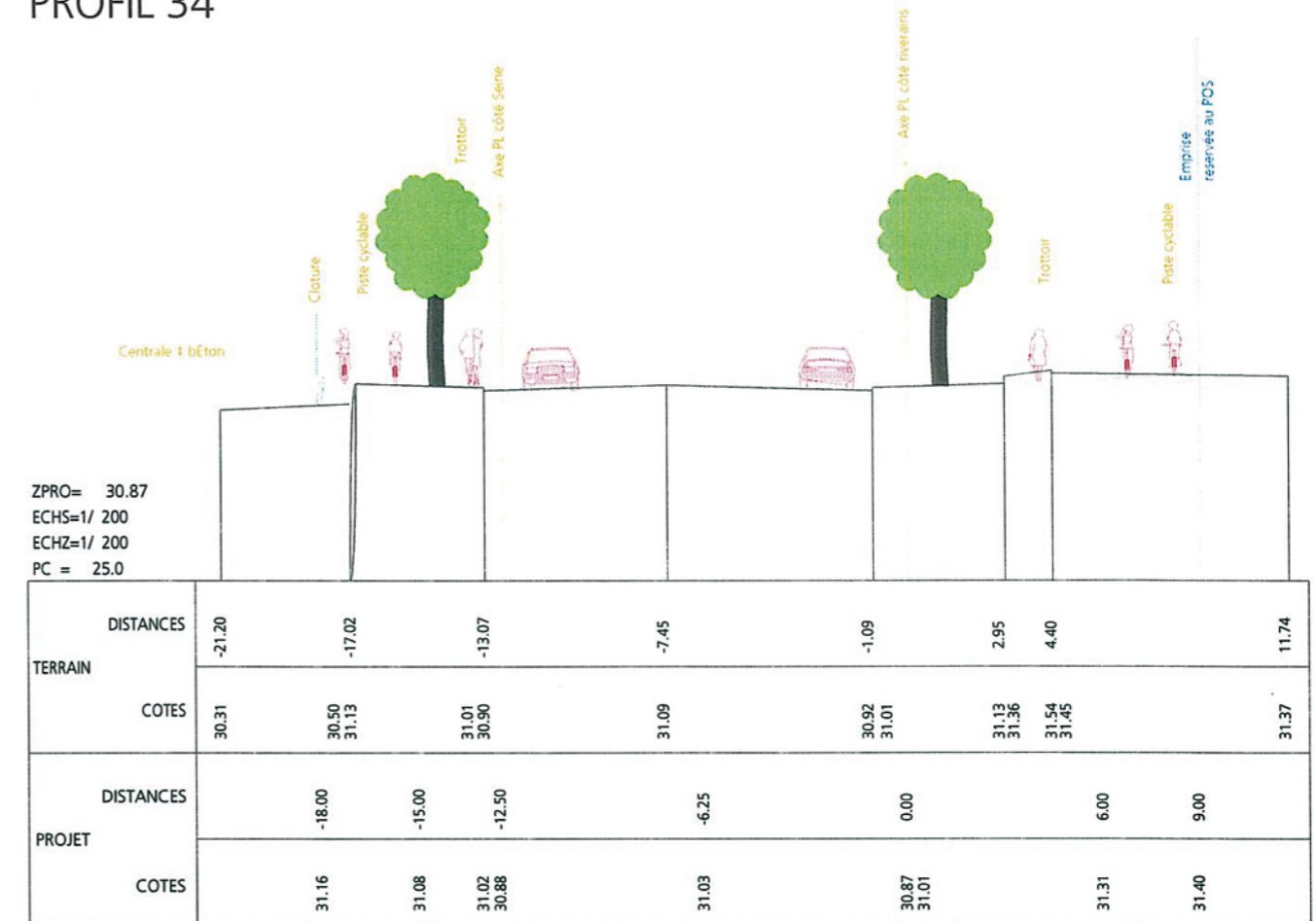
Dans le cadre de cet aménagement, le passage dénivelé existant au pont d'Issy est maintenu, l'autopont situé à la tête de pont du pont de Billancourt doit quant à lui être supprimé.

Le Conseil Général projette de lancer une Déclaration d'Utilité Publique pour Issy-les-Moulineaux et Meudon courant 2001. Les travaux ne pourront pas démarrer avant 2004, date de la mise en service de la nouvelle usine du SYCTOM compte tenu de l'utilisation des emprises de la future RD7 réaménagée comme emprise de chantier.

### A.2.2.3 Aménagement des berges

L'aménagement de la berge du petit bras de la Seine, encore très végétale (Cf. reportage photographique ci-après) est prévu dans le cadre de l'avancement des ZAC, en cohérence avec l'aménagement de la RD 7.

### PROFIL 34



Etat actuel et projet d'aménagement de la RD 7 à proximité de Paris, issu de la concertation préalable (2000). Conseil Général des Hauts-de-Seine, Direction de la Voirie et des Transports

## B. LES DEPLACEMENTS ET LES CIRCULATIONS DOUCES LE LONG DE LA SEINE

### B.1 En rive droite

#### B.1.1 Données générales

##### Les principales réalisations et les projets de circulation douces

L'IAURIF a établi pour le département des Hauts-de-Seine une esquisse de réseau piéton-vélo en mai 2000 en se basant sur les actions engagées par les communes et leurs projets (Cf. Plan de développement des circulations douces dans le département des Hauts-de-Seine – Conseil Général des Hauts-de-Seine, Direction de la Voirie et des Transports, Mai 2000).

Cette esquisse de réseau constitue pour le département un cadre global pour le développement futur des actions en faveur des piétons et des cyclistes.

Une hiérarchisation du réseau est proposée.

Sur la rive droite, entre Paris et Boulogne-Billancourt, figurent notamment les itinéraires suivants :

- classé en grand itinéraire régional :
  - . un itinéraire radial reliant Paris (Bois de Boulogne) à Versailles et à la base de loisirs de Saint-Quentin en Yvelines,
  - . un itinéraire reliant la porte de Saint-Cloud au pont de Sèvres,
- classé en itinéraire intercommunal et local :
  - . le quai de la rive droite de la Seine (RD 1),
  - . des itinéraires qui convergent sur la place de la porte de Saint-Cloud, la place de la Porte Molitor ou le bois de Boulogne, en suivant les grands tracés à Boulogne,
  - . un itinéraire en rocade sur la RD 50.

Aucune réalisation n'a été menée à ce jour. En revanche, l'itinéraire en rocade sur la RD 50 est à l'étude dans le cadre d'un comité d'axe du PDU.

A Paris, la Direction de la Voirie et des déplacements étudie la possibilité de relier l'itinéraire cyclable existants boulevards des Maréchaux au sud, jusqu'au pont du Garigliano et celui qui a été réalisé Allée des Fortifications le long du bois de Boulogne et qui prend fin place de la Porte d'Auteuil. Aucun tracé précis n'a encore été défini.

Dans le bois de Boulogne, la promenade piéton-vélo de la berge de la Seine, déjà aménagée entre la passerelle de l'Avre et le pont de Suresnes, doit être prochainement achevée sur l'ensemble du tracé (3,5 km).

Au total, sur la rive droite, il n'existe pas de réalisation d'aménagement cyclable ou de projet à court terme le long de la Seine, sauf dans le bois de Boulogne et à plus long terme, au droit des terrains Renault.

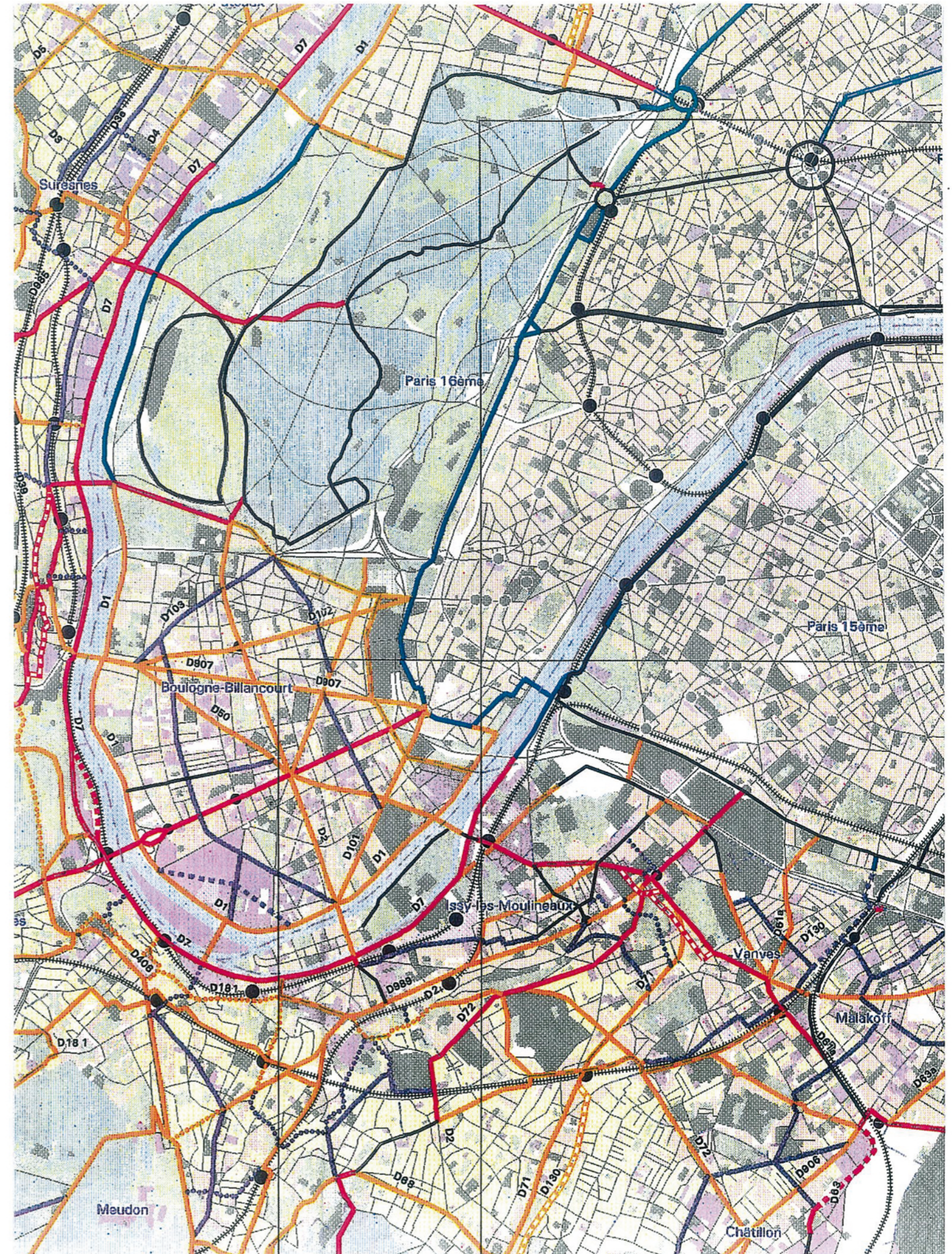
DÉPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE  
CIRCULATIONS DOUCES DANS LES HAUTS-DE-SEINE

