



De la porte d'Ivry à la porte d'Italie

Propositions et projets à l'interface
de Paris, d'Ivry-sur-Seine,
du Kremlin-Bicêtre et de Gentilly



© ph. guignard@air-images.net

Mars 2009

Sommaire

1. Un territoire marqué par de fortes ruptures urbaines	7
1.1 Un territoire dessiné par la géographie et l'histoire	7
1.2 Un tissu urbain disparate, marqué par les constructions des années soixante	10
1.3 La couronne, depuis boulevard des maréchaux jusqu'à la limite de Paris, forme une coupure dans la vie urbaine.	13
1.4 Une desserte en transports en commun satisfaisante, renforcée par de récents projets	16
1.5 La population du secteur et ses différentes évolutions	19
1.6 Un parc de logements caractérisé par la présence forte de l'habitat social et le maintien d'un parc social de fait et de poches d'habitat dégradé	20
2. Un territoire en mutation	23
2.1 Un territoire renouvelé par les récentes opérations d'urbanisme et renforcé par une dizaine d'opérations d'aménagement en cours	23
2.2 Des impacts forts sur le peuplement et les emplois du sud-est parisien	28
Le peuplement et les emplois du sud-est parisien	28
La question étudiante : un enjeu majeur pour le secteur Italie Sud	31
Les enjeux liés aux déplacements	33
2.3 Rappel de quelques réflexions	36
Rappel sur l'étude d'insertion urbaine du périphérique menée par TVK entre 2003 et 2006	36
La requalification de l'ex-RN 7	38
3. Propositions d'aménagement à l'interface de Paris, d'Ivry-sur-Seine, du Kremlin-Bicêtre et de Gentilly	41
3.1 Autour de la porte d'Italie	42
Le comité de porte d'Italie	42
Actions à court terme : le carrefour de la porte d'Italie	46
Actions à moyen et long termes	49
3.2 Actions sur les îlots voisins de la porte d'Italie : la cité Paul Bourget et le parc Kellermann	50
3.3 Le stade Carpentier : de l'enclave sportive au « parc sportif urbain »	56
État des lieux	56
Actions à court et moyen termes	57
3.4 Avenue de la porte de Choisy : créer une continuité urbaine entre Paris et Ivry-sur-Seine	58
En cours : la requalification de l'ex RN 305	58
Actions à court et moyen termes	58
3.5 Franchir le périphérique entre les portes : une allée entre Ivry-sur-Seine et Paris	67
3.6 À Ivry-sur-Seine : régénérer les tissus urbains proches et valoriser le quartier	73
3.7 Opérations en cours sur les Olympiades	80
3.8 Création d'une réserve pour équipement public culturel et sportif sur le domaine RFF des Olympiades.	82
3.9 Aider à la requalification du secteur Vénétie Villa d'Este	86
Présentation du site et diagnostic	86
Les projets engagés	87
Conclusion	89



Introduction

Cette étude inscrite au programme partenarial 2008 de l'Apur, concerne un territoire d'étude qui s'étend de la rue de Tolbiac au nord jusqu'aux territoires d'Ivry-sur-Seine, du Kremlin-Bicêtre et de Gentilly. Il est inscrit dans un périmètre de référence plus large de la place d'Italie au nord jusqu'à la Mairie d'Ivry-sur-Seine au sud, et de la Poterne des Peupliers à l'ouest jusqu'à l'opération Paris rive gauche à l'est et au réseau ferré de la Gare d'Austerlitz.

Le choix d'un territoire si étendu s'appuie sur une volonté de mise en cohérence globale des différents projets urbains en cours. Les objectifs prioritaires sont de réduire les coupures entre les villes concernées, d'anticiper la création d'un nouveau pôle universitaire (Paris rive gauche), d'étudier et de mesurer l'impact du réseau de transport en commun existant, de ses extensions récentes (station Olympiades de la ligne 14 et Tramway T3) et futures (prolongement du tramway T3).

L'examen de l'ensemble du territoire montre que le secteur d'étude est très sollicité. Du nord au sud, des projets de requalification des grandes opérations des années soixante ainsi que des projets d'aménagements le long des principales voies radiales sont à l'étude ou en cours. Entre ces opérations, d'importantes enclaves demeurent, et pourraient constituer des territoires de projets visant à connecter entre elles les opérations actuellement à l'œuvre.

Trois grandes parties structurent cette étude :

La première partie met en perspective le cadre historique du territoire d'étude avant de s'attacher à une description thématique des principaux enjeux de ce site.

La deuxième partie dresse un état des lieux de différents projets d'urbanisme en cours ou à venir et analyse leurs impacts sur le territoire.

Enfin, la troisième partie est prospective. Elle s'attache à définir diverses propositions sur des territoires spécifiques, visant à réduire les coupures intercommunales en renforçant le maillage des voies publiques, à reconquérir les délaissés, à mieux insérer le boulevard périphérique, à requalifier les ensembles de logements proches du périphérique... Ces propositions ont pour seule ambition d'esquisser un cadre cohérent d'intervention qui pourrait servir de guide pour des actions concertées à court, moyen et long terme.

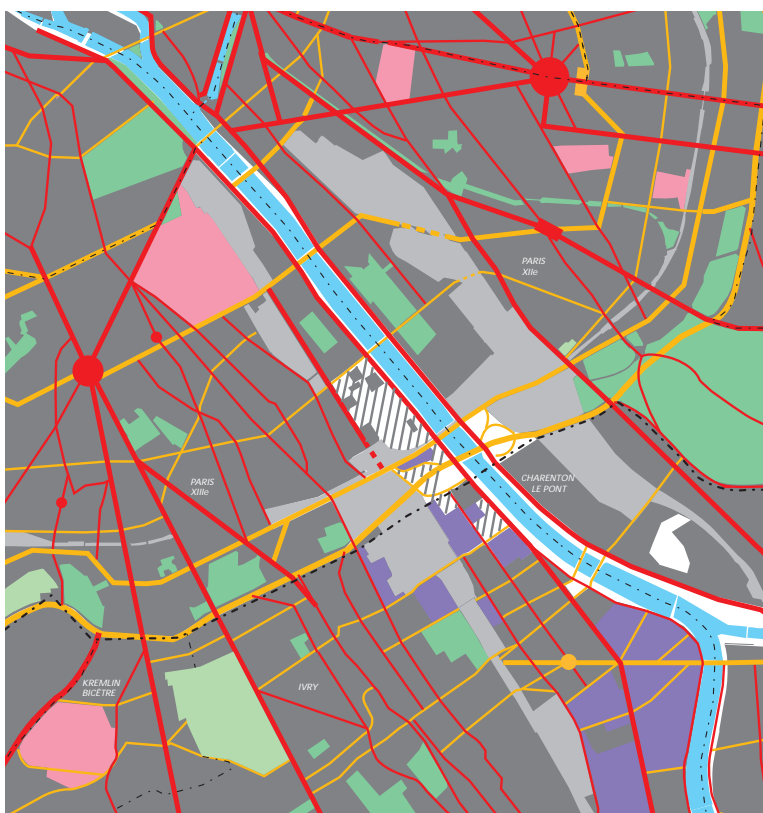
Les réflexions et les propositions inscrites dans cette étude ne peuvent trouver de suite que dans un dialogue entre les communes de Paris, d'Ivry-sur-Seine, du Kremlin-Bicêtre et de Gentilly car les projets se développent simultanément sur ces villes et ont des impacts réciproques.

En 2008, des réunions avec l'ensemble des collectivités locales concernées se sont tenues régulièrement pour mener une réflexion commune sur ce territoire. Aussi les solutions d'aménagements ou propositions qui ont été définies dans cette étude prennent, d'ors et déjà, appui sur un diagnostic, des objectifs et des enjeux partagés.

