

Aménagement de l'échangeur de la manufacture de Sèvres

Dossier d'enquête publique avant travaux

Pièce E

Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

I. Sommaire

PIECE E : CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS	1
I. SOMMAIRE	3
1 CARACTERISTIQUES GENERALES	5
1.1 DESCRIPTION DU PROJET	5
1.2 LES PROFILS EN TRAVERS TYPES	5
1.2.1 Entre le pont de Sèvres et la rue Troyon	5
1.2.2 La voie Royale, entrée de ville de Sèvres	6
1.2.3 Devant la cité de la Céramique et le Bas Parc du Domaine de Saint-Cloud	7
2 CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES DE GENIE CIVIL LES PLUS IMPORTANTS	8
2.1 PASSERELLE PIETONS/CYCLES PARALLELE A LA RIVE NORD DU PONT DE SEVRES ET DEMOLITION/RECONSTRUCTION DE L'OUVRAGE DE CROISEMENT ENTRE RD 910 ET BRETELLE D'ACCES A LA RN 118	8
2.2 CONSTRUCTION DE LA PLATE-FORME INTERMODALE SUR LE PONT DE SEVRES	10
2.3 PASSAGE SOUTERRAIN PIETONS/CYCLES SOUS LA RN 118	11
3 ECHANGES ET RETABLISSEMENT DES VOIES DE COMMUNICATION	12
3.1 LE TRAITEMENT DES POINTS D'ECHANGES	12
3.2 AMENAGEMENTS CYCLABLES ET PIETONNIERS	13
II. TABLE DES ILLUSTRATIONS	15
1 TABLE DES FIGURES	16
2 TABLE DES PHOTOS	16

1 CARACTERISTIQUES GENERALES

1.1 DESCRIPTION DU PROJET

Le projet consiste en le réaménagement complet de l'échangeur de la Manufacture en **échangeur urbain**.

La requalification du site s'inscrit dans l'engagement d'amélioration de la sécurité routière pour l'ensemble des usagers et dans la mise en valeur du patrimoine architectural et paysager du secteur.

Il s'agit de simplifier les itinéraires, de réduire l'importance des ouvrages d'art existants, de mieux répartir l'espace entre les différents usagers tout en maintenant la fluidité du trafic notamment au débouché de la RN 118.

Dans le cadre du projet, les principaux aménagements sont les suivants :

- La **bretelle de sortie de la RN 118** débouche sur un **carrefour giratoire** équipé de feux tricolores. Le **viaduc** et son cisaillement avec la RD 7 Sud ainsi que le **passage souterrain sont supprimés**. Ce nouvel aménagement s'articule dans la continuité des travaux réalisés dans le cadre du projet Vallée Rive Gauche, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général des Hauts-de-Seine ;
- **L'entrée de ville de Sèvres** est traitée en **carrefour giratoire** équipé en feux tricolores. Un accès direct à la RN 118 est créé, il remplace le retournement actuel devant la Cité de la Céramique. Cet aménagement permet de mieux orienter les automobilistes. Pour les modes actifs, les trottoirs sont élargis et la continuité vers le pont de Sèvres est assurée par la création d'une passerelle pour piétons et cycles jumelée au pont ;
- **Au droit de la Cité de la Céramique**, le parking est supprimé, la RD 7 est repoussée vers la gare du tramway T2, ces modifications laissent la place à un **grand parvis piétonnier** entouré d'espaces verts. Un alignement d'arbres plantés dans la continuité historique de celui présent dans le parc de Saint-Cloud délimite les voies circulées. Cette zone accessible à tous les usagers depuis le centre-ville de Sèvres ou Boulogne-Billancourt via **un jeu de rampes et d'emmarchements** accueille un cheminement cyclable et une zone de stationnement pour les cars de tourisme. L'accès au bas du Parc de Saint-Cloud devient lisible et accessible ;
- **Des espaces piétons et cycles accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite** sont créés au droit de la Cristallerie, aux abords du tramway T2, sous l'ouvrage de la RN 118 et de part et d'autre du pont de Sèvres ;
- **Une plate-forme intermodale** est créée sur le pont de Sèvres permettant un accès facilité et sécurisé à la station de tramway T2 (stations bus sur un espace dédié au niveau des deux rives du pont de Sèvres, création d'escaliers et d'ascenseurs assurant l'interconnexion entre le pont de Sèvres et les berges de Seine).
- Le mobilier urbain, la signalisation tricolore et l'éclairage public sont entièrement rénovés.

1.2 LES PROFILS EN TRAVERS TYPES

Le profil en travers du projet est variable selon les sections considérées. Les principaux profils en travers rencontrés sont présentés ci-après selon les trois secteurs d'aménagement identifiés :

- 1 Entre le pont de Sèvres et la rue Troyon ;
- 2 La Voie Royale : l'entrée de ville de Sèvres ;
- 3 Le secteur devant la Cité de la Céramique et le Bas Parc du Domaine de Saint-Cloud.

1.2.1 Entre le pont de Sèvres et la rue Troyon

- **Profil en travers au niveau de la bretelle de sortie de la RN 118**

La bretelle de sortie depuis la RN 118 est simplifiée suite au démontage du viaduc. Cette sortie permettait initialement deux mouvements depuis la RN 118 :

- Un accès direct vers la RD 7 Nord via la voie de gauche de la bretelle (en remblai) et le viaduc ;
- Un accès vers la RD 7 Sud via la voie de droite de la bretelle (à niveau) et vers la RD 910 via la place de la Libération.