ESQUISSE DE RÉSEAU  
PIÉTON - VÉLO

- | Piétons et vélos | Piétons                         |
|------------------|---------------------------------|
|                  | Itinéraire régional             |
|                  | Itinéraire intercommunal        |
|                  | Itinéraire local                |
|                  | Itinéraire dédoublé ou variante |
|                  | Projet à long terme             |
|                  | Projet hors périmètre           |
|                  | Aménagement cyclable existant   |

Gares SNCF et stations de métro

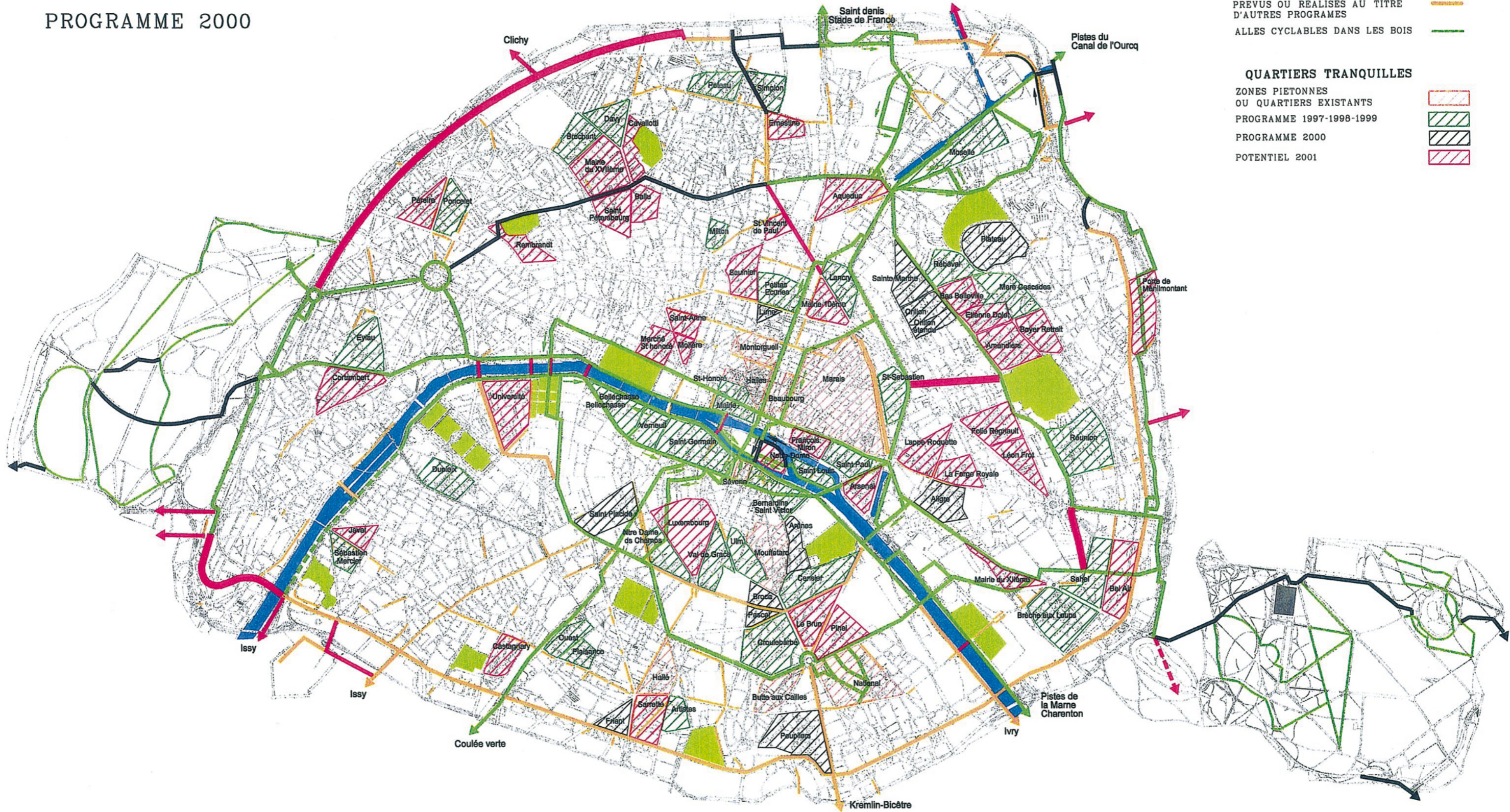
Mai 2000



Source : Plan de développement des circulations douces dans le département des Hauts-de-Seine. Mai 2000.  
CONSEIL GENERAL DES HAUTS-DE-SEINE – Direction de la voirie et des transports. (Etude réalisée par l'IAURIF)



PROGRAMME 2000



RESEAU EXISTANT ET VOTE PROGRAMME 2000  
 POTENTIEL 2001  
 AMENAGEMENTS CYCLABLES PREVUS OU REALISES AU TITRE D'AUTRES PROGRAMES  
 ALLES CYCLABLES DANS LES BOIS

QUARTIERS TRANQUILLES  
 ZONES PIETONNES OU QUARTIERS EXISTANTS PROGRAMME 1997-1998-1999  
 PROGRAMME 2000  
 POTENTIEL 2001



### **B.1.2 Etat des lieux : les berges basses de la rive droite entre le pont Mirabeau et le pont de Billancourt**

Les berges basses ne sont pas continues sur la rive droite. En outre, lorsqu'elles existent, elles sont soit dédiées à un usage spécifique : la circulation automobile ou l'activité industrielle, soit elles apparaissent comme des délaissés routier ou végétal non aménagés.

La juxtaposition de ces usages très restrictifs et la discontinuité de la berge ne permettent pas une lecture linéaire du fleuve ni la pratique des circulations douces, d'ailleurs interdites en temps normal.

Les numéros des séquences renvoient au plan de situation de la page 27.

#### 1 : Voie Georges Pompidou

La voie express Georges Pompidou occupe toute la largeur de la berge basse depuis le boulevard Murat (en aval du pont du Garigliano) où elle débute jusqu'au pont Mirabeau (et au-delà en amont).

La voie express est à sens unique vers le centre de Paris et la vitesse de circulation est limitée à 70 km/h. Son accès est interdit aux piétons et aux vélos. Elle ne possède pas de trottoir le long de la Seine (juste une bordure et une glissière routière). Le long du quai haut, le trottoir sur la berge est étroit (2 mètres de large) et planté.

Cette partie de la voie Georges Pompidou ne fait pas partie des secteurs des voies sur berges de la rive droite fermées à la circulation automobile le dimanche.

#### 2 : Port du Point du jour

Du boulevard Murat jusqu'à 80 mètres environ en amont du franchissement du boulevard périphérique, la berge s'élargit et elle est occupée sur 350 mètres linéaires par le port du Point du Jour. La berge n'est pas continue entre la voie express et le port du Point du Jour.

Deux sociétés sont installées sur ce port : Point P et Morillon-Corvol.

Le projet d'extension du port du Point du Jour qui consiste à étendre le port industriel jusqu'au port de la Petite Arche est décrit dans la partie réalisations récentes et projets. Avec sa réalisation, les

séquences 3 et 4 décrites ci-après sont appelées à être intégrées au nouveau port industriel.

#### 3 : Interruption des berges

Les berges sont ensuite interrompues. Sur une faible bande le long du quai haut, le mur est incliné et donne directement dans l'eau.

#### 4 : Port de la Petite Arche

Ce port industriel accueille essentiellement un poste de transit. Pour des questions de sécurité, les piétons et les cyclistes ne sont pas autorisés à y pénétrer.

#### 5 : Berges végétales (avec quelques bateaux-logement)

Les berges reprennent à l'aval du port de la Petite Arche. Elles sont occupées sur 80 mètres par du stationnement de bateaux logement. La berge est étroite, même parfois uniquement constituée d'un perré, et difficile d'accès. Aucun cheminement n'est possible le long de l'eau. Quelques escaliers métalliques permettent d'accéder directement aux bateaux-logement.

Cette partie comprend une enclave, qui occupe toute la largeur de la berge et qui a été clôturée.

Dans l'état actuel, aucune circulation sur la berge n'est possible.

#### 6 : Berges le long de la rampe d'accès au pont d'Issy.

La berge est très étroite en amont et s'élargit à proximité du pont d'Issy.