1. Un territoire marqué par de fortes ruptures urbaines

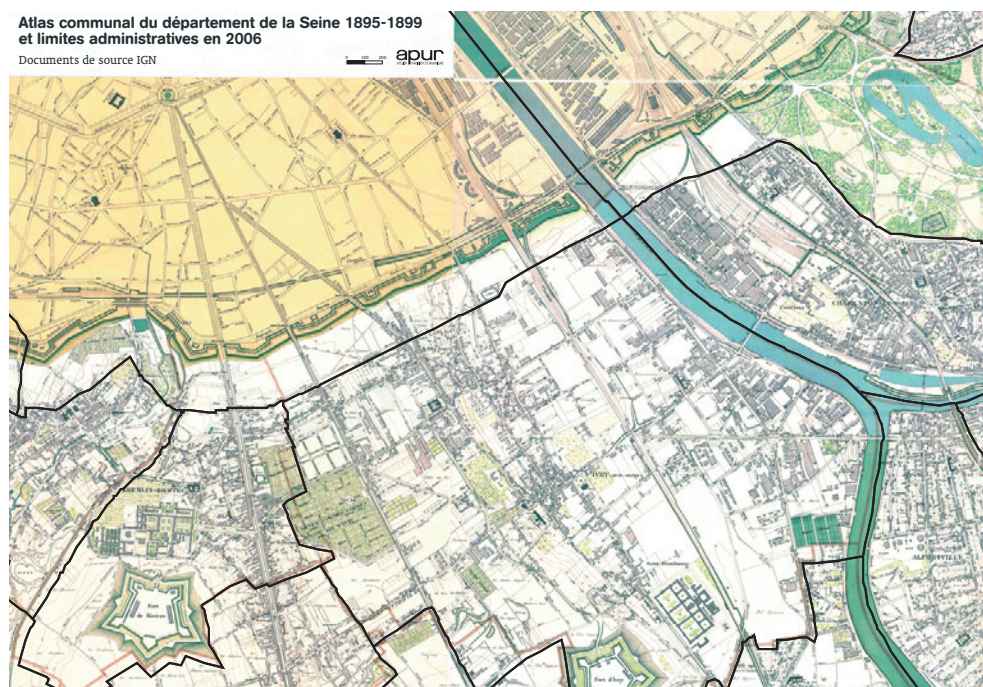
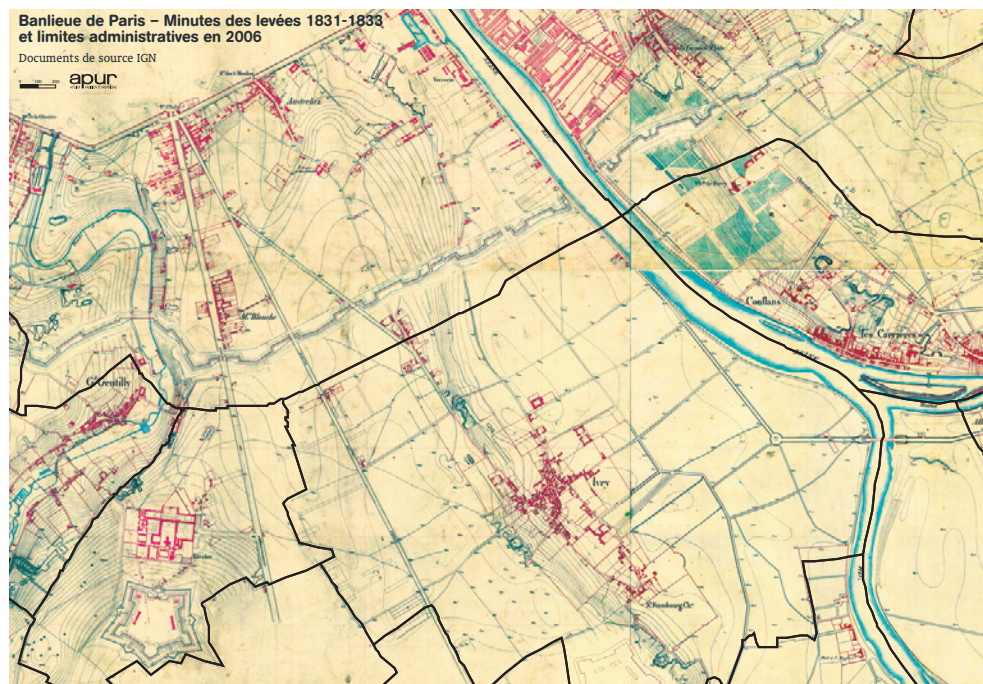
▶ 1.1 Un territoire dessiné par la géographie et l'histoire

Dans ce secteur d'étude à l'interface de Paris, d'Ivry-sur-Seine, du Kremlin-Bicêtre et de Gentilly, la topographie joue un rôle essentiel sur l'urbanisation. En effet, le plateau d'Ivry, bordé des vallées de la Bièvre et de la Seine, a influencé les tracés du réseau des voies, l'implantation du chemin de fer, la répartition de grands équipements, etc.



Dès le XVI^e siècle, c'est d'ailleurs sur le plateau d'Ivry que s'implantent les radiales au tracé rectiligne : l'avenue d'Italie/avenue de Fontainebleau, ex RN 7, et l'avenue de Choisy/avenue de Verdun, ex-RN 305. La première est tracée pour desservir le château de Fontainebleau, et se prolongera progressivement jusqu'à l'Italie. L'avenue d'Ivry/avenue Maurice Thorez existe déjà au XVIII^e siècle. Ces grandes voies radiales convergeant vers Paris seront le support du développement urbain qui connecte des centres-villes initialement éloignés au sud parisien. En outre, la succession d'obstacles que constituent la Seine et le chemin de fer, à l'ouest ainsi que l'implantation progressive de l'hôpital, du cimetière du Kremlin-Bicêtre et du cimetière parisien d'Ivry-sur-Seine, à l'est conditionnent le déficit de liaisons transversales est-ouest.

Par ailleurs, dès le milieu du XIX^e siècle, l'industrialisation marque fortement la croissance urbaine d'Ivry-sur-Seine et son paysage tel qu'on le connaît aujourd'hui. L'apparition des voies ferrées de la gare d'Austerlitz contribue à diviser la ville d'Ivry-sur-Seine en deux entités : d'un côté la plaine qui accueille une zone dynamique d'activités portuaires, et de l'autre le coteau accueillant le premier noyau d'urbanisation et le plateau.



Après la construction de l'enceinte de Thiers en 1840, Paris annexe en 1860 une partie du territoire des communes de Gentilly et d'Ivry-sur-Seine. La population ouvrière occupée à la construction des fortifications, à la démolition de la barrière des Fermiers Généraux et aux gigantesques chantiers du Paris d'Haussmann, trouvent à se loger sur place et extra-muros. Cela explique l'occupation par les classes populaires du Petit-Ivry et de la zone située jusqu'au centre du village d'Ivry-sur-Seine et le développement d'un habitat pavillonnaire modeste.

La commune du Kremlin-Bicêtre naît en 1896 de la scission avec sa commune voisine, Gentilly, et concentre son développement urbain le long de l'ex nationale 7. En effet, la présence préalable de l'hospice de Bicêtre et du fort encourage la ville à se développer le long de cet axe très fréquenté.

En 1891, Panhard et Levassor ont créé la première usine de fabrication d'automobiles aux abords de la porte d'Ivry. En s'étendant sur les actuels îlots Gandon, Vénétie Villa d'Este ainsi que sur le bâtiment compris entre l'avenue d'Ivry et la rue Nationale, cette dernière offre beaucoup d'emplois ouvriers.

À partir de 1919, la démolition des fortifications va laisser en place la zone *non ædificandi* qui sera progressivement envahie par une population déshéritée qu'on appelle les zoniers. Dès 1924, la loi dite « Loucheur » relative à la construction d'habitats bon marché (HBM) est votée pour remédier à la crise du logement. De nouvelles constructions denses vont donc s'implanter sur l'emprise des fortifications.

En 1953, la « loi Lafay » autorise des organismes accrédités par la Ville à construire des immeubles d'habitation et des équipements sur la ceinture verte, suivant des plans d'ensemble en posant deux conditions à cette urbanisation de la Zone :

- Obligation de compenser toute surface construite dans la Zone par une surface équivalente d'espaces libres aménagée soit dans Paris soit dans la zone des 150 m située à la frange des communes limitrophes, au-delà de la zone *non ædificandi* ;
- Limitation de la surface constructible globale dans la Zone à 20 % de sa surface.

Cette nouvelle ceinture d'espaces verts, d'équipements et de logements forme une rupture de plus de 250 m entre Paris et ses communes voisines. C'est d'ailleurs cette faible occupation du territoire zonier qui permettra la réalisation du boulevard périphérique dans les années 1960. Cet axe à vocation exclusivement routière génère de la pollution et des nuisances sonores sur des logements proches préexistants. L'insertion du boulevard périphérique qui a fait l'objet de plusieurs études reste une priorité pour réduire les coupures entre différentes centralités.



L'urbanisation de la ceinture verte entre 1940 et 1950

L'ensemble Bédier, ca 1950



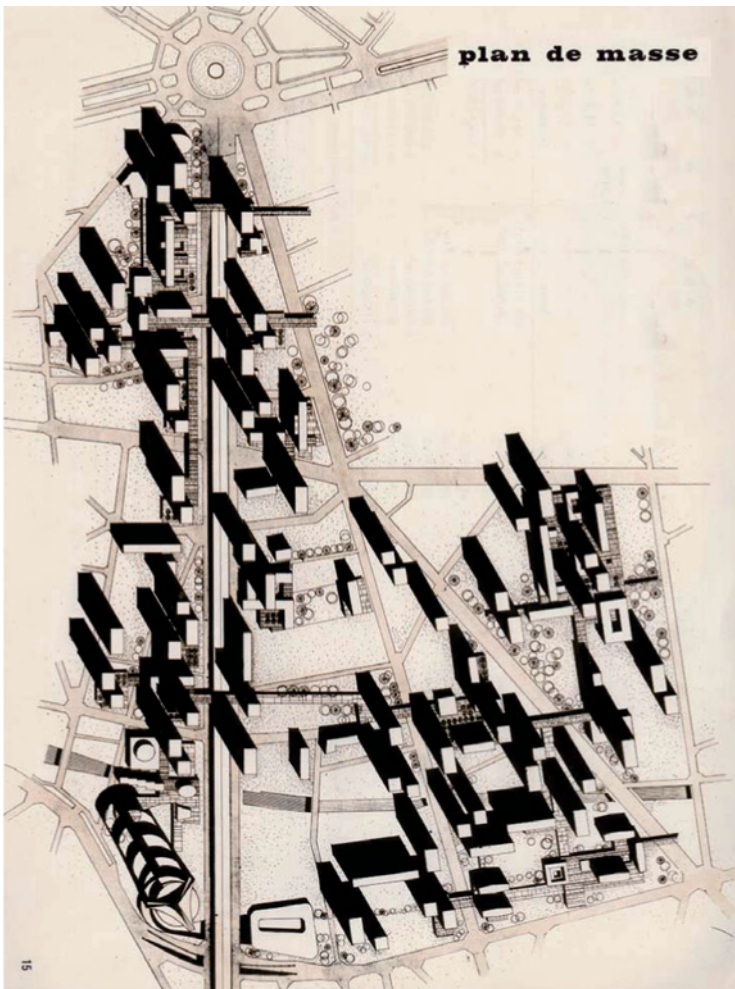
Le centre sportif Georges Carpentier et la Porte d'Ivry, ca 1950



▶ 1.2 Un tissu urbain disparate, marqué par les constructions des années soixante

Les trois communes du secteur d'étude présentent des tissus urbains très différents. La régularité du tissu urbain du Kremlin-Bicêtre et de Gentilly, constitué d'alignement de façades, contraste avec l'hétérogénéité du paysage urbain d'Ivry-sur-Seine et du 13^e arrondissement. En effet, les années 60 et 70 ont considérablement remodelé les quartiers situés de part et d'autre du périphérique, par de grandes opérations de rénovation de zones insalubres ou d'investissement de secteurs peu denses.