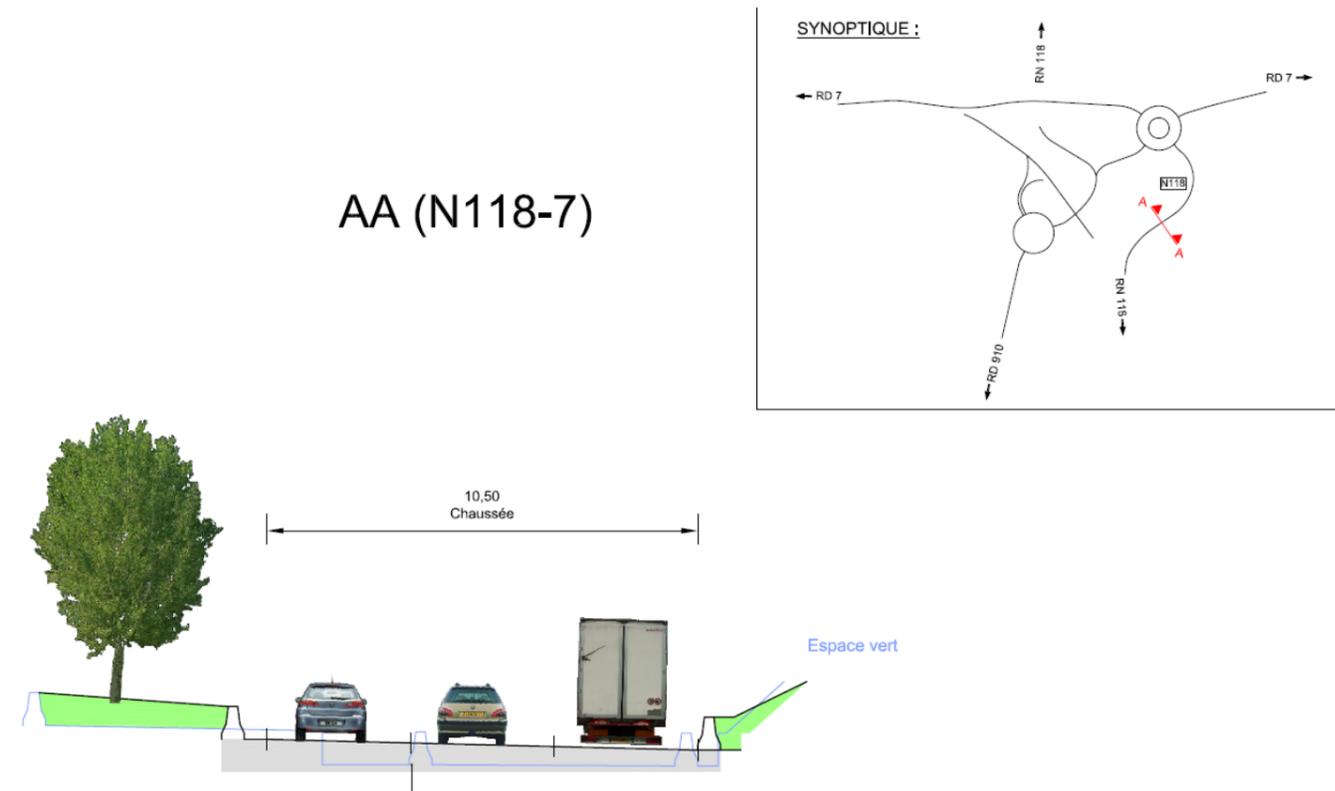


Figure 1 : Profil en travers au niveau de la future bretelle de sortie de la RN 118 (source : étude préliminaire, Iris Aménagement, 2013)

Dans le cadre du projet, la bretelle de sortie de la RN 118 est ramenée au niveau de la voie de droite initiale. La chaussée de 10,50 mètres est aménagée à 3 files de circulation débouchant sur le carrefour giratoire à feux créé au niveau de la place de la Libération.

De l'espace est libéré pour permettre la végétalisation des espaces de part et d'autre de la voie.

- **Profil en travers au niveau de la rue Troyon**

Au niveau de la rue Troyon, la suppression du passage souterrain permettant le shunt depuis la RD 7 Nord vers la RD 7 Sud (de Saint-Cloud vers Issy-les-Moulineaux) permet une réorganisation de l'espace.

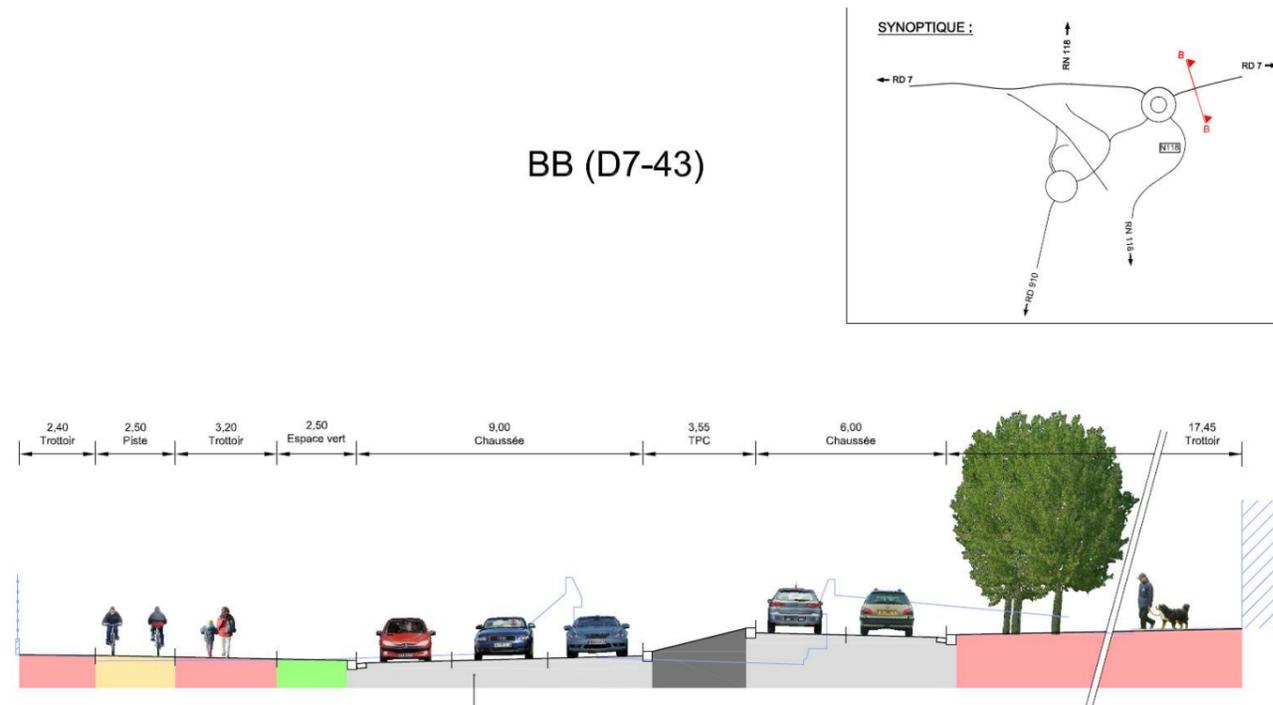


Figure 2 : Profil en travers au niveau de la rue Troyon (source : étude préliminaire, Iris Aménagement, 2013)

Le profil en travers type de cette section est constitué, en approche du carrefour giratoire, d'une chaussée de 9 mètres à 3 files de circulation dans le sens Meudon – Saint-Cloud et d'une chaussée de 6 mètres à 2 files de circulation en sortie du giratoire vers Meudon et Issy-les-Moulineaux.

Les voies d'entrée et sortie au carrefour giratoire de la place de la Libération depuis la rue Troyon sont séparées par un terre-plein central (TPC) minéral de 3,55 mètres.

Côté Seine, le projet s'articule avec les itinéraires modes actifs aménagés dans le cadre du projet Vallée Rive Gauche : piste cyclable bidirectionnelle de 2,50 mètres et trottoirs.

1.2.2 La voie Royale, entrée de ville de Sèvres

- **Profil en travers au niveau de la Grande Rue (RD 910)**

Au niveau de la Grande Rue, la suppression du couloir bus permet une restructuration de l'espace. Sur ce secteur, le profil en travers est constitué d'une chaussée de 6 mètres à deux files par sens de circulation.

Le trottoir en rive Sud est élargi à 4 mètres afin de sécuriser les déplacements piétons et permettre le déplacement de personnes à mobilité réduite.