La structure porteuse du quai, visible, prend appui sur la berge. La berge, vide à cet endroit, sert d'abri à quelques SDF. Un cheminement des piétons pourrait éventuellement y être envisagé à l'avenir. Mais la berge apparaît comme un délaissé routier peu favorable à la promenade.

#### 7 : Port de Boulogne-studio

Après la rampe d'accès aval du pont d'Issy, la berge est interrompue sur quelques mètres. Plusieurs bateaux-logement stationnent sur le plan d'eau. La berge s'élargit ensuite et forme un port à vocation de loisirs aménagé en pavé. Le port dispose d'accès automobile.

#### 8 : Interruption des berges

Les berges à nouveau très étroites en amont du pont de Billancourt, sont occupées par les voies de circulation sous le pont, ce qui interdit toute promenade.

### **B.1.3 Etat des lieux : les quais de la rive droite entre le pont Mirabeau et le pont de Billancourt**

Les quais de la rive droite constituent des axes routiers majeurs, que ce soit à Paris, tant que la voie Georges Pompidou se situe sur le quai haut, ou à Boulogne-Billancourt, où la RD1 supporte des trafics qui varient entre 30 et 60 000 véhicules/jour. L'aménagement de la RD1 contribue à renforcer l'ambiance routière (tête de pont, passage dénivelé, signalisation).

#### 1. Quai Louis Blériot (Paris, 16<sup>e</sup> arrondissement) du pont Mirabeau au bd Murat

Le quai Louis Blériot, quai haut, supporte un trafic modéré car la voie express Georges Pompidou se situe sur la berge. Les trottoirs présentent une largeur de 3 à 3,50 mètres. La chaussée comporte une file de circulation et un stationnement bilatéral.

Les arbres d'alignement plantés sur le trottoir de la berge basse le long du mur du quai jouent un rôle paysager important pour le quai haut. La vue sur la Seine est dégagée.

#### 2. Quai Saint Exupéry (Paris 16<sup>e</sup> arrondissement)

Le quai Saint Exupéry est plus large. Il constitue la voie Georges Pompidou et longe la berge occupée par le port industriel du Point du Jour.

Le quai comporte 3 files de circulation vers le centre de Paris qui alimentent la voie Georges Pompidou et dans l'autre sens, côté bâti, soit une file de circulation, soit du stationnement en épi.

Le trottoir côté Seine atteint 3,50 mètres de large. Il est planté et localement envahi par du stationnement sauvage. Le revêtement est dégradé. Côté bâti, le trottoir, large d'environ 6 mètres, est plus confortable. Il est également planté.

A la différence du quai Louis Blériot qui le prolonge, il s'agit d'une voie structurante du réseau de voirie parisien.

La circulation des piétons est possible de chaque côté. Les piétons sont cependant plus nombreux sur le trottoir côté bâti, compte tenu de la présence d'équipements, notamment sportifs, de part et d'autre de la rue du général Niox. Plus rares sont les piétons qui cheminent sur le trottoir côté Seine. Ils en sont dissuadés par l'aspect du trottoir et la

présence de véhicules en stationnement illicite, par le faible nombre de traversées piétonnes mais aussi par l'absence de points d'intérêt sur la berge (port industriel en contrebas). La circulation des cyclistes paraît dangereuse compte tenu de la vitesse élevée des automobiles.

#### 3. Quai du Point du Jour (Boulogne-Billancourt)

Ce quai est plus large que le quai Saint Exupéry et les sens de circulation sont séparés par un terre plein central.

Sur une centaine de mètres, le trottoir côté Seine est plus étroit et la circulation piétonne est difficile, compte tenu de la taille des arbres. La rambarde métallique remplace le parapet et le trottoir n'est plus planté. Malgré le vaste panorama sur l'île Saint-Germain et la rive gauche, la densité du trafic rend la promenade moins agréable.

Le bâti est composé de grandes emprises (TF1 notamment), le trottoir qui le longe est étroit au regard de l'importance des bâtiments.

La circulation des vélos est délicate compte tenu du caractère rapide de la circulation automobile ; aucun aménagement spécifique n'est envisagé pour les cyclistes sur ce quai à court terme.

A la tête du pont d'Issy, la présence de rampes et de passages dénivelés complique les cheminements.

#### 4. Quai du Point du Jour du pont d'Issy au pont de Billancourt

Le quai garde son aspect routier entre le pont d'Issy et le pont de Billancourt. Les trottoirs, côté bâti sont assez larges et aménagés. Ils sont plus étroits côté Seine. Les traversées piétonnes sont peu nombreuses et éloignées.

L'aménagement de la tête du pont de Billancourt favorise la circulation automobile au détriment des circulations piétonnes et à vélo, sur la berge, occupée par une voie de circulation, comme sur le quai.



*Limite communale entre Paris (16<sup>e</sup>) et Boulogne-Billancourt (ZAC du Point du Jour).*



*Quais et berges au droit de la tête du pont d'Issy à Boulogne-Billancourt.*



*Quais et berges au droit de la tête du pont de Billancourt (Boulogne-Billancourt).*



*Détail de la tête du pont de Billancourt (Boulogne-Billancourt).*

*(photos Ville de Boulogne-Billancourt)*

## B.2 En rive gauche

### B.2.1 Données générales

#### *Les principales réalisations et les projets de transports en commun :*

- Fiabilisation de la ligne d'autobus PC au sud sur le boulevard des Maréchaux

La ligne PC a été découpée en trois tronçons avec des recouvrements afin de minimiser les ruptures de charge.

Pour permettre la fiabilisation de la ligne d'autobus PC Sud, de nouveaux couloirs réservés et protégés par un séparateur ont été mis en service en octobre 1999. Ce dispositif est progressivement étendu à l'ensemble des boulevards des Maréchaux (travaux en cours pour une mise en service début 2001).

Le matériel roulant a été remplacé par des bus articulés, accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le système d'information et de régulation du trafic, ALTAIR a été mis en place.

L'objectif était d'accroître la vitesse commerciale de la ligne de 12 à 15 km/h à l'heure de pointe avec un intervalle de 3 à 4 minutes entre deux autobus. Dans l'attente de la mise au point et du financement du projet de tram, cette solution a été retenue en raison de sa possibilité d'application immédiate.

En parallèle, des aménagements cyclables sont créés sur la totalité du tracé.

- Mise en service du Tramway T2

Le tramway T2 relie La Défense à Issy-les-Moulineaux jusqu'à la station Issy-Val-de-Seine en connexion avec le RER C. Sa mise en service date de juillet 1997. Il utilise une infrastructure ferroviaire qui existait avant sa mise en service.

La fréquentation de cette ligne a dépassé les simulations de trafics les plus optimistes.

La mise en service de ce projet de transport structurant participe au projet de reconquête des bords de Seine à Issy-les-Moulineaux. Il facilite aussi la réalisation d'un aménagement de la RD 7 au profit des piétons et des cyclistes.

- Prolongement du tramway T2 à Paris

Le schéma de principe du prolongement du tramway T2 dans Paris, date de 1994. Il a été approuvé par le STP.

Le financement du prolongement entre Issy-les-Moulineaux et Paris (Porte de Versailles) est inscrit au contrat de plan Etat-Région 2000-2006 pour une somme totale de 450 MF dont 360 MF pour l'Etat et la Région et 90 MF au titre de la participation des collectivités locales.

Il empruntera une infrastructure ferroviaire existante, et à Paris, la Petite Ceinture.

L'emplacement de son terminus à Paris, initialement prévu à Porte de Versailles, devrait être situé à Balard. Le terminus à Balard permet une correspondance de bonne qualité avec le métro, ligne n°8. Le projet pourrait intégrer la création d'une station Boulevard Victor, en correspondance avec le RER C.

Une promenade sur la petite Ceinture pourrait être aménagée depuis le terminus de T2 vers l'est.

- Création d'une ligne de tramway en rocade sud

Un tramway en rocade sud a été proposé par la Ville de Paris. Ce projet est inscrit au contrat de plan Etat-Région 2000-2006 sous la rubrique « tramway en rocade sud sur les boulevards des Maréchaux » avec un montant de 1215 MF dont 970 MF à la charge de l'Etat et de la région et 245 MF au titre de la participation des collectivités locales.

L'implantation sur le boulevards des Maréchaux du tramway en rocade Sud a été préférée à une implantation sur l'emprise de la Petite Ceinture ferroviaire toute proche pour les raisons suivantes :

- effet induit plus important de requalification urbaine des quartiers traversés,
- nouveau partage de la voirie,
- meilleures correspondances, notamment avec les lignes d'autobus de banlieue,
- meilleure lisibilité des taxis.

Cette implantation autorise également des aménagements de promenade sur l'emprise de la Petite Ceinture.

### Les principales réalisations et les projets de circulations douces :

Dans le cadre du programme vélo, la Ville de Paris a réalisé ou projette de réaliser plusieurs aménagements cyclables qui concernent le site aval de la Seine. La Ville d'Issy-Les-Moulineaux poursuit également la mise en place d'itinéraires cyclables sur son territoire.

Les réalisations récentes et les projets préfigurent la réalisation à terme de deux itinéraires de liaison entre Paris et la banlieue, parallèles à la Seine : par les quais et par l'axe Henry Farman et Camille Desmoulins. Ils seraient maillés avec deux itinéraires en rocade : boulevard des Maréchaux à Paris (réalisé) et la RD50 à Issy-Les-Moulineaux (en projet).

La qualité des continuités d'itinéraires et le traitement de l'espace public constituent les enjeux principaux de la mise en place de ces itinéraires.

A Paris :

- Création d'un itinéraire cyclable sur le boulevard des Maréchaux (Paris, 15<sup>e</sup> arrondissement)

Dans le cadre de la fiabilisation de la ligne d'autobus PC, une continuité cyclable a été assurée sur l'ensemble de l'itinéraire, soit par la mise en place de couloirs élargis, soit en empruntant ponctuellement des contre-allées ou des trottoirs larges. Les dispositifs sont réalisés jusqu'à la tête de pont du pont du Garigliano (couloirs d'autobus protégés, élargis pour les vélos).