- Paris opte pour l'urbanisme sur dalle : l'opération « Rénovation Italie » répond aux exigences de division fonctionnelle de l'espace urbain, séparation des circulations automobiles et piétonnes, densification-concentration des logements pour plus d'air et de lumière (tours sur dalles). À des difficultés de gestion vient s'ajouter le vieillissement prématuré des ouvrages : de nombreuses requalifications deviennent nécessaires.



Rénovation Italie,
plan de masse
des grands ensembles
projetés au sud-est de Paris,
groupe de travail ARU, 1965

Source : groupe de travail ARU, 1965

- Ivry-sur-Seine tente des expériences plus novatrices comme en témoignent les ensembles conçus au centre ville par les architectes Renaudie et Gailhoustet. La recherche d'une nouvelle complexité de l'espace urbain se traduit par la création du centre Jeanne Hachette, et parallèlement des groupes Casanova et Jean-Baptiste Clément.



Les ensembles conçus
au centre ville par
les architectes Renaudie
et Gailhoustet à Ivry-sur-Seine

© Apur






Tandis que quelques ensembles de petites maisons et d'ateliers, souvenirs de l'urbanisation spontanée des terrains zoniers, sont éparpillés de part et d'autre du périphérique, ce territoire est essentiellement occupé par du logement social et privé bien que quelques bureaux, dont ceux du CNRS, y soient également présents. Mais la forte proportion de bureaux et d'activités, récemment implantés, le sont le long de la Seine dans les secteurs de Paris rive gauche et d'Ivry port.











Le cadre urbain

Les paysages







Formes structurantes

-  tracés structurants
-  espaces singuliers
-  perspectives et échappées
-  bâtiments de 13 étages et plus (IGH)
-  Seine, canaux et plans d'eau

Composants du paysage et de son décor

-  édifices remarquables
-  plantations d'alignements
-  espaces verts publics
-  cimetières
-  espaces sportifs
-  espaces et talus des grandes infrastructures
-  espaces verts privés
-  murs végétalisés

Les tissus urbains

-  tissus continus
-  tissus composites
-  tissus discontinus
-  grandes emprises d'activités
-  tissus de petite échelle
-  faisceaux ferroviaires



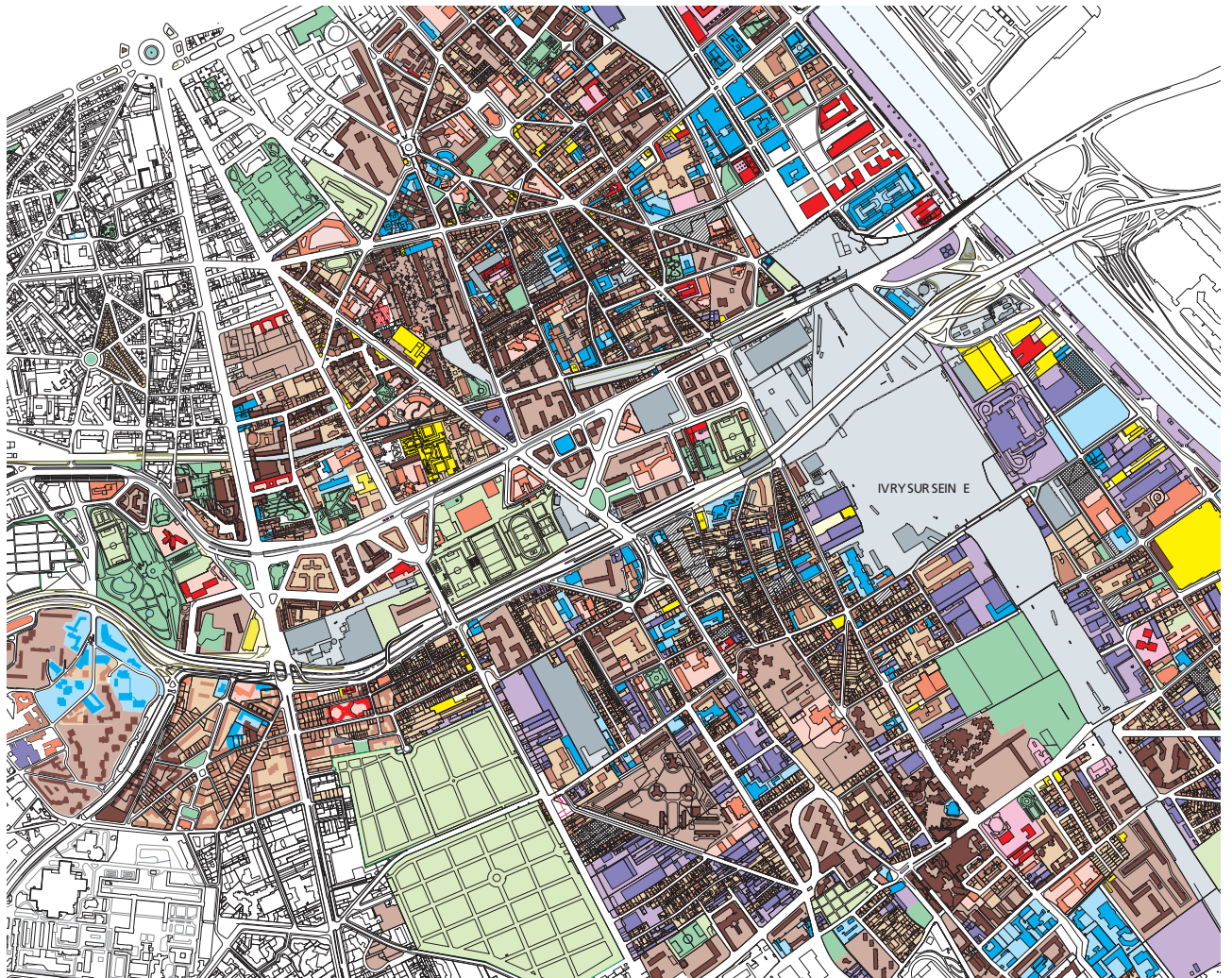
Bureaux récemment implantés le long de la Seine à Ivry port

© Apur

Données Sdrif et Cadre urbain pour la banlieue

Juin 2008





▶ 1.3 La couronne, depuis boulevard des maréchaux jusqu'à la limite de Paris, forme une coupure dans la vie urbaine

Les principaux lieux d'animation et de fréquentation se regroupent le long des grandes voies radiales qui maillent le territoire en rayonnant depuis la Place d'Italie vers le Kremlin-Bicêtre et Ivry-sur-Seine. Cependant, ce dynamisme s'interrompt dès le franchissement des boulevards Kellerman et Masséna pour ne reprendre qu'au-delà des portes de Paris.

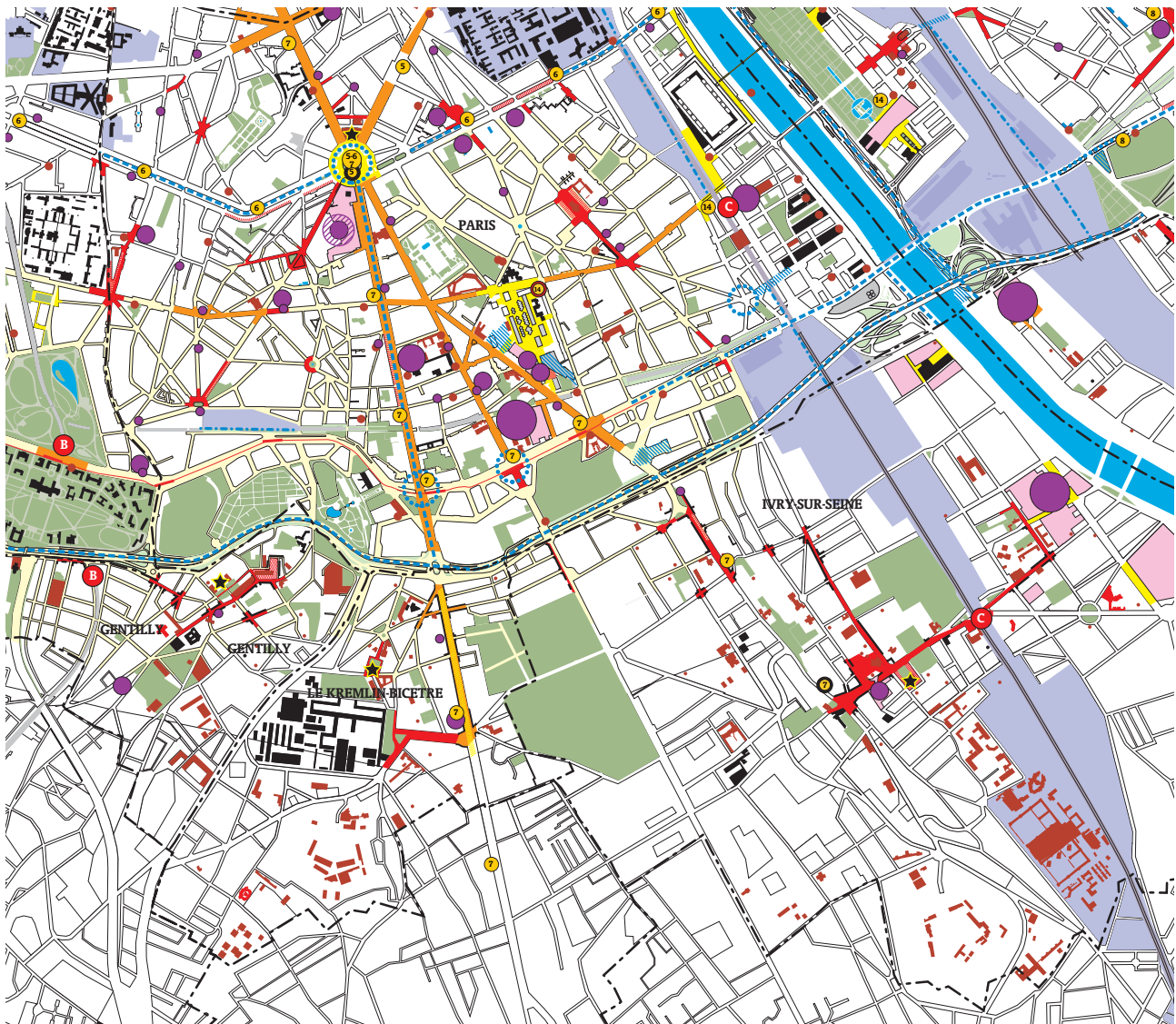
En effet, les avenues d'Italie, de Choisy et d'Ivry, au même titre que la rue de Tolbiac, sont les supports de commerces nombreux et divers et sont par conséquent très fréquentées. Après une interruption entre le périphérique et les maréchaux, l'attractivité et l'appropriation des lieux par les habitants reprennent le long des avenues de Fontainebleau et Maurice Thorez à Ivry-sur-Seine qui :