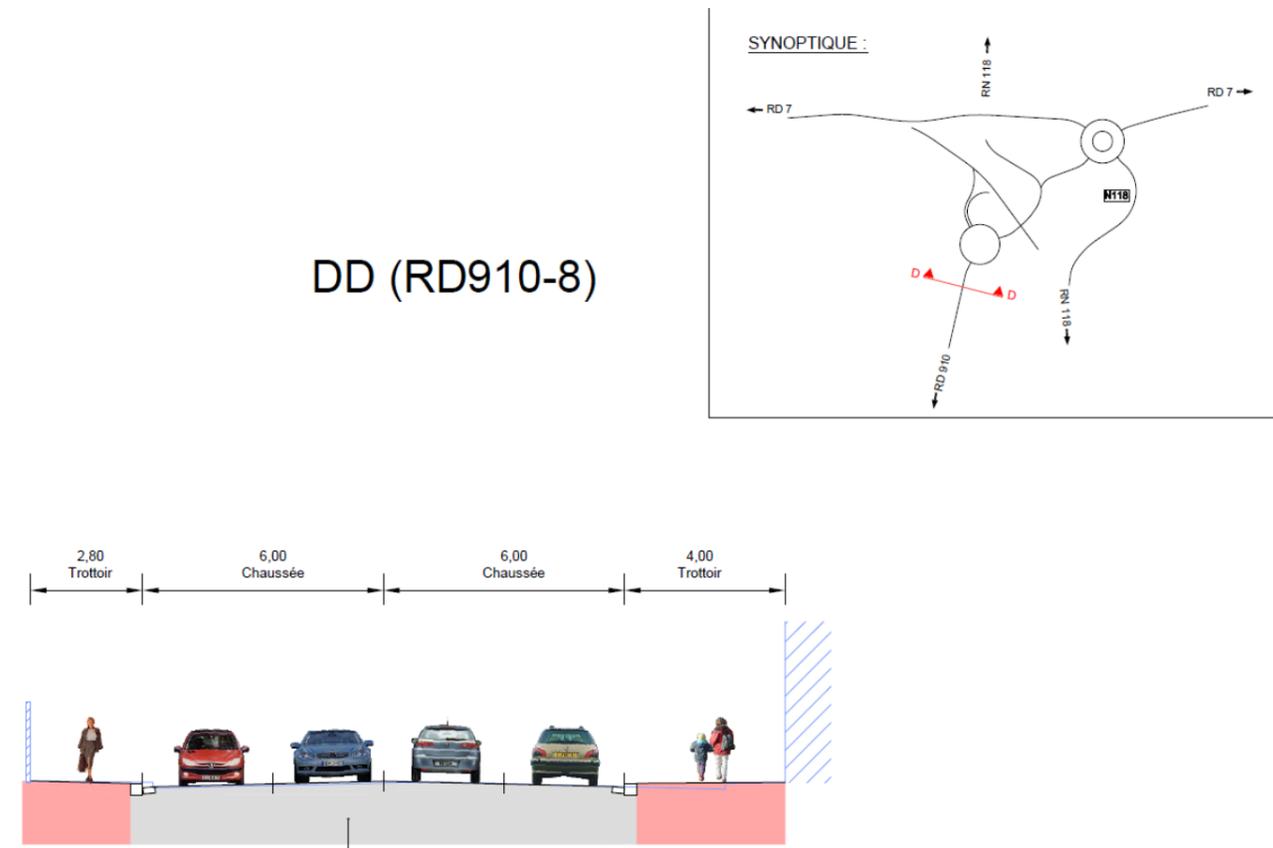


Figure 3 : Profil en travers au niveau de la Grande Rue (source : étude préliminaire, Iris Aménagement, 2013)

- Profil en travers au niveau de la branche du giratoire permettant un accès direct à la bretelle d'entrée RN 118 vers Vélizy

La branche Nord/Est du carrefour giratoire d'entrée de la ville de Sèvres est composée d'une chaussée de 6,50 mètres à deux voies de circulation en entrée (véhicules en provenance de Boulogne-Billancourt) et d'une chaussée de 6 mètres à deux voies de circulation en sortie. Cette dernière permet un accès direct à la RN 118 direction Vélizy.

Ces deux chaussées sont décalées et séparées par un TPC minéral de 3 mètre de large.

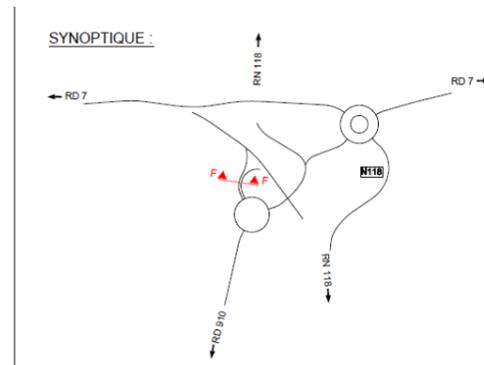
Sur ce secteur, un trottoir de 4,25 mètres et une piste cyclables bidirectionnelle de 2,50 mètres accompagnent le projet côté rive bâtie.

Les cheminements modes actifs viennent s'insérer sur une bande de terrain propriété du Ministère de la Culture sur le site de la Manufacture. L'utilisation de ce terrain dans le cadre du projet fera l'objet d'une convention d'occupation du sol. De plus, le projet implique la création d'un nouveau mur d'enceinte intérieur tout en conservant le mur d'enceinte actuel (détruit/reconstruit sur place).

1.2.3 Devant la cité de la Céramique et le Bas Parc du Domaine de Saint-Cloud

Sur ce secteur, le giratoire percé existant est supprimé et remplacé par un simple carrefour permettant l'accès au parking du tramway T2 (parking de l'Île Monsieur Sud), la RD 7 est légèrement décalée vers la gare du tramway T2, l'espace est donc totalement réorganisé et permet la création d'un large parvis piétonnier et paysager.

FF (A2-7 + A3-3)



CC (RD7-14)

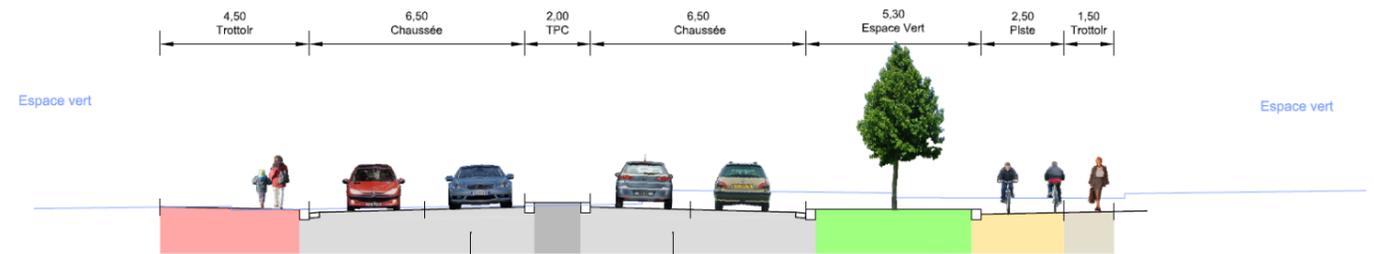
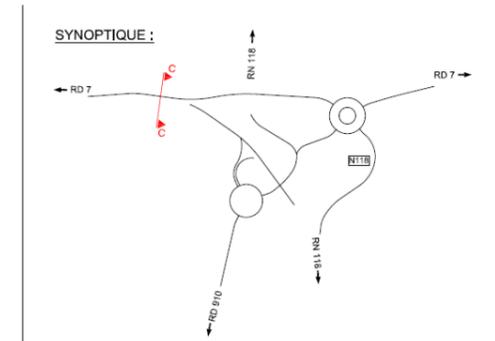


Figure 5 : Profil en travers au niveau de la RD 7 Nord devant la Cité de la Céramique de Sèvres (source : étude préliminaire, Iris Aménagement, 2013)

Le profil en travers de cette section est constitué d'une chaussée de 6,50 mètres à deux files par sens de circulation. Les deux chaussées sont séparées par un TPC minéral de 2 mètres.

Côté Cité de la Céramique, un espace vert agrémenté d'un alignement d'arbres délimite la transition entre les voies circulées et un cheminement modes actifs composé d'une piste cyclable bidirectionnelle de 2,50 mètres et d'un trottoir de 1,50 mètres.

Côté base nautique de l'Île de Monsieur, un trottoir de 4,50 mètres assure la continuité des cheminements modes actifs depuis les berges de Seine (projet Vallée Rive Gauche).