- Aménagement de la rue Henry Farman en itinéraire cyclable (Paris, 15<sup>e</sup> arrondissement)

La voie nouvelle ouverte entre le rond-point de la Porte de Sèvres à Paris et la rue Camille Desmoulins à Issy-les-Moulineaux, constitue un itinéraire cyclable à double sens (bande cyclable dans chaque sens). L'aménagement est interrompu à la limite communale avec Issy-les-Moulineaux mais la commune d'Issy-Les-Moulineaux envisage de le prolonger au sud.

A court terme, cet itinéraire peut offrir un itinéraire cyclable entre Paris et le parc de l'île Saint-Germain, la ZAC Bords de Seine et la ZAC Quai des Chartreux d'Issy-les-Moulineaux.

A terme, un débouché au nord vers la ZAC Citroën-Cévennes pourrait être réalisé s'il est possible de créer une voie nouvelle dans les terrains militaires.

- Aménagement du carrefour Leblanc et aménagements cyclables dans Citroën-Cévennes sud (Paris, 15<sup>e</sup> arrondissement)

L'aménagement de la traversée du carrefour Leblanc pour les vélos se traduit par un marquage au sol à double sens, le long du passage piétons.

Une bande cyclable est en cours d'aménagement le long du trottoir dans la bretelle de descente du boulevard du Général Martial Valin vers le carrefour Leblanc, le long de la gare boulevard Victor du RER C. Le trottoir sera requalifié et planté. Ce dispositif assure une continuité de l'itinéraire cyclable du boulevard des Maréchaux à la fois vers le port de Javel Bas et vers la rue du Professeur F. Delbarre (où le couloir d'autobus réalisé doit être autorisé aux vélos).

Dans l'autre sens : du port de Javel Bas vers le boulevard des Maréchaux, le dispositif se limite aujourd'hui à un simple marquage au sol sous forme de chevrons qui devrait être complété par la réalisation d'une bande cyclable sur le trottoir de la rampe d'accès au pont du Garigliano, peu utilisé par les piétons.

- Aménagement d'un itinéraire cyclable sur les quais du 15<sup>e</sup> arrondissement

Le Conseil de Paris a voté dans le cadre du programme vélo 2000, la création d'un itinéraire cyclable le long de la Seine du Pont de Bir-Hakeim au boulevard des Maréchaux. Il s'agit de poursuivre l'itinéraire qui existe déjà en amont.

L'itinéraire empruntera les berges basses, mais sans marquage spécifique sur celles-ci.

En complément, la Ville de Paris étudie l'aménagement des carrefours pour assurer la continuité des aménagements cyclables et permettre un accès sécurisés aux berges.

A Issy-Les-Moulineaux :

- L'esquisse de réseau piéton-vélo dans le département des Hauts-de-Seine :

L'esquisse de réseau piéton-vélo présenté dans le Plan de développement des circulations douces dans le département des Hauts-de-Seine, établi par l'IAURIF pour le Conseil général des Hauts-de-Seine (Cf. plan ci-avant) fait figurer des itinéraires qui intéressent la rive gauche :

- classé en grand itinéraire régional :
  - . le quai de la Seine en rive gauche (RD 7),
  - . un axe de la première couronne qui traverse les communes du sud, rejoint la Seine à Issy-les-Moulineaux (RD 50).
- classé en itinéraire intercommunal et local :
  - . l'axe Rond-point de la Porte de Sèvres (Henry Farman) à l'île Saint-Germain.

- Création et projets d'aménagements cyclables à Issy-les-Moulineaux

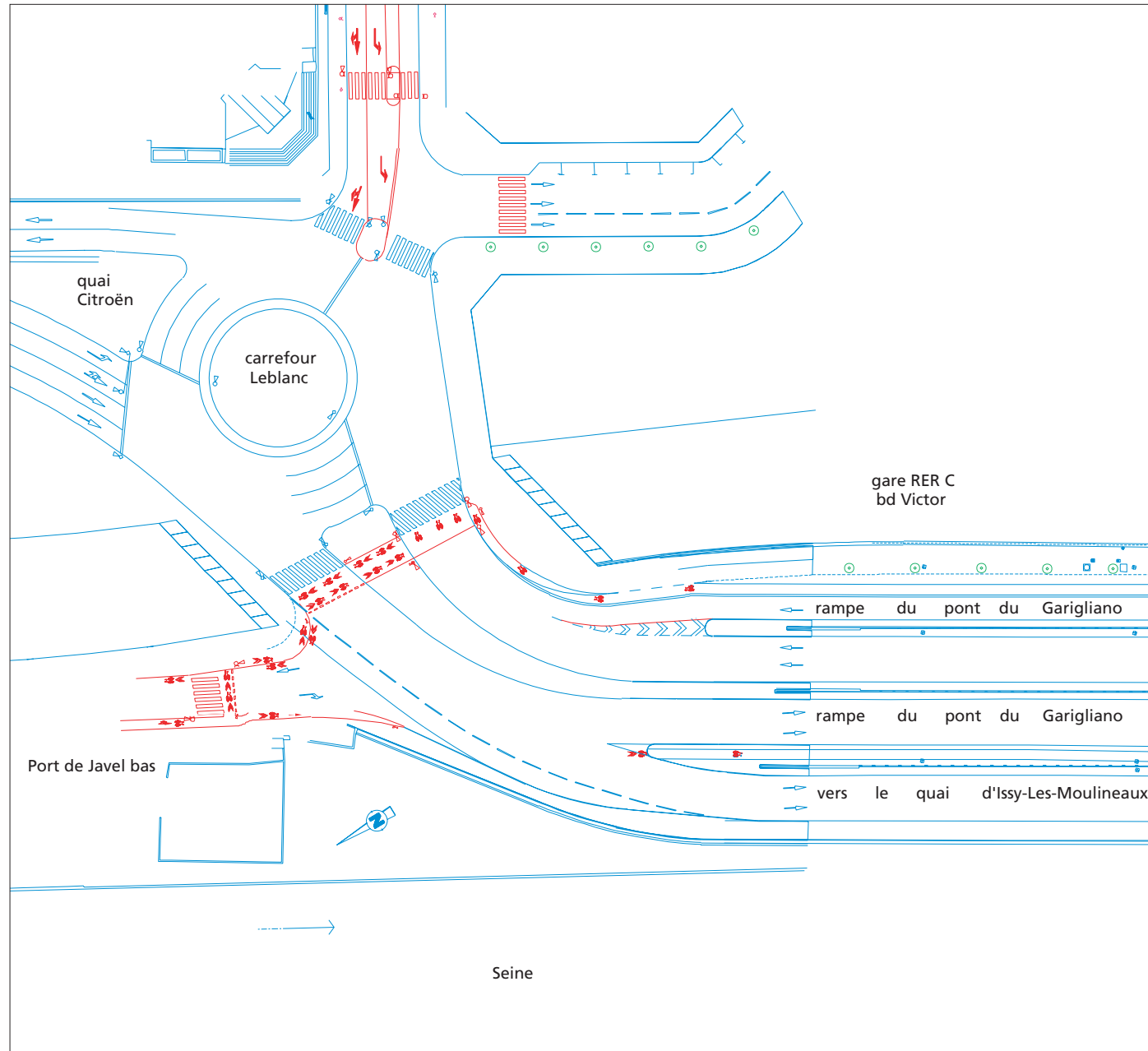
La commune a voté un projet de réseau vert en 1994. Un nouveau plan du réseau cyclable est en cours d'élaboration, en cohérence avec le schéma de réseau cyclable départemental élaboré par l'IAURIF pour le Conseil Général et les orientations du PDU Val-de-Seine.

Le projet global s'articule autour de :

- 4 axes parallèles à la Seine : Les Hauts d'Issy, le centre ville, les ZAC et les berges de Seine (Cf. projet d'aménagement de la RD7, ci-avant),
- 3 axes orthogonaux à la Seine : la coulée Verte, gare d'Issy – parc de l'île Saint-Germain, ZAC Rodin – parc de l'île Saint-Germain.

Un projet de requalification de la rue Camille Desmoulins (avec création de piste cyclable dans la ZAC Forum Seine) est envisagé à Issy-les-Moulineaux. La rue Camille Desmoulins se situe dans le prolongement de la rue Henry Farman, à Paris, qui comporte déjà une piste cyclable.

**CARREFOUR LEBLANC Paris 15<sup>e</sup> arrondissement**



*Aménagements cyclables du carrefour Leblanc  
(Ville de Paris, Direction de la voirie et des déplacements)*



*Aménagements cyclables au carrefour Leblanc, liaison Port de Javel bas - Boulevard des Maréchaux - rue du Pr. Fl. Delbarre.*



*Échangeur du Pont du Garigliano, aménagement en cours de la bande cyclable le long du trottoir de la station du RER bd Victor.*



*Débouché de la voie circulée du Port de Javel bas sur le carrefour Leblanc et le quai André Citroën. Débouché de la passerelle piétonne.*



*Débouché de la passerelle piétonne sur le trottoir au droit de la gare du RER bd Victor. Aménagement en cours de la bande cyclable.*

**RUE HENRY FARMAN Paris 15<sup>e</sup> arrondissement**



*Rue H. Farman - du rond point de la Porte de Sèvres vers le siège de la DGAC. Le long du talus du bd Périphérique.*



*Rue H. Farman - du bd périphérique vers la rue C. Desmoulins (Issy-les-Moulineaux). Discontinuité des aménagements à la limite communale.*

### **B.2.2 Etat des lieux : les berges basses de la rive gauche entre le pont Mirabeau et le pont de Billancourt**

Entre le pont Mirabeau et le pont du Garigliano, de part et d'autre du débouché du parc André Citroën, il est prévu de réaménager le port de Javel bas pour lui donner une vocation de loisirs et de promenade. Pour cela, une grande partie des installations industrielles seront restructurées port Victor et port du Point du Jour à Paris.