- supportent les principales lignes de métro, de bus, et de tramway
- desservent équipements et institutions
- accueillent d'importants linéaires de commerces.

Occupation dominante du bâti et des parcelles

	logement privé
	logement social
	activités tertiaires
	bureaux
	entrepôt, usine, commerce de gros
	garage
	bâtiment à usage commercial
	hôtel
	équipement d'intérêt local (dont église/centre sportif)
	équipement d'intérêt global
	jardin, square ouvert au public
	cimetière, terrain de sport
	services urbains, parking, caserne, station service/SNCF
	terrain en friche en 2008
	terrain en chantier en 2008
	projet d'élargissement de la RN305

juin 2008
apur
URBAIN ET TERRITORIAL



LES CENTRALITÉS

- locales
- mixtes
- globales

LES ÉQUIPEMENTS

- locaux
- globaux
- mairies

LES ANIMATIONS

- temporaires
- marchés

LES COMMERCES

- sur rue
- emprises commerciales
- grands magasins

- de 5 000 à 10 000 m²
- de 10 000 m² à +

grandes surfaces alimentaires (hypermarchés, supermarchés et monoprix)

- de 2 500 à 5 000 m²
- de 1 000 à 2 500 m²
- de 300 à 1 000 m²

LES DÉPLACEMENTS

- M stations de métro et terminus de ligne
- C stations de RER
- S gares SNCF
- nouvelle desserte en transports en commun : T3 et Olympiades (14)

LES DIFFICULTÉS DE FRANCHISSEMENT

- des voies
- des places
- limites infranchissables
- axes bruyants et /ou polluants
- espace public dégradé

LES LIEUX FERMÉS

- grandes parcelles
- commerces
- grandes emprises formant enclaves
- faisceaux ferroviaires

Sources : Contribution à l'élaboration du PADD, 2001

juin 2008
apur

À Paris, dans le secteur Olympiades-Vénétie-Villa-d'Este, la forte concentration de commerces et d'équipements culturels et culturels asiatiques est une particularité remarquable. Dans ce quartier dit de « Chinatown », la vie urbaine des habitants se mélange à une fréquentation d'échelle régionale. Ce point de ralliement de toutes les communautés asiatiques connaît un écho notamment dans les communes d'Ivry-sur-Seine et de Vitry.

Au Kremlin-Bicêtre, l'ex-RN7 accueille en permanence un commerce de boucherie musulmane et, chaque week-end, un marché vieux de plus d'un siècle qui rayonne à une échelle métropolitaine. Le cœur de la vie locale se développe le long des rues du Général Leclerc et du 14 juillet et vers les abords du CHU.

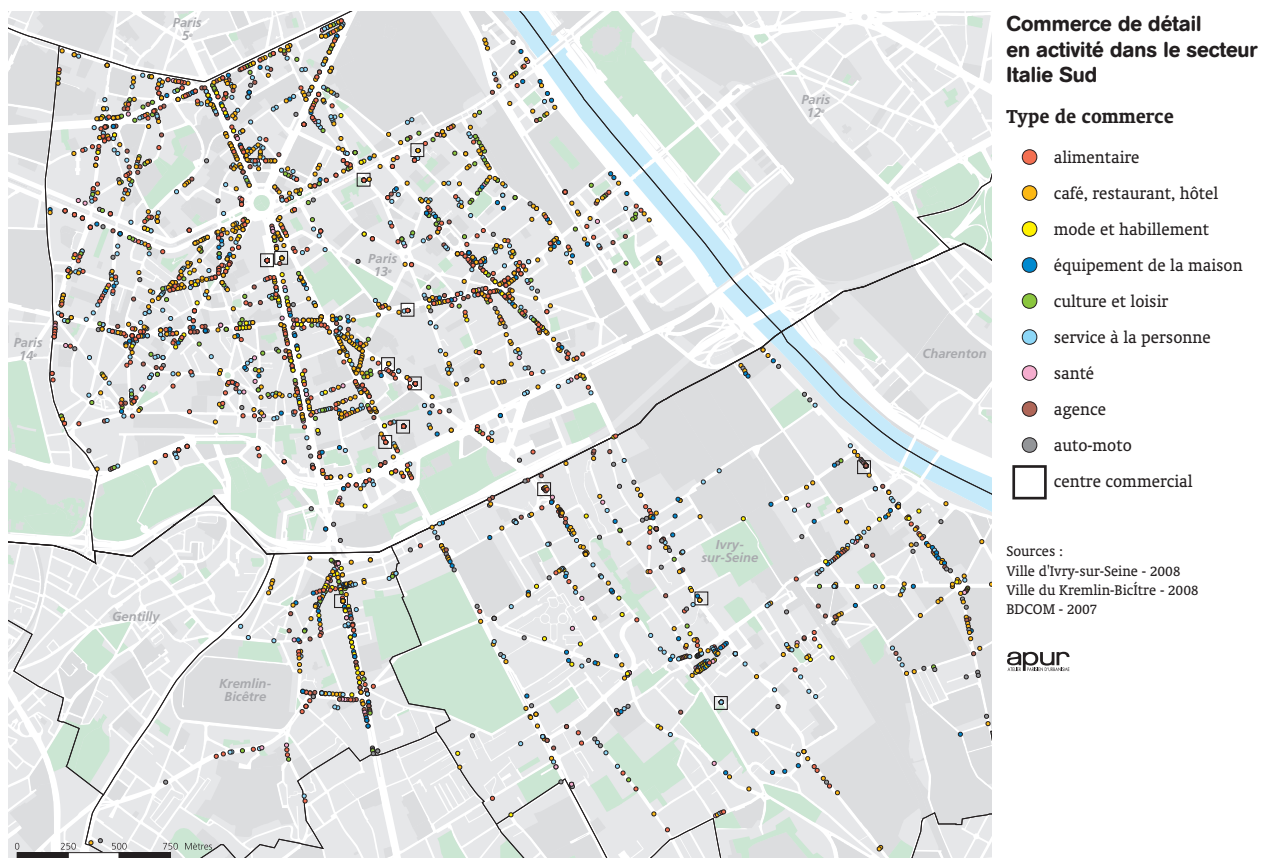
À Ivry-sur-Seine, la répartition commerciale est plus diffuse, et les densités de fréquentation et d'animation se répartissent comme suit :

- autour de la Mairie, en centre-ville et sur l'avenue Casanova.
- après la Porte d'Ivry, sur le tronçon nord de l'avenue Maurice Thorez.
- vers Ivry-Port où les nouvelles emprises commerciales ont requalifié l'ancien tissu industriel.

Le mode d'occupation du sol de la couronne contribue fortement à l'interruption de la vie urbaine. La loi Lafay, évoquée plus haut, est en bonne partie responsable des vastes emprises d'ensembles de logements sociaux enclavés entre les boulevards Kellerman et Masséna et le périphérique qui connaissent aujourd'hui des dysfonctionnements importants et constituent des éléments d'inertie urbaine assez forts.

De même, les grands terrains institutionnels forment des emprises infranchissables qui renforcent la coupure déjà engendrée par les tranchées du boulevard périphérique, des itinéraires nord-sud sur une largeur allant de 200 à 300 m. Mais la nature foncière de ces emprises (propriété de la SNCF, de la RATP ou de la Ville de Paris) pourrait en faire des territoires de projets (stade Carpentier, Gare de fret des Gobelins, ateliers RATP de la porte d'Italie...).

Une réorganisation plus perméable aux tissus environnants, plus conciliante avec d'autres usages de l'espace, permettrait de réactiver ces franges et de redonner des usages partagés au territoire. C'est pourquoi un travail sur la grande coupure du centre sportif Georges Carpentier, comme sur la cité Paul Bourget, sera développé en troisième partie.



Vastes emprises infranchissables situées entre les Maréchaux et le périphérique.

Au premier plan, la porte d'Italie cernée par les grandes emprises de la cité Paul Bourget, du magasin Bricorama à l'ouest et par les ateliers RATP à l'est.

Au second plan, le vaste centre sportif Georges Carpentier et les tours Vénétie-Villa d'Este et Olympiades.