FF (A2-7 + A3-3)

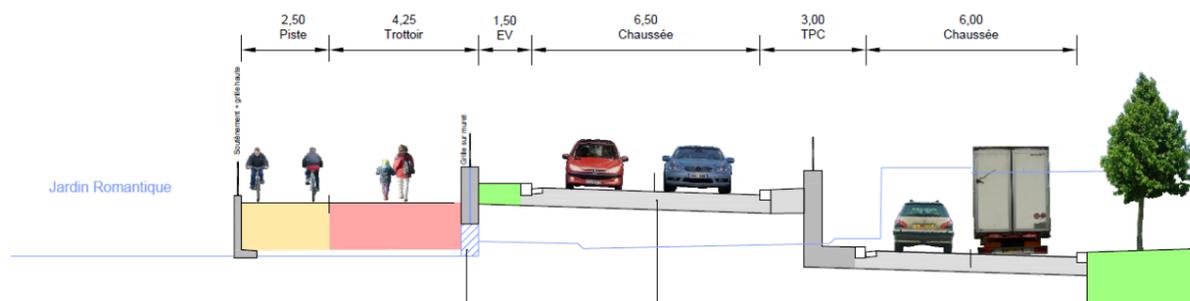


Figure 4 : Profil en travers au niveau de la branche Nord/Est du giratoire d'entrée de ville de Sèvres (source : étude préliminaire, Iris Aménagement, 2013)

2 CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES DE GENIE CIVIL LES PLUS IMPORTANTS

La réalisation du projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture nécessite des travaux de démolition et de construction d'ouvrages d'art. Ainsi, l'aménagement nécessite :

- **la démolition de 2 ouvrages :**
 - le PSGN assurant la liaison Saint-Cloud - Issy-les-Moulineaux ;
 - le viaduc de sortie de la RN118 avec sa rampe ;
- **La construction/modification de plusieurs ouvrages :**
 - la construction d'une passerelle piétons/cycles en rive Nord du pont de Sèvres et reprise de l'ouvrage permettant d'assurer le croisement de la RD910 avec la bretelle d'accès à la RN 118 en provenance de Saint-Cloud ;
 - la création de la plate-forme intermodale sur le pont de Sèvres nécessitant l'aménagement des culées creuses côtés amont et aval, l'aménagement des tabliers de l'ouvrage de franchissement RD7-RATP côté amont et aval et la déviation des réseaux du tabliers RD7-RATP côtés amont et aval ;
 - la construction du passage piétons/cycles à l'arrière de la culée de l'ouvrage supportant la RN 118 et enjambant la rue Troyon ;

Les modalités de démolition et de construction des ouvrages sont explicitées au chapitre VII-2 de l'étude d'impact relatif aux « Conditions d'exécution des travaux ».

Les caractéristiques principales des ouvrages construits dans le cadre du projet sont détaillées ci-après.

2.1 PASSERELLE PIETONS/CYCLES PARALLELE A LA RIVE NORD DU PONT DE SEVRES ET DEMOLITION/RECONSTRUCTION DE L'OUVRAGE DE CROISEMENT ENTRE RD 910 ET BRETELLE D'ACCES A LA RN 118

Le cheminement piétons/cycles situé en rive Nord du pont de Sèvres est un point fort du projet d'aménagement permettant de relier le pont de Sèvres à l'entrée de ville de Sèvres (Grande Rue).

La description de ce cheminement de l'Est vers l'Ouest est la suivante :

- Passerelle accolée à l'ouvrage enjambant la RD7 (photo a) ;
- Zone de transition sur remblai (photo b) ;
- Ouvrage de franchissement de la bretelle d'accès à la RN 118 en remplacement de l'ouvrage actuel (photo c) ;
- Rampe de descente et d'accès à l'entrée de ville de Sèvres (RD910 – Grande Rue) (photo d).

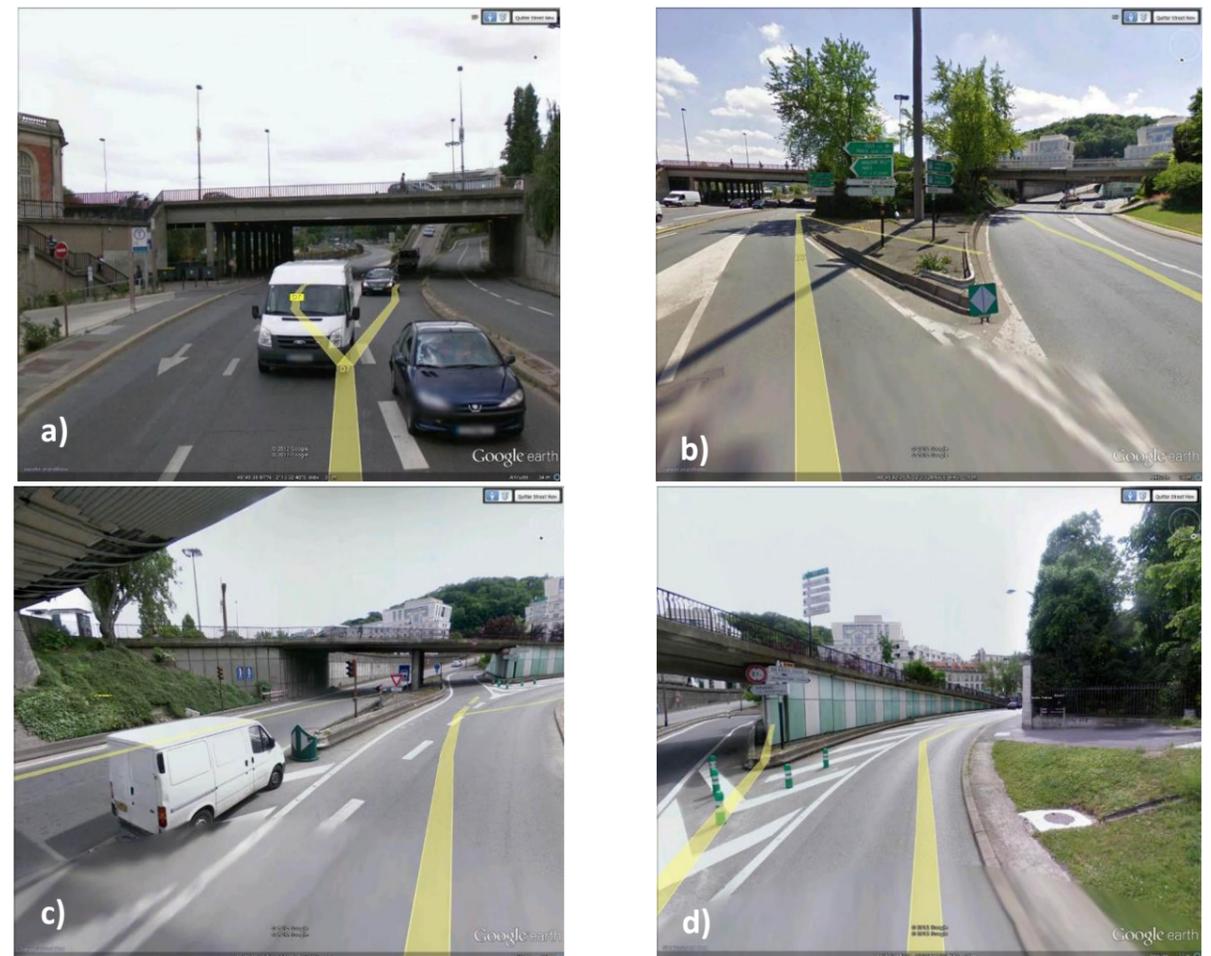


Photo 1 : Structure des ouvrages existants avant création de la passerelle piétons-cycles en rive Nord du pont de Sèvres (source : Google Earth)

La passerelle accolée à l'ouvrage existant, permettra d'enjamber la RD7 en une seule fois, les appuis seront situés cotés Est et Ouest dans l'alignement de ceux de l'ouvrage existant.

Cette passerelle, d'une portée de l'ordre de 28 mètres, pourra être construite hors de son emplacement définitif, transportée ensuite au droit du site puis posée à la grue à la faveur d'une coupure de circulation de la RD7. Les travaux de finition consisteront en la pose des superstructures.