La promenade continue sur les berges de la Seine a été aménagée du parc de Bercy jusqu'au parc André Citroën. La poursuite sur les berges du 15<sup>e</sup> arrondissement de l'itinéraire cyclable existant le long de la Seine, en amont du pont de Bir-Hakeim, est prévue dans le cadre du plan vélo de la Ville de Paris.

Le prolongement des parcours en aval, sur les berges ou sur les quais, et les possibilités de raccordement avec les projets envisagés en banlieue se pose.

Sur la berge, en aval du pont du Garigliano, la vocation du port Victor est industrielle, conformément au POS de Paris. A Issy-les-Moulineaux, à l'aval de Paris, la berge est également occupée par un port industriel, situé en prolongement du port Victor. Au delà, la rive de la Seine, dans le bras d'Issy-les-Moulineaux, face au parc départemental de l'île Saint-Germain, présente dans un cadre encore végétal, une ambiance propice à la promenade à pied et mérite d'être mis en valeur.

Les différentes séquences sont décrites plus précisément ci-dessous. Les numéros des séquences renvoient au plan de situation de la page 27. Un reportage photographique figure en partie D.3.

#### 1. Le port de Javel bas à partir du parc André Citroën

Face au parc André Citroën, la berge est aménagée en une vaste place en continuité du parc. La circulation des voitures n'y est autorisée qu'aux heures d'ouverture des activités portuaires, l'accès est commandé par des bornes rétractables. Ce dispositif n'empêche pas la présence fréquente de véhicules en stationnement à l'aval du débouché du parc.

Piétons, cyclistes et rollers sont assez nombreux les jours de fin de semaine sur le port de Javel bas. Les projets envisagés ne feront que conforter une demande existante le dimanche et probablement favoriser son développement en semaine.

La poursuite de l'itinéraire cyclable en aval du port se pose déjà pour les cyclistes le dimanche. En l'absence de parcours aisément identifiable, les parcours choisis sont multiples : poursuite de l'itinéraire sur la berge, jusqu'au port Victor, industriel ; poursuite de l'itinéraire au niveau du quai, circulation des vélos sur le trottoir côté Seine du quai André Citroën, ou sur la chaussée, en suivant le marquage au sol qui oriente les cyclistes vers la tête du pont du Garigliano.

De part et d'autre du pont du Garigliano, la berge est située en contrebas du quai André Citroën. Elle est longée par un mur de quai d'environ 3 mètres de haut. La berge devient plus étroite, environ 6,50 mètres de large.

La présence de bateaux-logement agrmente la promenade, qui offre également de belles vues sur le front bâti du 16<sup>e</sup> arrondissement. Cependant, comme au débouché du parc André Citroën, le bruit de la circulation de la voie Georges Pompidou sur la rive droite est perceptible. Les bateaux-logement sont aussi probablement la cause de la présence de véhicules en stationnement sur la berge.

Les circulations douces sont possibles sur cette partie de la berge, mais son revêtement en pavé limite fortement le confort pour les cyclistes ou les rollers.

Enfin, cette séquence du port de Javel bas se situe en continuité du port industriel Victor, sans autre possibilité d'accès en aval que la rampe d'accès au port industriel. Cela pose la question de la compatibilité des pratiques, très délicate en semaine, elle pourrait être envisagée sous certaines conditions en fin de semaine.

#### 2. les ports industriels : port Victor (Paris, 15<sup>e</sup> arrondissement)

#### 3. port d'Issy-les-Moulineaux (Issy-les-Moulineaux)

La berge s'élargit à nouveau à l'aval de l'échangeur du pont du Garigliano et accueille les installations industrielles du port Victor et du port d'Issy-les-Moulineaux.

Les installations industrielles parfois importantes (centrale à béton, sablières, bâtiment) des sociétés Siméoni, Béton de Paris, Raboni et Unibéton se succèdent sur 800 mètres.

A l'amont du port Victor, une rampe permet d'accéder au quai haut. Le long de la berge industrielle, à Paris comme à Issy-les-Moulineaux, plusieurs accès sont aménagés avec le quai haut. Le trafic de camions est intense en semaine.

La voie de circulation sur les ports industriels se situe soit le long du mur de quai, soit entre les installations, soit au bord de l'eau. Elle ne permet pas toujours la vue sur le fleuve. Sous le boulevard périphérique, une barrière de la société Raboni interdit à certaines heures toute circulation.

Le dénivelé entre quais et berges s'amenuise en allant vers l'aval.

#### 4. Interruption des berges

La transition entre la berge industrielle et la berge végétale à Issy-les-Moulineaux se traduit par une interruption de la continuité des berges sur une courte distance.

#### 5. berge végétale et bateaux-logement face à l'île Saint-Germain

De nombreux bateaux-logement se sont installés sur le plan d'eau du bras d'Issy-les-Moulineaux. La berge est végétale. Un chemin étroit serpente au bord de l'eau. La promenade est agréable. Elle est cependant interrompue au droit d'une péniche restaurant (privatisation de la berge) et sous la passerelle d'accès au parc de l'île Saint-Germain. Elle comprend en outre deux passages sous porche, sous des bâtiments dégradés. Des escaliers relient la berge au quai, mais ils sont peu entretenus.

La berge doit être aménagée pour la promenade à pied dans le cadre de la réalisation progressive des ZAC Bords de Seine et Quai des Chartreux. Le projet de requalification de la RD7 comporte quant à lui des aménagements cyclables.

### **B.2.3 Etat des lieux : les quais de la rive gauche entre le pont Mirabeau et le pont de Billancourt**

#### 1. Quai André Citroën (Paris, 15<sup>e</sup> arrondissement) entre le pont Mirabeau et le pont du Garigliano

La circulation automobile a été enterrée au droit du parc André Citroën pour permettre la réalisation du débouché du parc en surface. Elle ressort au niveau du carrefour Leblanc-Citroën, où une traversée pour les piétons et les cyclistes a été aménagée. Le quai André Citroën est classé en axe rouge.

Un échangeur routier permet de rejoindre le pont du Garigliano. Chaque bretelle est constituée d'une voie de deux files de circulation dans le même sens.

Côté Seine, la chaussée est bordée par un trottoir classique large de 2,80 mètres.

Les différentes rampes se terminent environ 200 à 250 mètres avant ou après le pont.

Le site est assez complexe en nivellement (carrefour Leblanc, station du RER C, parvis de France Télévision). Son aménagement doit être complété par l'ouverture de l'esplanade Henri de France et le réaménagement des abords de la gare boulevard Victor du RER C, pour les piétons et pour les vélos. Il doit notamment assurer la continuité entre l'itinéraire cyclable existant boulevard du général Martial Valin et celui qui est prévu sur le port de Javel bas.

#### 2. Quai d'Issy-les-Moulineaux (Paris, 15<sup>e</sup> arrondissement) du pont du Garigliano à la limite communale avec Issy-les-Moulineaux

Le quai d'Issy-les-Moulineaux est classé en axe rouge. Il supporte un trafic dense et souvent rapide. Le quai assure d'importants échanges routiers entre :

- les quais et les boulevards des Maréchaux (rampes de l'échangeur du pont du Garigliano),
- les quais et le boulevard périphérique intérieur et extérieur (bretelles d'accès).

Les îlots plantés au centre du quai permettent le stockage des mouvements tournants et notamment ceux des camions en tourne-à-gauche vers les

installations industrielles du port Victor. Le port génère un trafic élevé en semaine.

L'ambiance routière de la voie est encore renforcée par la dilatation de l'espace dévolu à la circulation à l'amont du boulevard périphérique et par la nature des rives : grande emprise industrielle sur la berge, voies ferrées en talus à l'Est. Le projet de construction d'un hôtel sur ce talus peut contribuer à modifier l'ambiance du lieu en recréant un alignement bâti face à la Seine.

La possibilité de trouver des continuités de cheminements, notamment cyclables, entre Paris et les aménagements envisagés par le Conseil Général des Hauts-de-Seine sur la RD7 à Issy-Les-Moulineaux doit être étudiée finement à cet endroit.

Le trottoir côté Seine est planté et comporte parfois des dispositifs anti-stationnement. Il est interrompu par les accès au port industriel.

#### 3. Quai du président Roosevelt, de la limite communale avec Paris au pont d'Issy et quai de Stalingrad, du pont d'Issy au pont de Billancourt (Issy-Les-Moulineaux)

Ces quais constituent la RD7, dont le projet requalification doit être mis en oeuvre après 2004 (Cf. infra.). L'aménagement projeté au terme de la concertation préalable pourrait comporter des aménagements cyclables bidirectionnels de chaque côté au contact de Paris.