▶ **1.4 Une desserte en transports en commun satisfaisante, renforcée par de récents projets**

Les nombreux échanges dus à la présence d'activités industrielles sur ces territoires ont permis, dès le XIX^e siècle, le développement d'un réseau de transports en commun (tramway, bus puis métro). En 1946, le prolongement de la ligne 7 du métro jusqu'à la Mairie d'Ivry-sur-Seine, puis dans les années 1980, depuis la station Maison Blanche jusqu'au Kremlin-Bicêtre auquel s'ajoute la station de RER Gentilly, ont donné aux habitants d'Ivry-sur-Seine, du Kremlin-Bicêtre et de Gentilly un niveau de transport en commun satisfaisant. Toutefois, certaines zones restent mal desservies.

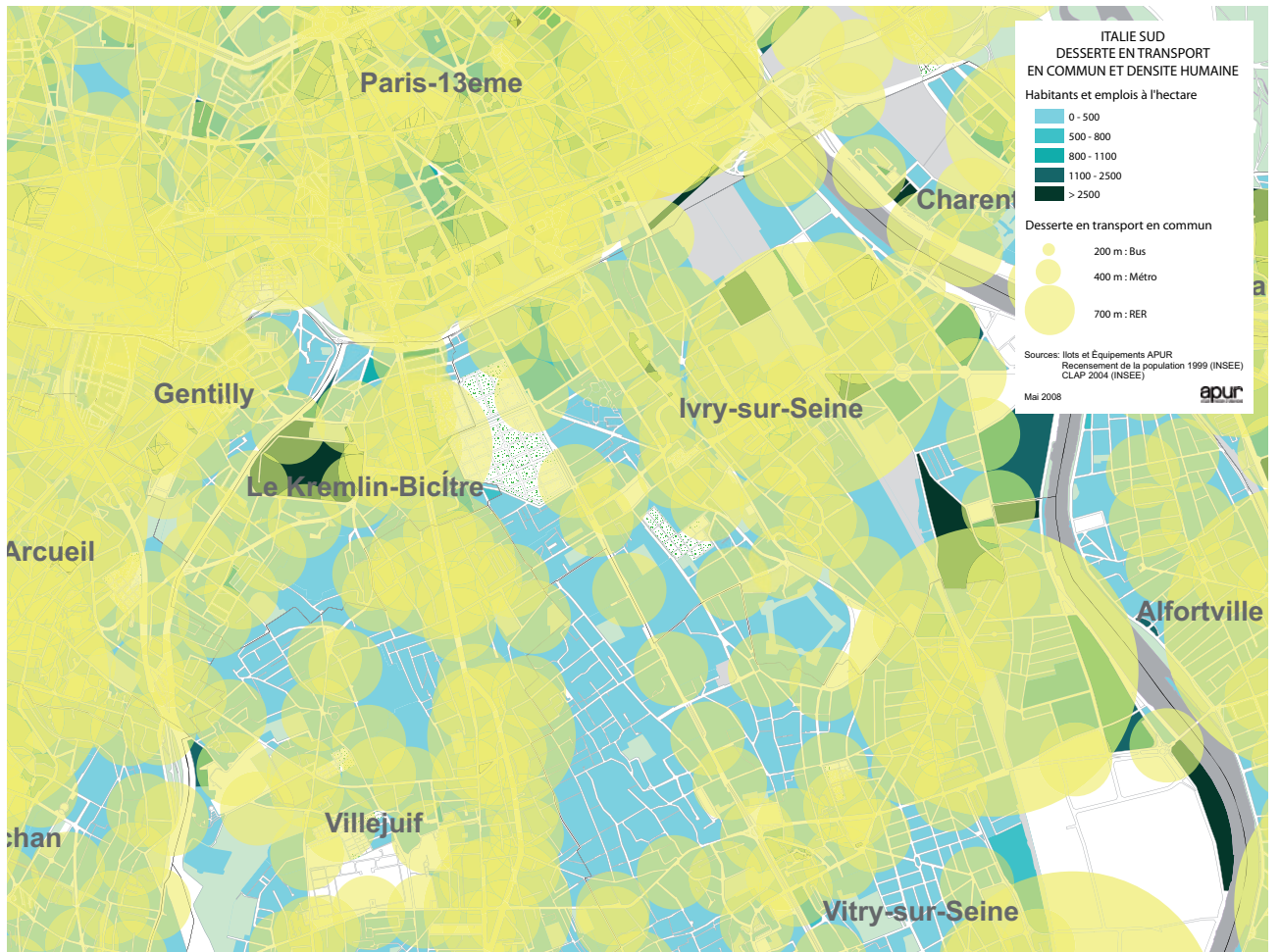
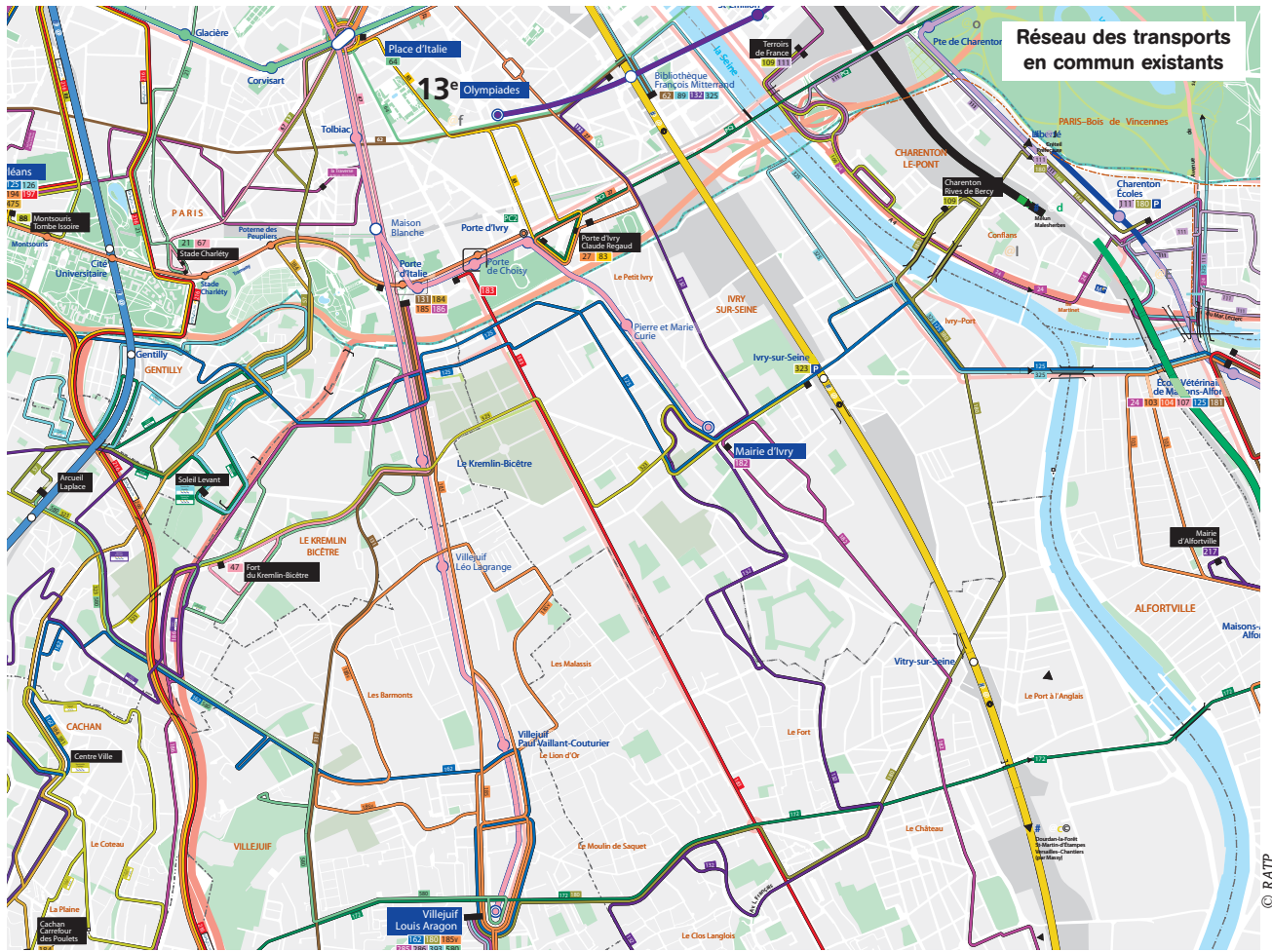
Désenclavement de l'un des quartiers les plus denses de Paris

Le 26 juin 2007, l'ouverture de la station de métro « les Olympiades » marque l'arrivée des transports en commun en mode lourd dans l'un des secteurs résidentiels les plus denses de Paris. Les 18 500 habitants du quartier ainsi que les étudiants du pôle universitaire de Paris I Tolbiac, en sont les premiers bénéficiaires. Depuis la mise en service de la ligne 14 en octobre 1998, le nombre de passagers ne cesse d'augmenter. En 2008, ce sont en moyenne 450 000 voyageurs/jour qui l'ont emprunté.

La station Olympiades accueille en moyenne 21 000 passagers chaque jour (moyenne jour ouvrable). Des connexions rapides sont alors rendues possibles avec le pôle de la Gare Saint-Lazare (à 13 minutes des Olympiades), Gare de Lyon, Châtelet... L'accessibilité de ce quartier favorise par ailleurs les échanges avec le quartier de Paris Rive Gauche et accentue les pôles d'activités existants.

La prolongation de la ligne 14 jusqu'à Maison Blanche est inscrite au SDRIF aux échéances 2021 – 2027. Elle permettra le débranchement de la ligne 7 et améliorera ainsi la desserte des quartiers.

Il convient de préciser ici que l'usage des transports en commun et les déplacements à pied sont très pratiqués dans ce secteur. En 1999, sur notre secteur d'étude, les modes de transports domicile-travail dominants sont les transports en commun pour plus de 50 % pour les parisiens, et pour 43 % à 50 % pour les ivryens et les kremlinois. Les déplacements à pied ou avec un « 2 roues » sont employés par 10 % à 12 % des parisiens, et par 12 % à 14 % des ivryens et des kremlinois. Nous sommes donc dans un contexte où les projets qui favorisent les modes de déplacement alternatifs à la voiture seront les bienvenus.