La passerelle pourra être réalisée en maintenant la circulation sur la RD7, les seules coupures nécessaires seront ponctuelles de l'ordre d'une nuit (pose de la charpente métallique à la grue, bétonnage du hourdis, mise en œuvre des superstructures en bord d'ouvrage, etc...).

La zone de transition entre la passerelle et l'ouvrage de croisement RD910/bretelle accès RN118, sera sur remblai, soutenu par un mur de soutènement.

Le franchissement de la bretelle d'accès à la RN118 en provenance de Saint-Cloud, sera réalisé au moyen d'un ouvrage portique en remplacement de l'existant. L'ancien et le nouvel ouvrage se superposent, de fait l'ouvrage projeté sera construit par phases sous circulation.

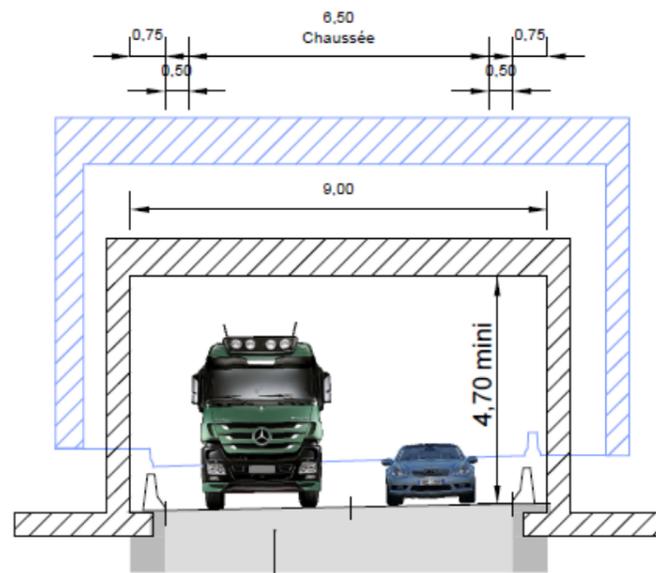


Figure 6 : Profil en travers au niveau de l'ouvrage de croisement RD 910/bretelle d'accès à la RN 118 avant et après aménagement (source : Etude préliminaire, Iris Aménagement décembre 2013)

Dans un premier temps la circulation sera maintenue sur l'ouvrage existant et la moitié du futur portique sera construite côté Nord. Ensuite la circulation sera basculée sur le nouvel demi-ouvrage ce qui permettra la démolition de l'ancien et la construction de la partie complémentaire de l'ouvrage neuf côté Sud. La dernière phase consistera à positionner les voies de circulation et le cheminement modes actifs en configuration définitive avec création d'un escalier assurant la séparation des différents flux de circulation.

La rampe de descente établie sur le remblai permettra un raccordement à niveau de la circulation modes actifs avec d'une part la RD 910 (Grande Rue) et d'autre part le parvis de la Cité de la Céramique.

Il est à noter qu'il sera nécessaire sur le secteur de modifier le collecteur SIAVRM actuel situé sous la bretelle du fait de l'abaissement de son profil en long par rapport au tracé actuel.

Afin de respecter une hauteur de recouvrement de 0,70 m imposée par la Direction de la Voirie, le collecteur B devrait donc être étêté d'un mètre. Or, plutôt que de reprendre la voûte du collecteur, le comité de suivi du projet (Direction de la Voirie et Direction de l'Eau du Conseil Général des Hauts-de-Seine, SEGI Ingénierie AMO du SIAVRM et SEVESC exploitant du réseau) a convenu que l'ovoïde T200/120 pouvait être remplacé par un dalot 1 m x 1 m sur une longueur de 60 m environ. En effet, cette solution apparaît la plus adaptée pour des raisons constructives : la résistance mécanique sera connue et plus simple à adapter aux contraintes de couverture et de charge roulante.

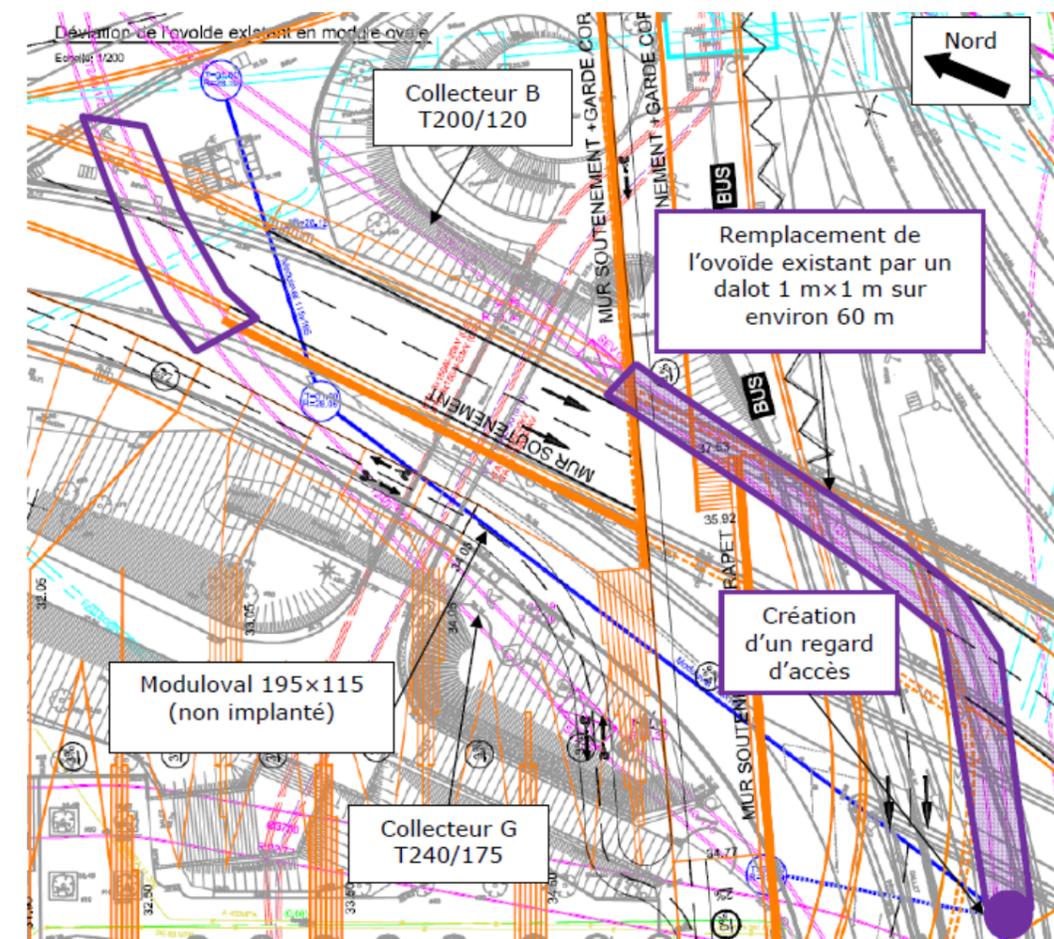


Figure 7 : Localisation du dalot de 1mX1m (source : Etude de la chambre à sable SEVO3 à Sèvres, CG92 – juin 2013)

2.2 CONSTRUCTION DE LA PLATE-FORME INTERMODALE SUR LE PONT DE SEVRES

Au droit du pont de Sèvres les modifications suivantes sont prévues :

- Au niveau de la culée creuse du pont de Sèvres, des cheminements verticaux (ascenseur + escalier) sont créés de chaque côté du pont pour permettre un accès aux quais du tramway T2 ;
- Côté amont, au Sud de l'OA existant, un tablier additionnel supportant les modes actifs est accolé à l'existant et supporte également les réseaux. La partie de tablier actuel assurant cette fonction est démolie et remplacée par un tablier routier supportant la voie bus.
- Côté aval, au Nord de l'OA existant, la passerelle initialement prévue est élargie de l'ordre d'1,40 mètre et supportera les circulations modes actifs ainsi que les réseaux. Le tablier actuel supportant la circulation piétonne et les réseaux sera remplacé par un tablier routier dédié à la voie bus. La plateforme bus en évitement existante est ainsi modifiée afin de s'intégrer au nouvel aménagement.