**SEINE AVAL**  
**Berges : Etat actuel**  
 16<sup>e</sup> arrdt de Paris et Boulogne-Billancourt

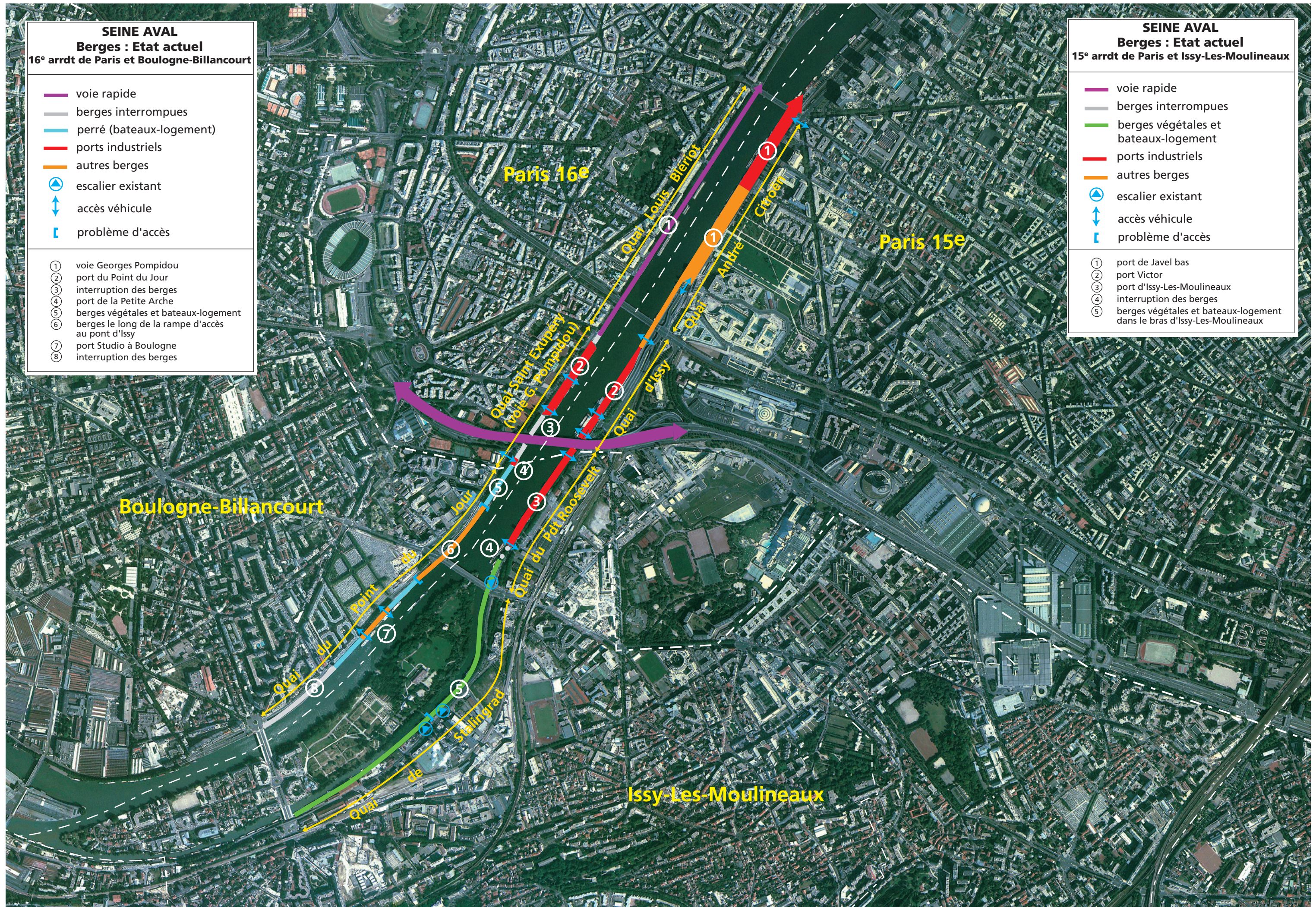
- voie rapide
- berges interrompues
- perré (bateaux-logement)
- ports industriels
- autres berges
- ↕ escalier existant
- ↕ accès véhicule
- ⌊ problème d'accès

- ① voie Georges Pompidou
- ② port du Point du Jour
- ③ interruption des berges
- ④ port de la Petite Arche
- ⑤ berges végétales et bateaux-logement
- ⑥ berges le long de la rampe d'accès au pont d'Issy
- ⑦ port Studio à Boulogne
- ⑧ interruption des berges

**SEINE AVAL**  
**Berges : Etat actuel**  
 15<sup>e</sup> arrdt de Paris et Issy-Les-Moulineaux

- voie rapide
- berges interrompues
- berges végétales et bateaux-logement
- ports industriels
- autres berges
- ↕ escalier existant
- ↕ accès véhicule
- ⌊ problème d'accès

- ① port de Javel bas
- ② port Victor
- ③ port d'Issy-Les-Moulineaux
- ④ interruption des berges
- ⑤ berges végétales et bateaux-logement dans le bras d'Issy-Les-Moulineaux



**Boulogne-Billancourt**

**Paris 16<sup>e</sup>**

**Paris 15<sup>e</sup>**

**Issy-Les-Moulineaux**

## C. PROBLEMATIQUE ET PROPOSITIONS

### C.1 Enjeux urbains

Le développement urbain du site de la Seine à l'aval de Paris est aujourd'hui très largement entamé. En rive droite, il est quasiment achevé, tant à Boulogne-Billancourt qu'à Paris, et les derniers enjeux importants concernent notamment le traitement des espaces publics.

En rive gauche, les opérations récentes à Issy-Les-Moulineaux, et à Paris, qui ont profondément modifié la nature du site, doivent être complétées aux abords de la limite de Paris par des projets aujourd'hui connus et décrits précédemment. La seule incertitude importante concerne le devenir des terrains militaires du boulevard Martial Valin, dont l'évolution est la condition indispensable à une meilleure liaison urbaine entre le parc André Citroën et Issy-Les-Moulineaux. Cette évolution pourrait notamment permettre le prolongement de la rue Henry Farman jusqu'à la rue Ernest Hemingway, créant ainsi une nouvelle liaison urbaine entre des secteurs en plein développement des deux communes. Le traitement des espaces publics, et notamment des quais, constitue également un enjeu important en rive gauche.

### C.2 Continuités des liaisons douces le long de la Seine

Les opportunités à court et moyen terme d'assurer et de valoriser les continuités des liaisons douces le long de la Seine sont plus évidentes en rive gauche de la Seine qu'en rive droite.

En effet, le développement urbain n'est pas achevé en rive gauche, des aménagements en faveur des liaisons douces restent encore à réaliser et plusieurs projets dans ce sens sont prévus. En rive droite, les aménagements du quai du Point du Jour sont assez récents et ne pourraient être modifiés qu'à plus long terme.

#### C.2.1. Continuités à pied

##### En rive droite

A court ou moyen terme, une promenade piétonne n'est pas envisageable sur les berges du 16<sup>e</sup> arrondissement de Paris et de Boulogne du fait même de la configuration physique des berges qui non seulement ne sont pas continues, mais qui sont aussi trop étroites, ou difficiles d'accès.

A moyen terme, l'extension et le réaménagement du port du Point du Jour devrait constituer un port moderne, conforme au cahier des prescriptions architecturales et paysagères pour la mise en valeur des berges de la Seine à Paris. Il serait souhaitable que l'organisation des activités permette les circulations douces sur la berge en dehors des horaires de fonctionnement du port.

A plus long terme, en relation avec l'aménagement des terrains Renault à Boulogne, on peut s'interroger sur le rapport entre la ville et le fleuve dans ce secteur et sur l'opportunité de créer une berge assurant une promenade continue.

En ce qui concerne les quais, l'enjeu à long terme est de leur donner, dans le même esprit que les aménagements réalisés sur les quais rive gauche dans le centre de Paris, un aspect moins routier. Il est aujourd'hui très préjudiciable à l'urbanité du lieu et aux circulations douces.

##### En Rive Gauche

L'idée d'assurer une promenade continue sur les berges de la rive gauche reliant le parc André Citroën au parc de l'île St Germain est séduisante. La quasi-continuité des berges sur tout le trajet et la présence de berges naturelles le long du bras d'Issy constituent des éléments favorables à cette idée.

Cependant, la présence des deux ports industriels, maintenus, ne permettrait en toute hypothèse de garantir une promenade de qualité qu'en dehors des heures de fonctionnement des ports, en particulier le dimanche. Une requalification de ces ports serait pour cela nécessaire, la configuration et l'aspect paysager des installations industrielles devant être repensés.

Sur les quais, comme pour les vélos, l'amélioration des circulations piétonnes interviendra de façon durable avec la requalification de la RD 7. Il conviendra en complément d'améliorer la jonction piétonne entre la RD 7 et le pont du Garigliano d'ici 2004.

#### C.2.2. Continuités à vélo

Le département des Hauts-de-Seine propose une esquisse de réseau d'itinéraires cyclables à long terme, avec des raccordements à Paris (à étudier plus précisément).

Les questions à se poser pour la suite de l'étude concernent les possibilités de réalisation de ces itinéraires en banlieue et les conditions de raccordement à Paris.

##### En rive droite

Aucune réalisation d'itinéraire cyclable n'est programmée à ce jour par la ville de Boulogne le long de la Seine ; la question du raccordement peut donc être reportée à plus long terme.

##### En rive gauche

A Issy-les-Moulineaux, la requalification de la RD 7 (les quais) est prévue après 2004 et comprend la création de deux pistes bidirectionnelles ; la jonction depuis le pont du Garigliano est envisagée par la Ville de Paris dans son plan vélo. Elle attend les propositions précises du Conseil Général des Hauts-de-Seine pour proposer un aménagement adéquat pour cette jonction.

De plus, Issy-les-Moulineaux a prévu dans le cadre de la ZAC Forum Seine d'aménager un itinéraire cyclable rue Camille Desmoulins en prolongement des aménagements cyclables existants de la rue Henry Farman à Paris. A plus long terme, le prolongement, précédemment évoqué, de la rue Henry Farman dans Paris vers la rue Ernest Hemingway pourrait s'accompagner d'aménagements cyclables assurant ainsi une autre continuité cyclable entre Issy-les-Moulineaux et l'intérieur de Paris, avec passage sous le boulevard périphérique et franchissement du boulevard des Maréchaux.

## **D. REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE**

Un reportage photographique a été réalisé en octobre 2000 par l'APUR sur les berges et les quais de la Seine entre le pont Mirabeau et le pont de Billancourt.