Impact de l'arrivée du TMS

L'arrivée du Tramway des Maréchaux Sud (TMS) vient palier un déficit de réseau lourd en transport en commun de rocade. L'augmentation de la demande de déplacement s'est illustrée, sur le boulevard des maréchaux sud, par la progression de 24 % du trafic annuel de la ligne PC, depuis 1990. Ainsi, la mise en place du TMS, en décembre 2006, a connu un succès quasi immédiat. La fréquentation moyenne – jour ouvrable – est de 100 000 voyageurs. Les chiffres s'inscrivent dans un contexte global d'augmentation de la demande en transports en commun tous modes confondus de 9 % pour 2007 par rapport à 2002. De plus, 52 % des usagers ont une origine ou une destination qui n'est pas Paris. Le tramway profite donc autant aux parisiens qu'aux non parisiens à qui il évite d'entrer plus avant dans Paris pour disposer d'une correspondance.

Les aménagements qualitatifs réalisés sur le parcours du tramway, tels que la requalification des trottoirs, la création de pistes cyclables, l'implantation de nouvelles essences d'arbres... ont redonné une place prépondérante aux usagers se déplaçant à pied ou en vélo. En effet, l'un des impacts marquant de l'implantation du tramway a été la baisse de 50 % de la circulation automobile sur les maréchaux et de 25 % sur les voies radiales.

L'amélioration du cadre de vie a également eu un impact sur les commerces de la zone. Une récente enquête réalisée par l'Apur en juin 2007 a démontré les effets positifs des aménagements liés au tramway sur la fréquentation des commerces : élargissement de la zone de chalandise des commerces et des marchés vers la banlieue – une clientèle plus jeune et venant de plus loin.

La RATP a mené en avril 2007, soit seulement quelques mois après la mise en service du tramway, une enquête « origine destination ». L'étude plus fine du fonctionnement des stations Porte d'Italie, de Choisy et d'Ivry montre que près de la moitié des usagers se rend au tramway à pied, d'où l'importance d'améliorer les cheminements piétons existants et d'en créer de nouveaux. En outre, 20 % à 30 % des passagers de ces stations habitent dans les communes d'Ivry-sur-Seine, du Kremlin-Bicêtre et de Gentilly, ce constat renforce l'idée d'améliorer l'accès au tramway de ces populations.



© Apur

Aménagements réalisés le long du boulevard Masséna, entre le centre sportif Georges Carpentier et l'îlot Vénétie – Villa d'Este, à l'occasion de la mise en place du tramway



© Apur

La station de métro des Olympiades, rue de Tolbiac, 2009

▶ 1.5 La population du secteur et ses différentes évolutions

Une population en augmentation sensible, mais avec des écarts de densité qui restent marqués entre Paris et ses voisins

Avec environ 260 000 habitants au 1^{er} janvier 2006, le secteur comprenant le 13^e arrondissement parisien et les communes d'Ivry-sur-Seine et du Kremlin-Bicêtre, qui avait subi une perte d'habitants dans les années 1990, a connu un accroissement sensible de sa population depuis 1999 (+ 5,5 %, contre + 2,6 % de hausse à Paris). L'augmentation de la taille des ménages, mais également une vague de constructions très importante dans les zones d'aménagement (Paris Rive Gauche, Ivry Port...), expliquent cette progression.

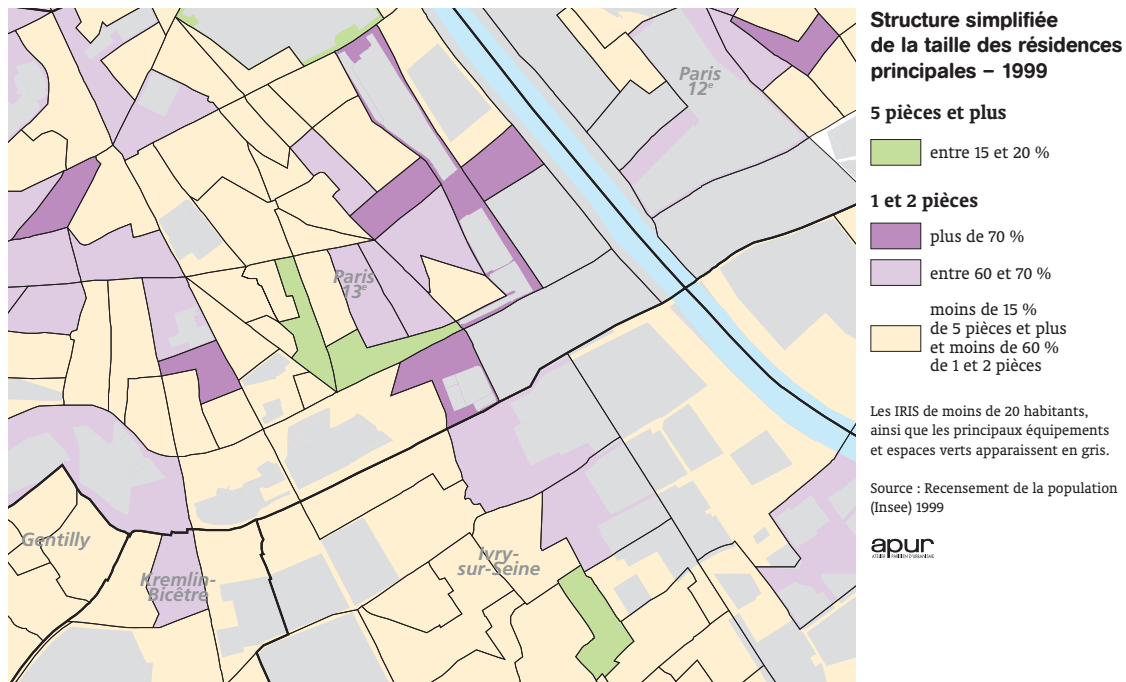
Conséquence des grandes opérations de rénovation des années 1970, les densités de population sont très fortes au sud de la rue de Tolbiac, entre l'avenue d'Italie et la rue Nationale. Les plus élevées se situent dans les immeubles de grande hauteur autour de l'avenue d'Ivry et de la porte de Choisy, notamment sur la dalle des Olympiades et également dans les cités HBM de la porte de Vitry (supérieures à 1 000 hab./ha). Entre la rue Nationale et la rue du Chevaleret, dans un tissu urbain plus ancien, les densités sont beaucoup moins importantes et s'établissent autour de 500 hab./ha.

La rupture est encore plus sensible de l'autre côté du périphérique avec au Kremlin-Bicêtre et surtout à Ivry-sur-Seine des densités de population très inférieures à celles rencontrées dans le 13^e arr. : densités inférieures à 100 hab/ha dans les quartiers d'Ivry Port (friches, vastes terrains...) ou du Petit Ivry (îlots au tissu pavillonnaire).

Des quartiers périphériques populaires en cours de gentrification

Alors que sur le plan des densités la rupture est nette entre le sud du 13^e et les communes d'Ivry-sur-Seine et du Kremlin-Bicêtre, la représentation par catégories socioprofessionnelles dominantes montre une relative continuité sociale entre Paris et sa périphérie.

La population des cadres et professions intellectuelles supérieures, qui prédomine dans le quart nord-ouest du 13^e arrondissement (quartier Croulebarbe et autour de la Place d'Italie), laisse progressivement la place à des populations plus modestes vers le sud et l'est du secteur.



Les employés et ouvriers se trouvent ainsi fortement représentés dans le sud du 13^e (où les logements sociaux représentent plus de 40 % des logements) ainsi qu'à Ivry Port et dans le Petit Ivry. Leur part dépasse 30 % de la population active dans la ceinture des HBM et dans les quartiers nord d'Ivry-sur-Seine (contre 26 % pour le secteur Italie Sud et 18 % pour Paris). Toutefois, les mutations sociales liées à la gentrification sont à l'œuvre dans ces quartiers historiquement populaires où s'implantent de plus en plus de jeunes couples ou familles de cadres travaillant à Paris. La hausse sensible des prix immobiliers dans ces quartiers en témoigne.

▶ 1.6 Un parc de logements caractérisé par la présence forte de l'habitat social et le maintien d'un parc social de fait et de poches d'habitat dégradé

En termes d'habitat, ce territoire se caractérise par une part élevée de logements sociaux. En effet, alors que Paris dans son ensemble approche les 16 % de logements sociaux SRU début 2008, le parc social SRU représente dans le 13^e arrondissement plus de 31 % des résidences principales. Celui-ci est particulièrement présent dans le sud de l'arrondissement autour des Olympiades, de Vénétie Villa d'Este et de la ceinture des HBM. Avec plusieurs importantes cités d'habitat social (Gagarine, Louis Bertrand, Pierre et Marie Curie...), les communes d'Ivry-sur-Seine et du Kremlin-Bicêtre approchent les 40 % de logements sociaux (source : EPLS 2006), ce qui est très largement supérieur à la moyenne francilienne (23 %).

Au sud du 13^e arrondissement, plusieurs bâtiments, tours ou barres issus des grandes opérations des années 1970 dans les quartiers Olympiades, Vénétie Villa d'Este ou l'îlot Gandon, souffrent de vétusté, du vieillissement des équipements et de charges de fonctionnement très lourdes. En juin 2008, la Ville de Paris a lancé une OPAH dans le secteur Vénétie – Villa d'Este afin d'aider les propriétaires occupants, aux revenus souvent modestes, et les propriétaires bailleurs, à réaliser des travaux de sécurité, de mise aux normes et d'amélioration de leurs bâtiments. L'opération, qui porte sur 8 immeubles et 2 200 logements, s'achèvera en juin 2011.