Ce réaménagement de l'ouvrage RD 7/RATP permet de positionner un arrêt de bus dans chaque sens de circulation au plus près de la gare du tramway T2 et ainsi offrir une plate-forme intermodale aux usagers.

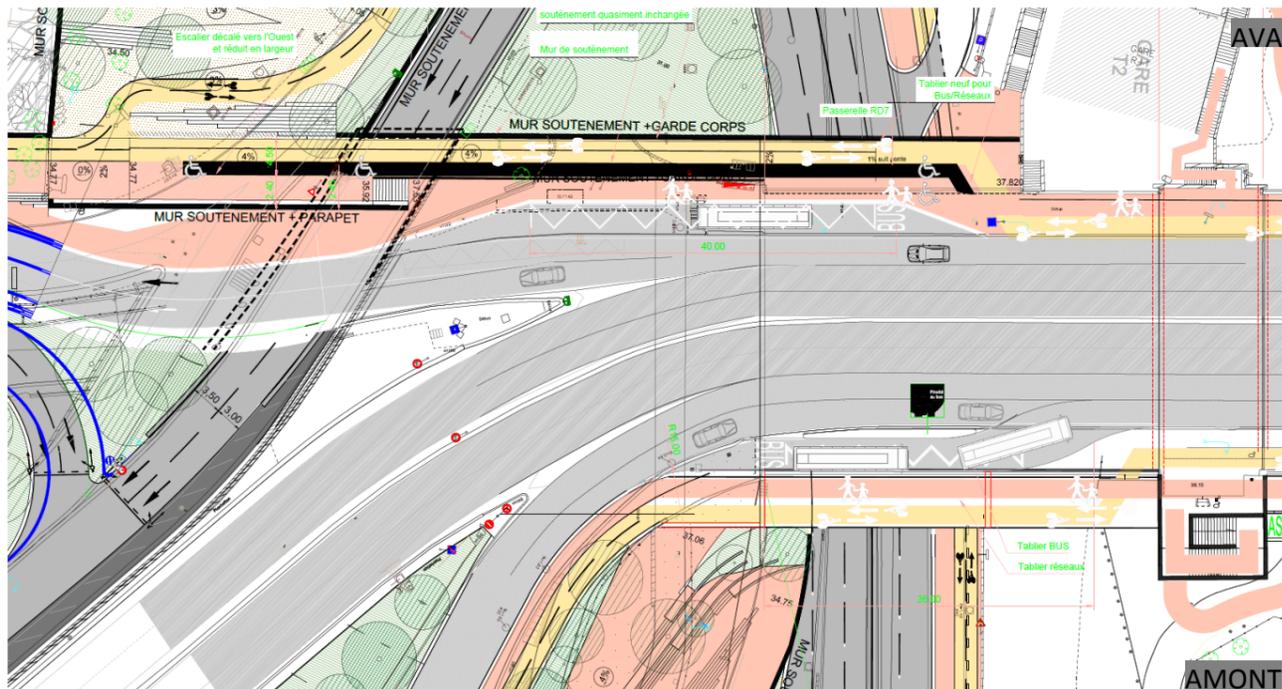
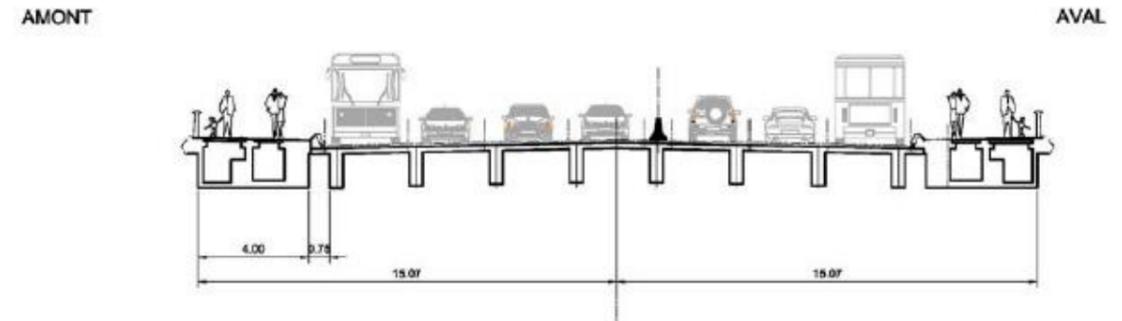


Figure 8 : Vue en plan de la plate-forme intermodale aménagée au niveau de l'ouvrage RD 7/RATP (source : Etude préliminaire, Iris Aménagement décembre 2013)

OUVRAGE DE LA RD7
COUPE TRANSVERSALE
SITUATION ACTUELLE
1/100



OUVRAGE DE LA RD7
COUPE TRANSVERSALE
SITUATION PROJETEE
1/100

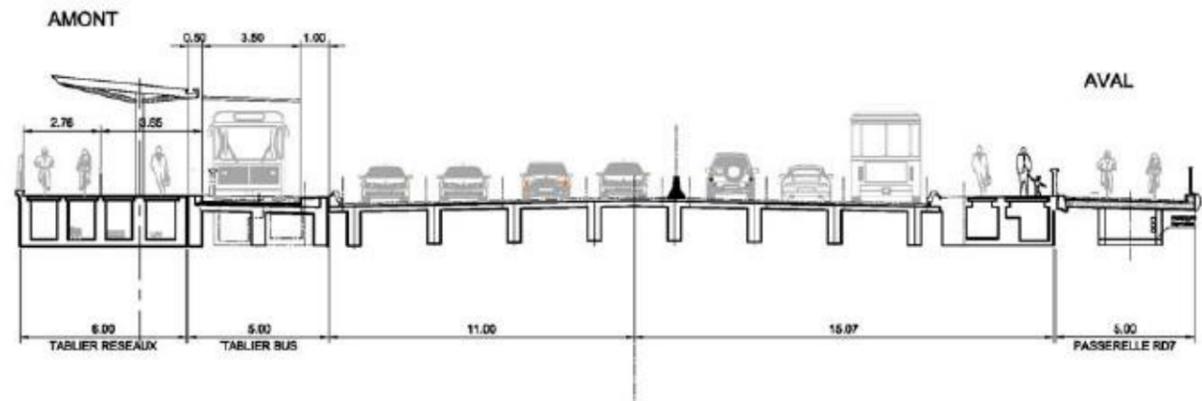


Figure 9 : Profil en travers de la plate-forme intermodale aménagée au niveau de l'ouvrage RD 7/RATP (source : Etude préliminaire, Iris Aménagement décembre 2013)

2.3 PASSAGE SOUTERRAIN PIETONS/CYCLES SOUS LA RN 118

Le projet d'aménagement prévoit la création d'un passage piétons/cycles à l'arrière de la culée Ouest de l'ouvrage enjambant la rue Troyon et supportant la RN 118 et sa bretelle d'accès.