Les photographies sont présentées, ci-après, de l'amont vers l'aval de la Seine selon quatre axes :

**D.1 Les berges de la rive droite**

**D.2 Les quais de la rive droite**

**D.3 Les berges de la rive gauche**

**D.4 Les quais de la rive gauche**

D1 - SECTEUR AVAL DE LA SEINE - LES BERGES DE LA RIVE DROITE ENTRE LE PONT MIRABEAU ET LE PONT DE BILLANCOURT - (1)



Paysage vers l'aval de la Seine depuis le pont Mirabeau.



Quai Louis Blériot (Paris 16<sup>e</sup>) vers l'amont (pont Mirabeau). Bretelle d'accès à la voie G. Pompidou sur berge.



Voie G. Pompidou sur la berge basse et port du Point du Jour (Paris 16<sup>e</sup>). Vue depuis le pont du Garigliano, vers l'aval.



Départ de la voie G. Pompidou sur la berge basse (Paris 16<sup>e</sup>). Vue vers l'amont (pont du Garigliano).



Extrémité du port du Point du Jour (Paris 16<sup>e</sup>). Vue vers l'aval, depuis l'accès à la voie sur berge. Interruption de la berge.



Port du Point du Jour (Paris 16<sup>e</sup>). Rampe d'accès au quai. Vue vers l'amont.



Port du Point du Jour (Paris 16<sup>e</sup>). Voie circulée le long du mur de quai. Vue vers l'amont.



Port du Point du Jour (Paris 16<sup>e</sup>). Installations en bord à quai. Vue vers l'amont.



Port du Point du Jour (Paris 16<sup>e</sup>). Accès du quai. Vue vers l'amont.



Port de la Petite Arche, poste de transit (Paris 16<sup>e</sup>). Vue sur les installations industrielles du port d'Issy-Les-Moulineaux en rive gauche.



Port de la Petite Arche, poste de transit (Paris 16<sup>e</sup>). Vue vers l'amont.

**D1 - SECTEUR AVAL DE LA SEINE - LES BERGES DE LA RIVE DROITE ENTRE LE PONT MIRABEAU ET LE PONT DE BILLANCOURT - (2)**



*Berge inaccessible à Boulogne-Billancourt, face à la ZAC du Point du Jour. Vue vers l'aval.*



*Berge à Boulogne-Billancourt, face à la ZAC du Point du Jour. Appropriation de la berge par un bateau-logement. Vue vers l'aval.*



*Berge minérale à Boulogne-Billancourt, face à la ZAC du Point du Jour. Vue vers l'amont.*



*Berge à Boulogne-Billancourt. Occupation précaire sous la rampe amont du pont d'Issy. Vue vers l'amont.*



*Berge à Boulogne-Billancourt. Occupation précaire sous la rampe aval du pont d'Issy. Vue vers l'aval.*



*Berge étroite à Boulogne-Billancourt. Bateaux-Logement. Vue vers l'amont.*



*Transition entre le berge étroite et le port large à Boulogne-Billancourt. Aménagement d'une escale. Vue vers l'aval.*



*Port large à Boulogne-Billancourt. Détail de l'aménagement du port. Vue vers l'aval.*



*Port large à Boulogne-Billancourt. Détail de l'aménagement du port. Vue vers l'aval.*



*Port large à Boulogne-Billancourt. Rampe d'accès au quai. Port industriel au second plan (poste de transit). Vue vers l'aval.*



*Bateaux-Logement en aval du poste de transit à Boulogne-Billancourt. Bateaux-Logement. Vue vers l'amont.*



*Occupation des berges par la circulation en amont du pont de Billancourt (Boulogne-Billancourt). Vue vers l'amont.*

D2 - SECTEUR AVAL DE LA SEINE - LES QUAIS DE LA RIVE DROITE ENTRE LE PONT MIRABEAU ET LE PONT DE BILLANCOURT - (1)



Quai Louis Blériot (Paris 16<sup>e</sup>) à l'aval du pont Mirabeau, au droit des terrains de l'usine des eaux. Voie de desserte.



Quai Louis Blériot (Paris 16<sup>e</sup>) vers l'amont (pont Mirabeau). Bretelle d'accès à la voie G. Pompidou, sur berge.



Quai Louis Blériot (Paris 16<sup>e</sup>) vers l'amont.



Quai Saint-Exupéry (Paris 16<sup>e</sup>) vers l'amont (pont du Garigliano). Le départ de la voie G. Pompidou sur berge.



Quai Saint-Exupéry - Voie G. Pompidou (Paris 16<sup>e</sup>) vers l'amont, au droit du port du Point du Jour. Stationnement en épi. Trottoir dégradé.



Quai Saint-Exupéry - Voie G. Pompidou (Paris 16<sup>e</sup>) vers l'amont. Accès au port du Point du Jour.



Quai Saint-Exupéry - Voie G. Pompidou (Paris 16<sup>e</sup>) vers l'amont. Trottoir planté étroit.



Limite entre Boulogne-Billancourt (ZAC du Point du Jour) et Paris (Stade du Tennis Club de Paris, bd périphérique).



Idem côté Seine vers l'amont (port de la Petite Arche et bd périphérique). Stationnement illicite sur trottoir.



Idem vers l'aval (pont d'Issy, parc départemental de l'île Saint Germain). Stationnement illicite sur trottoir.



ZAC du Point du Jour (Boulogne-Billancourt). Aménagement routier de la RD 1.

D2 - SECTEUR AVAL DE LA SEINE - LES QUAIS DE LA RIVE DROITE ENTRE LE PONT MIRABEAU ET LE PONT DE BILLANCOURT - (2)



Quai du Point du Jour - RD1 (Boulogne-Billancourt), vers l'aval. Trottoir étroit. Ambiance routière. Circulation des vélos difficile.



Quai du Point du Jour - RD1 (Boulogne-Billancourt), au droit de la ZAC (TF1), vers l'amont. Absence de traversée piétonne.



Quai du Point du Jour - RD1, vers l'amont. Passage routier dénivelé à l'amont de la tête de pont du pont d'Issy.



Carrefour à la tête de pont, pont d'Issy (Boulogne-Billancourt).



Quai du Point du Jour - RD1, vers l'amont. Passage routier dénivelé à l'aval de la tête du pont d'Issy.



Quai du Point du Jour - RD1, vers l'amont, au droit du cimetière. Accès à la berge. Stationnement illicite sur trottoir.



Quai du Point du Jour - RD1 (Boulogne-Billancourt), vers l'amont. Trottoir étroit.



Quai du Point du Jour - RD1 (Boulogne-Billancourt), vers l'amont.



Quai du Point du Jour - RD1 (Boulogne-Billancourt), vers l'aval (Pont de Billancourt).



Vue vers l'amont. Passage dénivelé en amont de la tête du pont de Billancourt (Boulogne-Billancourt).



Carrefour à la tête du pont de Billancourt (Boulogne-Billancourt).

D3 - SECTEUR AVAL DE LA SEINE - LES BERGES DE LA RIVE GAUCHE DU PONT MIRABEAU AU PONT DE BILLANCOURT - (1)



Port de Javel Bas (Paris 15<sup>e</sup>) depuis la rive droite, débouché du Parc André Citroën, viaduc du RER C.



Port Victor (Paris 15<sup>e</sup>) depuis la rive droite, installations industrielles.



Port d'Issy-Les-Moulineaux depuis la rive droite.



Berges naturelles du bras d'Issy-Les-Moulineaux de la Seine le long de l'île Saint Germain, vue vers l'amont.



Port de Javel Bas (Paris 15<sup>e</sup>) depuis le pont Mirabeau, vers l'aval.



Voie circulée du port de Javel Bas du pont Mirabeau, vue vers l'aval.



Installation industrielle en bord de quai, port de Javel Bas en aval du pont Mirabeau, vue vers l'aval.



Voie circulée du port de Javel Bas en amont du débouché du Parc André Citroën, marchands de matériaux en bord de quai, vue vers l'aval.



Port de Javel Bas, accès au débouché du Parc André Citroën géré par des bornes rétractables.



Port de Javel Bas (Paris 15<sup>e</sup>) débouché du Parc André Citroën (aménagé en 1999).



Port de Javel Bas, accès des berges au carrefour Citroën Leblanc, escalier de descente de la passerelle piétonne le long du RER.



Port de Javel Bas, en aval du Parc André Citroën, projet de restaurant.



**D3 - SECTEUR AVAL DE LA SEINE - LES BERGES DE LA RIVE GAUCHE DU PONT MIRABEAU AU PONT DE BILLANCOURT - (2)**



Port de Javel Bas (Paris 15<sup>e</sup>) rétrécissement de la berge.



Port de Javel Bas (Paris 15<sup>e</sup>), le long du quai André Citroën, bateaux-logement, vue vers l'aval (pont du Garigliano).



Port Victor (Paris 15<sup>e</sup>) en aval du pont du Garigliano, sable stocké en vrac, vue vers l'aval.



Installation industrielle du port Victor (Paris 15<sup>e</sup>).



Port Victor (Paris 15<sup>e</sup>) vue vers l'aval le long de la rampe d'accès au port.



Port Victor (Paris 15<sup>e</sup>), centrale à béton en bord de quai.



Voie circulée du port Victor, vue vers l'aval (bd périphérique).



Port Victor (Paris 15<sup>e</sup>) en amont du bd périphérique, bâtiment R+2 et stockage de sable.



Port Victor (Paris 15<sup>e</sup>) vue vers l'aval sous le bd périphérique, barrière de la société RABONI fermée.



Port Victor (Paris 15<sup>e</sup>) à l'aval du bd périphérique, voie circulée en bord à quai, vue vers l'amont.



Accès au port d'Issy-Les-Moulineaux en aval du bd périphérique, vers l'aval.