Il en va de même au Kremlin-Bicêtre, où une vaste OPAH est en voie d'achèvement à l'ouest de l'ex-RN7. À Ivry-sur-Seine, une opération d'envergure est également en cours dans l'OPAH Mirabeau-Semard. Ainsi la réhabilitation du bâti ancien et quelques projets de logements neufs, visent à préserver et à mettre en valeur le tissu constitué du secteur Mirabeau.



Vénétie Villa d'Este, à Paris



Îlot Gandon, à Paris

Ce territoire se caractérise aussi par la persistance de poches ponctuelles d'habitat dégradé, souvent de petits immeubles ou maisons individuelles, au nord d'Ivry-sur-Seine notamment, et par la présence d'un véritable parc social de fait (sur le territoire ivryen en particulier), c'est-à-dire des logements anciens, généralement petits et plutôt vétustes, occupés par des populations aux revenus modestes.



Contraste typologique de part et d'autre du périphérique, depuis la rue Mozart à Ivry-sur-Seine

© Apur



Habitat ancien, rue Raspail à Ivry-sur-Seine

© Apur



La rue Hoche à Ivry-sur-Seine

© Apur

Évolution de l'activité dans le secteur Italie sud



© Pavillon de l'Arsenal

Avenue d'Ivry Groupement industriel homogène – usine Panhard Levassor – mai 1943 (couvrait l'ensemble des îlots Gandon et Vénétie Villa d'Este)



© Archives départementales du Val-de-Marne

Restaurant ouvrier à Ivry-sur-Seine au début du XX^e siècle



© Apur

Le centre commercial M13, place de Vénétie



ZAC Joseph Bédier / Porte d'Ivry
Paris 13010

PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE

- trottoir, piézo, parvis
- square
- stade
- chaussée
- stationnement
- démolition
- nouvelle construction
- terrasse végétalisée
- dispositif anti-bruit transparent
- extension à défini: LEP
- périmètre de ZAC

atelier ruelle
SEMAPA
18/04/2010

© Atelier Ruelle

Plan d'aménagement d'ensemble de la ZAC Bédier réalisé par l'Atelier Ruelle, architecte coordonnateur de la ZAC

2. Un territoire en mutation

▶ 2.1 Un territoire renouvelé par les récentes opérations d'urbanisme et renforcé par une dizaine d'opérations d'aménagement en cours

Profitant de la présence de la Seine et du réseau ferré, ce secteur a connu entre le XIX^e siècle et le milieu du XX^e siècle un important essor industriel. Mais le recul de l'industrie dans le paysage francilien à partir des années 1970 a profondément modifié l'économie du secteur. Alors qu'Ivry-sur-Seine perdait de nombreux emplois et tentait de restructurer ses activités, le 13^e arrondissement parisien et le Kremlin-Bicêtre accueillent un nombre croissant d'emplois publics tertiaires, hospitaliers et universitaires notamment.

Aujourd'hui, ce secteur a principalement une vocation résidentielle et présente des densités d'emplois assez modérées : 120 emplois salariés/ha, contre 190 de moyenne parisienne (densité brute, source : CLAP 2004). On retrouve là encore la dichotomie entre Paris et sa périphérie, la densité d'emplois salariés étant en moyenne 1,5 fois supérieure dans le sud du 13^e art (141 emplois salariés/ha) qu'à Ivry-sur-Seine (87). Toutefois, cette analyse est à nuancer puisque certains îlots, de part et d'autre du périphérique, accueillent un nombre important d'emplois. C'est notamment le cas dans le 13^e arrondissement autour de la faculté de Tolbiac (Université Paris 1 avec 800 emplois, l'INSERM avec 600 emplois...) ou entre la rue du Château des Rentiers et la rue du Chevaleret (services aux entreprises, informatique, immobilier...).

Sur le plan commercial, le 13^e arrondissement se caractérise par la présence de nombreux services commerciaux et cafés-restaurants, et de commerces asiatiques (restauration, supermarchés...) autour du quartier des Olympiades. Il accueille également plusieurs grandes surfaces et centres commerciaux (Centre Italie 2, Géant Masséna, Tang, Paris Store...). Le développement de la ZAC Paris Rive Gauche amorce une nouvelle polarité commerciale à l'est de l'arrondissement. À Ivry-sur-Seine et au Kremlin-Bicêtre, les petits commerces de proximité et l'artisanat connaissent une situation économique difficile, et subissent la concurrence des super et hypermarchés.

Depuis les années 1990, les mutations économiques du secteur Italie Sud ont été amorcées par les opérations d'aménagement, toujours en cours, avec à leur tête la ZAC Paris Rive Gauche ¹ et la ZAC Port d'Ivry (Leroy Merlin, Truffaut, cinémas...). Ces opérations vont considérablement renforcer le poids économique du secteur et doivent à terme créer plusieurs dizaines de milliers d'emplois (cf. partie 2.2.3.).

Par leurs localisations, leurs dimensions, leurs durées, leurs enjeux, toutes ces opérations d'aménagement, au nombre d'une dizaine, sont très variées. Toutes ont en commun l'objectif de recréer du lien dans la ville. Certaines d'entre elles, initiées dès les années 1990 comme la ZAC Paris Rive Gauche ou la ZAC Port d'Ivry, sont aujourd'hui bien engagées voire en voie d'achèvement. D'autres débutent comme la ZAC du Plateau ou la ZAC Avenir Gambetta à Ivry-sur-Seine.

Le tableau ci-joint présente ces différents secteurs d'aménagement, leurs principaux enjeux, leurs programmes, et propose des estimations prévisionnelles du nombre d'habitants et d'emplois ² attendus au terme de ces opérations.



Centre commercial Quai d'Ivry

1. Le groupe Sanofi-Aventis, Altadis, France Télécom – Equant, Accenture, Rêgus, la Caisse des Dépôts et Consignations, la Caisse Nationale des Caisses d'Épargne, les éditions Flammarion, la société Natixis, et Paris Biopark, le plus grand pôle d'entreprise en santé humaine de Paris, sont déjà installés à Paris-Rive-Gauche. En 2006, ce sont les activités financières et bancaires, les services aux entreprises et l'immobilier qui sont les plus forts pourvoyeurs d'emplois sur ce site. Les arrivées de l'université Paris7 – Denis-Diderot, du Rectorat, de l'Institut français de recherche des Sciences de la vie, de l'école d'architecture Paris Val-de-Seine et de l'Inalco viendront amplifier ce nouveau pôle économique et culturel de Paris. À terme, les grands sièges sociaux, les surfaces destinées aux activités liées à la recherche, à l'artisanat, aux PME et PMI devraient représenter 700 000 m² de bureaux (440 000 m² sont déjà réalisés ou en travaux). En 2007, déjà près de 20 000 personnes travaillent à Paris – Rive-Gauche (essentiellement au nord de la rue de Tolbiac), à terme elles seront près de 50 000.

2. Ces estimations ont été établies à partir des ratios suivants :
Nombre d'emplois : Bureaux : 1 emploi/18 m² de SHON ; Commerce : 1 emploi/29 m² à Paris – 1 emploi/40 m² en petite couronne ; Activités diverses : 1 emploi/35 m²
Nombre d'habitants : 1) À partir de la surface de logements (SHON) : 0,031 pers/m² à Paris et 0,030 pers/m² en petite couronne. Logements étudiants = 0,033 pers/m². 2) À partir du nombre de logements : 2,26 pers/logt à Paris et 2,48 pers/logt en petite couronne. Logements étudiants = 1 pers/logement.
 NB : pour la ZAC Avenir Gambetta, les estimations présentées sont celles établies par Transitec en juin 2008.



Carte des mutations en cours à l'interface entre Paris, Ivry-sur-Seine et le Kremlin-Bicêtre