Photo 2 : Culée Ouest de l'ouvrage supportant la RN 118 rue Troyon (vue côté Nord) (source : Google Earth)

Le projet consiste à créer un passage souterrain au travers du remblai en terre-armée, étant donnée la configuration du site, la longueur de l'ouvrage sera de l'ordre de 28m. Vis-à-vis de la section transversale, trois possibilités de sections intérieures ont été examinées :

- Section carrée HxL : 3.00 x 3.00m ;
- Section rectangulaire HxL : 3.00 x 7.00m ;
- Section voutée dégageant un gabarit de 3.00 x 7.00m.

La solution à 3 mètres ne permet que le passage d'une piste cyclable bidirectionnelle, en revanche, les solutions offrant une largeur 7 mètres permettent la création d'une piste cyclable bidirectionnelle et d'un cheminement piéton dissocié. Cette configuration à 7 mètres est celle qui a été retenue dans le cadre du projet.

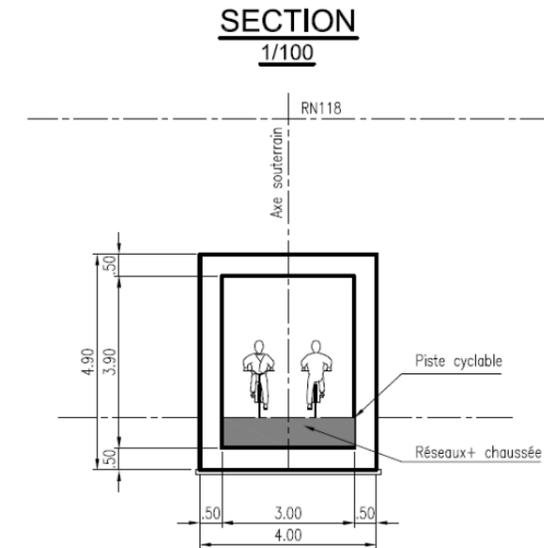


Figure 10 : coupe ouvrage section 3 mètres

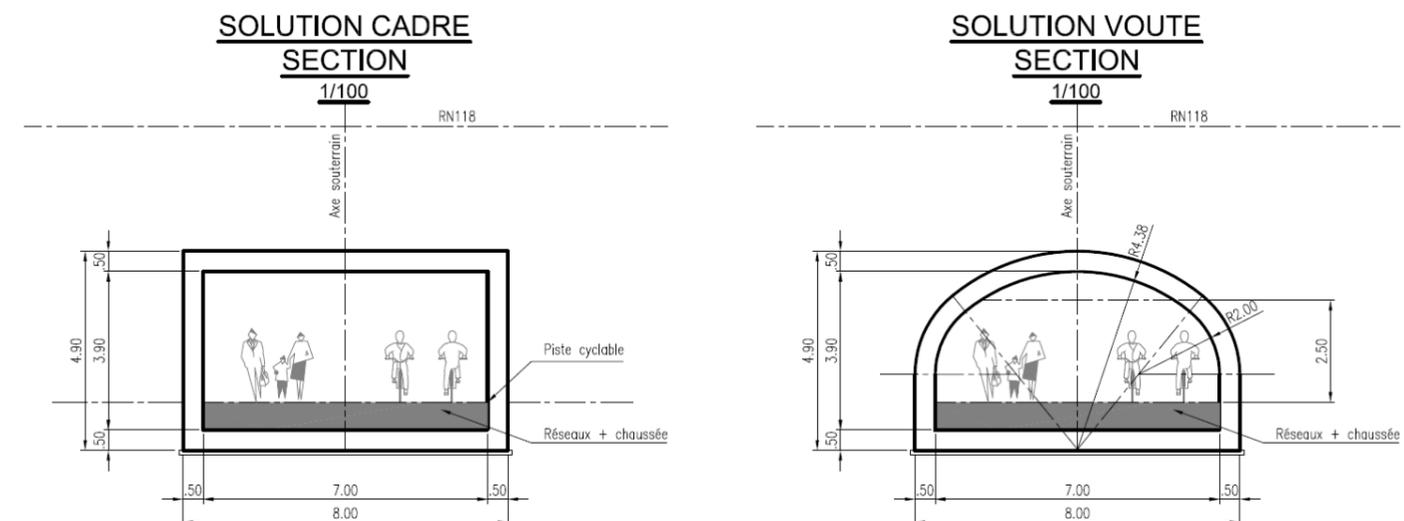


Figure 11 : coupe ouvrage section 7 mètres : solution cadre et solution voûte

3 ECHANGES ET RETABLISSEMENT DES VOIES DE COMMUNICATION

3.1 LE TRAITEMENT DES POINTS D'ÉCHANGES

Dans le cadre du projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture, trois nœuds d'échanges principaux sont créés :

- Place de la Libération

La place de la Libération est réaménagée en carrefour giratoire à feux. C'est sur ce nouveau carrefour que vont s'effectuer désormais la majorité des échanges entre la RD 7, la RD 910 et la RN 118.

Le giratoire comprend un anneau circulaire en enrobé de 10,50 m de largeur, une zone franchissable de 2 m de largeur et un îlot central de 11,50 m de rayon.

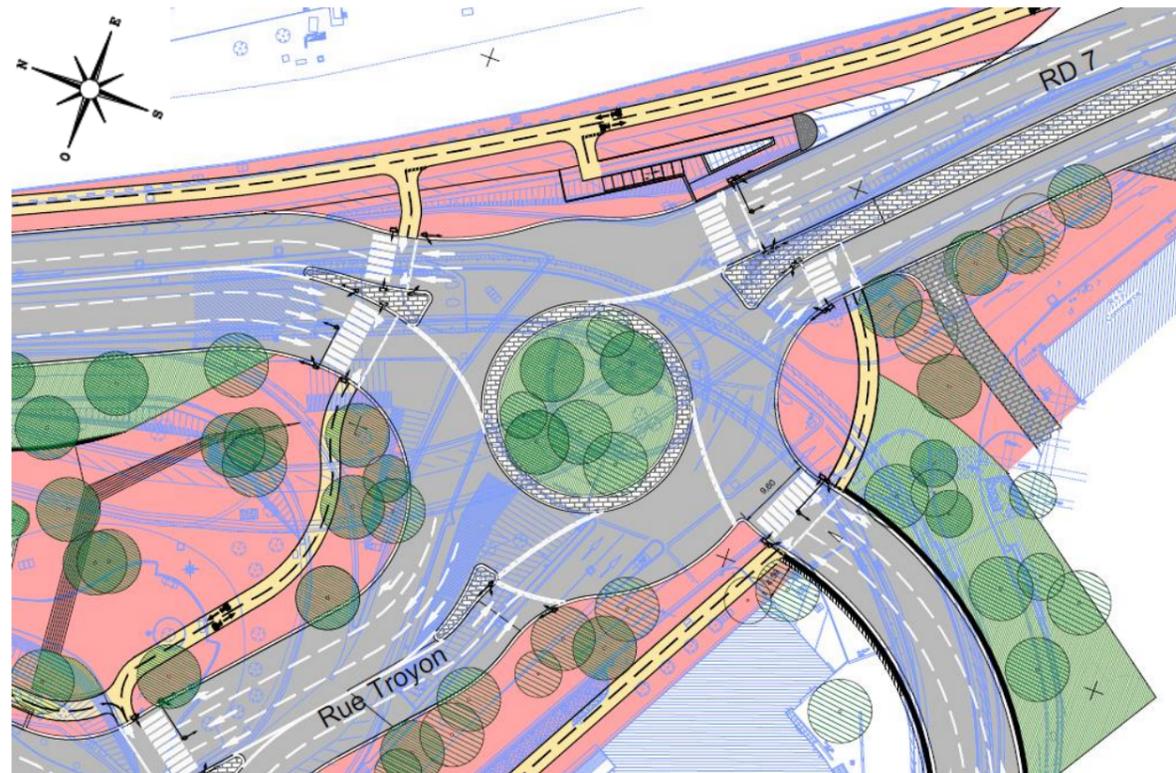


Figure 12 : Configuration de la Place de la Libération (source : (source : Etude préliminaire, Iris Aménagement décembre 2013)

- Giratoire d'entrée de ville de Sèvres

Ce carrefour giratoire, marquant l'entrée de ville de Sèvres, gère les échanges entre la RD 910 et la RN 118 direction Vélizy. Le giratoire comprend un anneau circulaire en enrobé de 8,00 m de largeur, une zone franchissable de 2 m de largeur et un îlot central de 11 m de rayon. Il fonctionne au moyen d'une signalisation lumineuse tricolore.