Centrale à béton du port d'Issy-Les-Moulineaux (Issy-Les-Moulineaux) vue vers l'amont. Courte interruption des berges, chemin d'accès pour les bateaux-logement.

D3 - SECTEUR AVAL DE LA SEINE - LES BERGES DE LA RIVE GAUCHE DU PONT MIRABEAU AU PONT DE BILLANCOURT - (3)



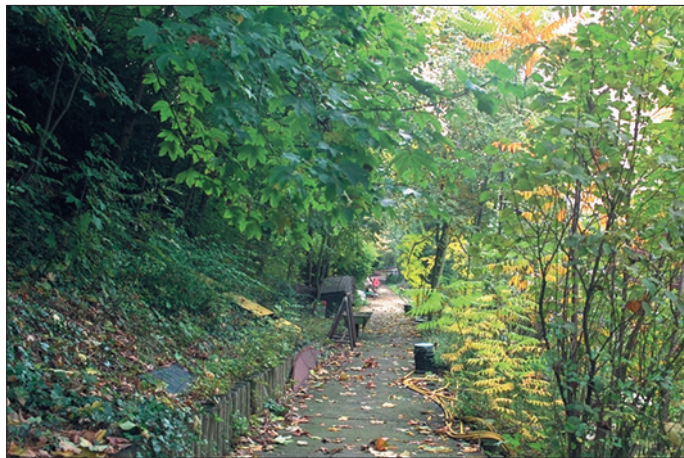
En amont et vers le pont d'Issy, berges étroites, bateaux-logement.



En amont et vers le pont d'Issy, promenade piétonne sur la berge.



Berge végétale du bras d'Issy-Les-Moulineaux, vue vers l'aval, restaurant sur une péniche, cheminement interrompu.



Chemin de la berge végétale du bras d'Issy-Les-Moulineaux en aval du pont d'Issy, vue vers l'aval.



Chemin de la berge végétale du bras d'Issy-Les-Moulineaux en aval du pont d'Issy, vue vers l'aval.



Chemin de la berge végétale du bras d'Issy-Les-Moulineaux, passage sous porche sous un bâtiment dégradé.



Chemin de la berge végétale du bras d'Issy-Les-Moulineaux.



Chemin de la berge végétale du bras d'Issy-Les-Moulineaux en amont du pont de Billancourt, passage sous un bâtiment.



Chemin de la berge végétale du bras d'Issy-Les-Moulineaux, aspect dégradé du bâtiment et faible hauteur sous plafond.



Bras d'Issy-Les-Moulineaux en amont du pont de Billancourt, rampe d'accès au quai, vue vers l'aval.



Bras d'Issy-Les-Muolineaux en amont du pont de Billancourt, rampe d'accès au quai, vue vers l'amont.

**D4 - SECTEUR AVAL DE LA SEINE - LES QUAIS DE LA RIVE GAUCHE ENTRE LE PONT MIRABEAU ET LE PONT DE BILLANCOURT - (1)**



Quai André Citroën (Paris 15<sup>e</sup>) axe rouge à la sortie du port de Javel Bas, vers l'aval (pont du Garigliano). Aménagement en cours d'une bande cyclable côté bâti.



Quai André Citroën (Paris 15<sup>e</sup>) sous le pont Garigliano. Vue vers l'aval (Issy-Les-Moulineaux). Pas d'aménagement cyclable.



Quai André Citroën (Paris 15<sup>e</sup>) et berge depuis le pont du Garigliano. Vue vers l'amont (port de Javel bas et carrefour Leblanc).



Boulevard des Maréchaux à la tête du pont du Garigliano (Paris 15<sup>e</sup>). Couloir de bus élargi pour les vélos.



Quai d'Issy-Les-Moulineaux (Paris 15<sup>e</sup>) et berge depuis le pont du Garigliano. Vue vers l'aval.



Rampe descendant du pont du Garigliano vers le quai d'Issy-Les-Moulineaux (Paris 15<sup>e</sup>). Vue vers l'aval.



Quai d'Issy-Les-Moulineaux (Paris 15<sup>e</sup>), en aval du pont du Garigliano. Vue vers l'amont. Rampes d'accès au pont. Ambiance routière.



Quai d'Issy-Les-Moulineaux (Paris 15<sup>e</sup>), en aval du pont du Garigliano. Vue vers l'aval. Ambiance routière. Eloignement des traversées piétonnes.



Quai d'Issy-Les-Moulineaux (Paris 15<sup>e</sup>), en amont du bd périphérique. Vue vers l'aval. Axe rouge. Accès au port industriel, stockage des véhicules en tourne-à-gauche.



Quai d'Issy-Les-Moulineaux (Paris 15<sup>e</sup>), en amont du bd périphérique. Vue vers l'amont. Trottoir dégradé et stationnement illicite.



Quai d'Issy-Les-Moulineaux (Paris 15<sup>e</sup>), en amont du bd périphérique. Vue vers l'aval. Borne de défense sur le trottoir. Sortie de camions du port industriel.



Quai d'Issy-Les-Moulineaux (Paris 15<sup>e</sup>), en aval du bd périphérique, vue vers l'amont. Bretelle d'accès au BP.

**D4 - SECTEUR AVAL DE LA SEINE - LES QUAIS DE LA RIVE GAUCHE ENTRE LE PONT MIRABEAU ET LE PONT DE BILLANCOURT - (2)**



Quai du président Roosevelt (Issy-Les-Moulineaux) à l'aval du bd périphérique, vue vers l'aval. Trottoir dégradé avec une double bordure.



Quai du président Roosevelt (Issy-Les-Moulineaux), en aval du bd périphérique, vue vers l'aval. Double trottoir dégradé. Quai et berge à niveau.



Quai du président Roosevelt (Issy-Les-Moulineaux), vue vers l'aval. Accès aux ports industriels (Issy-Les-Moulineaux et port Victor).



Quai du président Roosevelt (Issy-Les-Moulineaux), le long du port industriel (centrales à béton). Vue vers l'aval. Emplacement du futur centre de valorisation des déchets.



Quai du président Roosevelt (Issy-Les-Moulineaux), à l'aval du bd périphérique, vue vers l'amont. Emplacement du futur centre de valorisation des déchets.



Quai du président Roosevelt (Issy-Les-Moulineaux), en amont du pont d'Issy. Vue vers l'aval. Passage dénivelé. Sortie du port d'Issy-Les-Moulineaux.



Quai du président Roosevelt (Issy-Les-Moulineaux), en amont du pont d'Issy vue vers l'amont.



Quai de Stalingrad (Issy-Les-Moulineaux), à l'aval du pont d'Issy. Vue vers l'amont. Ambiance routière.



Quai de Stalingrad (Issy-Les-Moulineaux), à l'aval du pont d'Issy. Vue vers l'aval. Sortie du passage dénivelé. Ambiance routière. Trottoir étroit.



Quai de Stalingrad (Issy-Les-Moulineaux), à l'aval du pont d'Issy. Vue vers l'amont. ZAC Bords de Seine en chantier. Départ de la rue C. Desmoulins vers la rue H. Farman et Paris.



Quai de Stalingrad (Issy-Les-Moulineaux). Vue vers l'amont. Rampe d'accès pour les camions de la TIRU.



Quai de Stalingrad (Issy-Les-Moulineaux), feux au niveau de l'entrée du parc départemental de l'île St Germain. Vue vers l'aval. Bâtiments entre les quais et la berge.

*D4 -SECTEUR AVAL DE LA SEINE - LES QUAIS DE LA RIVE GAUCHE ENTRE LE PONT MIRABEAU ET LE PONT DE BILLANCOURT - (3)*



*Quai de Stalingrad (Issy-Les-Moulineaux), en amont du pont de Billancourt. Vue vers l'amont. Installation entre le quai et la berge.*



*Quai de Stalingrad (Issy-Les-Moulineaux), en amont du pont de Billancourt vue vers l'amont. Usine de la Tiru et ZAC Bords de Seine en chantier.*



*Quai de Stalingrad (Issy-Les-Moulineaux), en amont du pont de Billancourt, vue vers l'amont. Rampe d'accès à l'autopont de Billancourt. ZAC Quai des Chartreux.*



*Quai de Stalingrad (Issy-Les-Moulineaux) sous l'autopont de Billancourt . Vue vers l'amont.*



*Place de la Résistance (Issy-Les-Moulineaux), vue vers Issy centre, viaduc du tramway Val-de-Seine.*



*Pont de Billancourt à Issy-Les-Moulineaux, vue vers l'île Saint-Germain et Boulogne-Billancourt.*

Liste des entretiens menés :

- avec la Ville d'Issy-Les-Moulineaux : le 28 septembre 2000  
Ville d'Issy-Les-Moulineaux : Mme Gérard, M. Cabaribère  
APUR : Mme Villot, M. de Véricourt

Principaux sujets abordés : projet du CG92 sur la RD7, évolution du tissu urbain en bords de Seine.

- avec la Ville de Boulogne Billancourt : le 16 octobre 2000 et le 31 octobre 2000

Le 16 octobre 2000 :  
Ville de Boulogne-Billancourt : M. Guillet, Mme Schmidt, M. Grether  
IAURIF : Mme Duguet  
APUR : M. Bourlon, Mme Villot, M. de Véricourt

Principaux sujets abordés : consultation sur les terrains Renault, projet Seine de la Ville de Paris.

Le 31 octobre 2000 :  
Ville de Boulogne-Billancourt : M. Checinski  
APUR : Mme Villot

Principaux sujets abordés : mise à disposition de photographie aérienne.

- avec le Conseil Général des Hauts de Seine, direction de la voirie et des transports le 7 novembre 2000  
CG92 : Mme Romelot, M. Cohen, M. Miolane  
IAURIF : Mme Duguet  
APUR : Mme Villot, M. de Véricourt

Principaux sujets abordés : RD1 et RD7.