Figure 13 : Configuration du giratoire en entrée de ville de Sèvres (source : Etude préliminaire, Iris Aménagement décembre 2013)

- Carrefour d'accès au pont de Sèvres

Un carrefour est créé entre les deux giratoires présentés ci-dessus afin de permettre au mouvement « RD910 Chaville vers RD910 Pont de Sèvres » d'avoir une liaison directe, sans passer par la place de la Libération.

Cette intersection permet de protéger la traversée piétonne située au droit du bâtiment du 2 rue Troyon.



Figure 14 : Configuration du carrefour d'accès au pont de Sèvres (source : Etude préliminaire, Iris Aménagement décembre 2013)

Ainsi, la place de la Manufacture devient un nœud secondaire d'échanges. Le giratoire percé est supprimé. Un simple carrefour est réalisé afin de permettre les échanges avec le parking « Ile Monsieur » et l'accès au musée de la céramique.

3.2 AMENAGEMENTS CYCLABLES ET PIETONNIERS

Point clé des échanges routiers de l'Est parisien, le Pont de Sèvres canalise chaque jour un flux important de piétons et de cycles reliant les différentes stations de transports en commun (bus, tramway, métro), leur domicile et leur travail.

La reconfiguration du système d'échanges du Pont de Sèvres, ayant pour objectif de lui donner un caractère moins routier, plus intégré à son environnement urbain, crée une opportunité pour valoriser tous les usages et restaurer le lien entre les quartiers de part et d'autre de la Seine.

Le rétablissement de ce lien est rendu possible par une mise en communication directe des trottoirs du Pont de Sèvres avec les trottoirs des rives bâties. Ainsi, les cheminements piétons et cycles créés permettent de relier efficacement les parkings, la station de tramway, les immeubles de bureaux et le pont de Sèvres, ils deviennent plus lisibles et plus directs.

Tous les passages piétons sont protégés par des feux tricolores. Des barrières de rue sont prévues de part et d'autre de ces passages.

De plus, les traversées piétonnes sont aménagées suivant les dispositions réglementaires à mettre en œuvre pour le déplacement des Personnes à Mobilité Réduite et des Usagers en Fauteuil Roulant, vues de bordures inférieures ou égales à 2 cm et dispositifs podotactiles pour les usagers non-voyants, ainsi que deux potelets anti-stationnement à chaque abaissement.

Le projet prévoit la création de :

- Cheminements piétons :

La continuité piétonne est assurée sur tout le projet, des trottoirs sont proposés sur tout le secteur assurant la continuité entre les berges de Seine, la rue Troyon, l'entrée de Ville de Sèvres et le pont de Sèvres.

Des esplanades et espaces paysagers de transition sont aménagés rue Troyon, à proximité de la place de la Libération (jardin ouvert sur la Seine) et au niveau de l'esplanade de la Cité de la Céramique par la création d'un jeu de rampes et d'emmarchements.

La continuité vers le pont de Sèvres est assurée par la création d'une passerelle accolée au pont de Sèvres en rive Nord et la création d'une rampe en rive Sud.

Sur le pont, la rive Nord est plus largement dédiée aux piétons. En effet, cette rive concentre les flux piétons car elle constitue l'itinéraire privilégié par les usagers faisant le transfert métro ligne 9 ↔ Tramway T2. Par ailleurs, ce flux de piétons sera renforcé à la mise en service de la gare du Grand Paris Express sur la commune de Boulogne-Billancourt.

Enfin, le pont de Sèvres est mis en relation avec les berges de Seine et les quais de la station T2 du tramway par la création d'un escalier et d'un ascenseur sur chacune de ses rives.

- Chemins cyclables :

Les pistes cyclables proposées dans le cadre du projet sont des pistes bidirectionnelles sur trottoir. Pour limiter la fragmentation des espaces, une différence dans le choix des matériaux sera définie.

La continuité cyclable est assurée sur tout le projet et notamment la continuité avec :

- ✓ Le projet Vallée Rive Gauche, la piste cyclable côté Seine rue Troyon est prolongée jusqu'à la base nautique de l'île de Monsieur ;
- ✓ Le pont de Sèvres avec le basculement des flux cyclistes en rive Sud du pont ;
- ✓ L'entrée de ville de Sèvres avec la création d'un passage dans le remblai de l'ouvrage enjambant la rue Troyon et supportant la RN 118. Cet ouvrage permet d'assurer la continuité entre la rue Troyon et la Grande Rue de Sèvres ;
- ✓ Le parvis de la Cité de la Céramique par la création d'une piste cyclable connectée avec la base nautique et la rue Troyon.

II. Table des illustrations

1 TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Profil en travers au niveau de la future bretelle de sortie de la RN 118 (source : étude préliminaire, Iris Aménagement, 2013)	5
Figure 2 : Profil en travers au niveau de la rue Troyon (source : étude préliminaire, Iris Aménagement, 2013).....	6
Figure 3 : Profil en travers au niveau de la Grande Rue (source : étude préliminaire, Iris Aménagement, 2013).....	6
Figure 4 : Profil en travers au niveau de la branche Nord/Est du giratoire d'entrée de ville de Sèvres (source : étude préliminaire, Iris Aménagement, 2013).....	7
Figure 5 : Profil en travers au niveau de la RD 7 Nord devant la Cité de la Céramique de Sèvres (source : étude préliminaire, Iris Aménagement, 2013).....	7
Figure 6 : Profil en travers au niveau de l'ouvrage de croisement RD 910/bretelle d'accès à la RN 118 avant et après aménagement (source : Etude préliminaire, Iris Aménagement décembre 2013).....	9
Figure 7 : Localisation du dalot de 1mX1m (source : Etude de la chambre à sable SEVO3 à Sèvre, CG92 – juin 2013).....	9
Figure 8 : Vue en plan de la plate-forme intermodale aménagée au niveau de l'ouvrage RD 7/RATP (source : Etude préliminaire, Iris Aménagement décembre 2013)	10
Figure 9 : Profil en travers de la plate-forme intermodale aménagée au niveau de l'ouvrage RD 7/RATP (source : Etude préliminaire, Iris Aménagement décembre 2013)	10
Figure 10 : coupe ouvrage section 3 mètres.....	11
Figure 11 : coupe ouvrage section 7 mètres : solution cadre et solution voûte	11
Figure 12 : Configuration de la Place de la Libération (source : (source : Etude préliminaire, Iris Aménagement décembre 2013)	12
Figure 13 : Configuration du giratoire en entrée e ville de Sèvres (source : Etude préliminaire, Iris Aménagement décembre 2013)	12
Figure 14 : Configuration du carrefour d'accès au pont de Sèvres (source : Etude préliminaire, Iris Aménagement décembre 2013)	13

2 TABLE DES PHOTOS

Photo 1 : Structure des ouvrages existants avant création de la passerelle piétons-cycles en rive Nord du pont de Sèvres (source : Google Earth).....	8
Photo 2 : Culée Ouest de l'ouvrage supportant la RN 118 rue Troyon (vue côté Nord) (source : Google Earth)	11