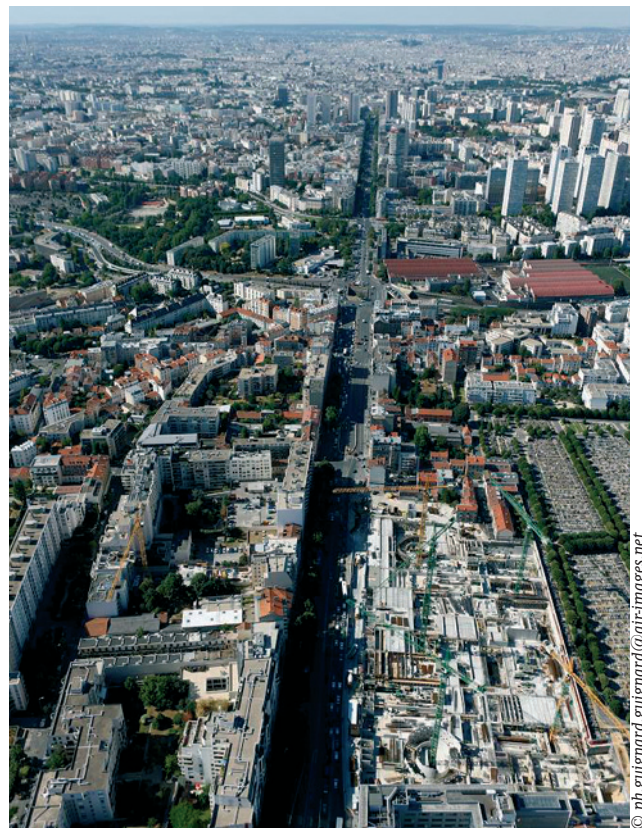
La ZAC Paris Rive Gauche, en 2008

© ph. guignard.guignard@air-images.net



La ZAC Fontainebleau, en 2006

© ph. guignard.guignard@air-images.net



La ZAC Fontainebleau, en 2008

© ph. guignard.guignard@air-images.net

Commune	Secteur d'aménagement	Sous-secteur	Estimation habitants supplémentaires depuis 1999	Estimation emplois salariés supplémentaires depuis 2004	surface de logements non étudiants créés (m²)	surface logt étudiants créés	nb de logements non étudiants créés	nb logts étudiants créés	équipements (m²)	bureaux (m²)		
Paris 13 ^e	ZAC Joseph Bédier / Porte d'Ivry		375	1 627	10 500	1 500			18 500	31 000		
	ZAC Gare de Rungis		415	962	7 000	6 000			8000 m² + 5000 m² espaces verts	18 000		
	ZAC Paris Rive Gauche	ZAC Austerlitz		368	15 651	7 400	4 200	184	122		295 600	
		ZAC Tolbiac Nord		2 387	6 026	77 000		833			109 800	
		ZAC Tolbiac Chevaleret		2 754	4 606	81 400	7 000	939	233	15 000 m² d'espaces verts	74 000	
		ZAC Massena Nord		2 086	6 772	67 300		811			16 600	
		ZAC Massena Chevaleret		2 157	2 677	60 200	8 800	677	285		44 700	
		ZAC Massena Bruneseau nord		1 732	1 334	46 700	8 600	587	310		20 300	
		ZAC Massena Bruneseau sud		1 910	2 010	54 900	6 300	640	200		38 900	
Total Paris Rive Gauche		13 394	39 075	394 900	34 900	4 671	1 150		699 900			
Ivry sur Seine	ZAC du Plateau (Trans 305)		2 232	1 781	77 506		900		8 000 (collège)	32 017		
	ZAC Bords de Seine		149	568			60			1 000		
	ZAC Port d'Ivry			1 602						31 000		
	ZAC Molière		620	0			250		groupe scolaire et gymnase			
	ZAC Avenir Gambetta (estimations habitants et emplois réalisées par Transitec)	E01		774	1 697	26 400					26 400	
		AQ 04			1 457							
		D 03		410	850	13 858				1 980	17 158	
		AV 03		1 027	320	34 708				2 410		
		AU 07		616	80	20 894				5 970		
		AU 05		399	902	13 461				2 019	18 172	
		AY02		807	4 000	27 510				23 384	70 152	
		AY11		805	0	27 688				1 767		
		AY04		232	508	7 902					7 902	
		AY05		232	508	7 902					7 902	
		AZ 02		1 526	1 474	52 081				2 790	17 670	
		AZ 06		0	5 500					16 587	162 186	
		AT 01		1 304	2 543	44 570					28 840	
AS 05		297	289	10 122								
AS07		579	564	19 750								
Total ZAC Avenir Gambetta		9 008	20 692	306 846					56 907	356 381		
Kremlin-Bicêtre	ZAC Fontainebleau		51	2 245	1 700		20		4 500	25 000		
Villejuif	ZAC Guipons - Pasteur	Guipons	1 468	2 333			520	178		43 800		
		Pasteur	1 285	558			447	176		10 800		

commerces (m ²)	activités diverses (m ²)	Date d'achèvement	Principaux enjeux	Actions mises en œuvre		
800		avant 2012	<ul style="list-style-type: none"> > renouvellement du quartier politique de la Ville > amélioration du cadre résidentiel existant > développement économique et commercial > amélioration du fonctionnement urbain, des espaces publics et des déplacements 	<ul style="list-style-type: none"> > création d'un programme mixte d'équipements, de bureaux et de logements > requalification des espaces publics 		
1 000		avant 2012	<ul style="list-style-type: none"> > réintégrer ce secteur dans la continuité de la ville et le désenclaver > relier par une promenade le parc Montsouris au jardin du Moulin de la Pointe 	<ul style="list-style-type: none"> > programme mixte de logements, logements étudiants et activités > création de nouvelles voies publiques > implantation de 5000 m² d'espaces verts publics 		
11 800		réalisé avant 2008	<ul style="list-style-type: none"> > favoriser la diversité des fonctions accueillies sur le site en garantissant une mixité urbaine et sociale, > création d'un pôle économique et universitaire majeur à l'est de la capitale > mise en place d'un lien entre le 13^e arrondissement et la Seine > mettre en place une continuité urbaine et paysagère avec le quartier Patay Massenna et la commune d'Ivry 	<ul style="list-style-type: none"> > mise en œuvre d'un programme mixte de logements, de bureaux, de commerces et d'équipements > création de nouvelles infrastructures viaires, de desserte par les transports en commun > implantations d'équipements structurants et d'établissements universitaires 		
11 000		réalisé avant 2008				
24 400		après 2012				
23 300		réalisé avant 2008				
11 450		après 2012				
8 900		après 2012				
		après 2012				
90 850						
4 523	800	après 2012			<ul style="list-style-type: none"> > relancer une dynamique de renouvellement sur le secteur de l'ex-RN 305 > inverser le processus de déqualification du quartier > réaménager les entrées de ville 	<ul style="list-style-type: none"> > programme mixte de logements, de bureaux, de commerces et d'équipements sportifs et scolaires (collège) > réaménagement de la RN 305 (prolongation du TCSP)
		avant 2012			<ul style="list-style-type: none"> > Revitaliser les activités économiques > construire de nouveaux logements > résorber l'habitat insalubre 	<ul style="list-style-type: none"> > requalification du centre commercial des Quais d'Ivry > création de bureaux > aménagement d'un port de plaisance > accompagnement de la requalification de la RN 19
		avant 2012	<ul style="list-style-type: none"> > créer un pôle commercial et d'activités > requalifier les friches industrielles et urbaines > aménagement de nouvelles voies 	<ul style="list-style-type: none"> > requalification des voies sur berges > réalisation d'un pôle commercial et de loisirs (Leroy Merlin, Truffaut, Pathé...) 		
		réalisé avant 2008	<ul style="list-style-type: none"> > assurer la mixité urbaine à travers la création de logements et d'équipements > requalifier les friches industrielles et urbaines 	<ul style="list-style-type: none"> > Création d'opérations de logements neufs et d'équipements scolaires et sportifs 		
	13 200	après 2012	<ul style="list-style-type: none"> > restructurer le secteur en mêlant les fonctions habitat / activités / loisirs / équipements > reconquête de la Seine par la ville > requalifier les friches industrielles et urbaines > renforcement des liens avec l'environnement proche, notamment par la création de nouvelles voies 	<ul style="list-style-type: none"> > mise en œuvre d'un important programme d'activités, de bureaux et de logements neufs > projet de pôle universitaire et de recherche 		
	51 000	après 2012				
		après 2012				
	11 087	après 2012				
	2 985	après 2012				
		après 2012				
	16 506	après 2012				
		après 2012				
	3 954	après 2012				
	3 954	après 2012				
	20 460	après 2012				
	5 529	après 2012				
	47 090	après 2012				
	10 122	après 2012				
	19 750	après 2012				
0	205 638	après 2012				
41 000		avant 2012	<ul style="list-style-type: none"> > reconquérir le centre ville et redynamiser le tissu économique > créer un nouveau quartier de vie à vocation commerciale sur l'Avenue de Fontainebleau 	<ul style="list-style-type: none"> > implantation d'un grand centre commercial et d'affaires 		
3 000		avant 2012	<ul style="list-style-type: none"> > création de nouveaux services et d'un pôle économique tertiaire > amélioration du cadre de vie et de l'habitat 	<ul style="list-style-type: none"> > programme de bureaux (implantation du nouveau siège social du Crédit Lyonnais), de commerces et de logements neufs > réhabilitation du patrimoine bâti ancien 		
		avant 2012	<ul style="list-style-type: none"> > accompagner la requalification de l'ex-RN 7 	<ul style="list-style-type: none"> > réaménagement des espaces publics le long de l'ex-RN 7 		

▶ 2.2 Des impacts forts sur :

Le peuplement et les emplois du sud-est parisien

Les opérations d'aménagement vont permettre de repeupler des espaces délaissés ou peu habités

Les opérations d'aménagement en cours dans le secteur d'étude vont sensiblement en modifier les équilibres de population. Au total, on peut estimer qu'à l'horizon 2015, après livraison de l'ensemble des programmes, environ 30 000 nouveaux habitants sont attendus dans ces zones d'aménagement, soit une augmentation de 13 % par rapport à la population totale du secteur (Paris 13^e, Ivry-sur-Seine et Kremlin-Bicêtre) en 1999.

Les nouvelles concentrations de population vont se développer principalement :

- le long de la Seine : Paris Rive Gauche (+ 13 000 habitants) et Avenir Gambetta (+ 9 000 habitants),
- aux abords des grandes voies radiales : ZAC Guipons Pasteur (+ 2 800 habitants) ou ZAC du Plateau (+ 2 200 habitants)
- et dans une moindre mesure, sur la couronne parisienne (ZAC Bédier, ZAC de Rungis)

Les opérations d'aménagement en cours vont ainsi permettre de densifier, voire simplement de peupler des secteurs qui, comme sur les anciennes friches industrielles des bords de Seine, ne comptaient jusqu'alors que très peu d'habitants. Mais cette géographie prévisionnelle des densités de population fait également apparaître « en creux » des secteurs qui demeurent à faible densité comme les quartiers du Petit Ivry et Mirabeau-Semard à Ivry-sur-Seine ou certaines grandes emprises de la couronne.

Un secteur en passe de devenir un pôle d'emploi majeur à l'échelle du cœur d'agglomération parisienne

Les opérations en cours, dont les échéances sont très variables, vont profondément modifier la géographie et l'importance des emplois dans le secteur d'étude. Certaines de ces opérations, comme la ZAC Paris Rive Gauche Austerlitz et Tolbiac ou Port d'Ivry, ont déjà amorcé la mutation économique du secteur.

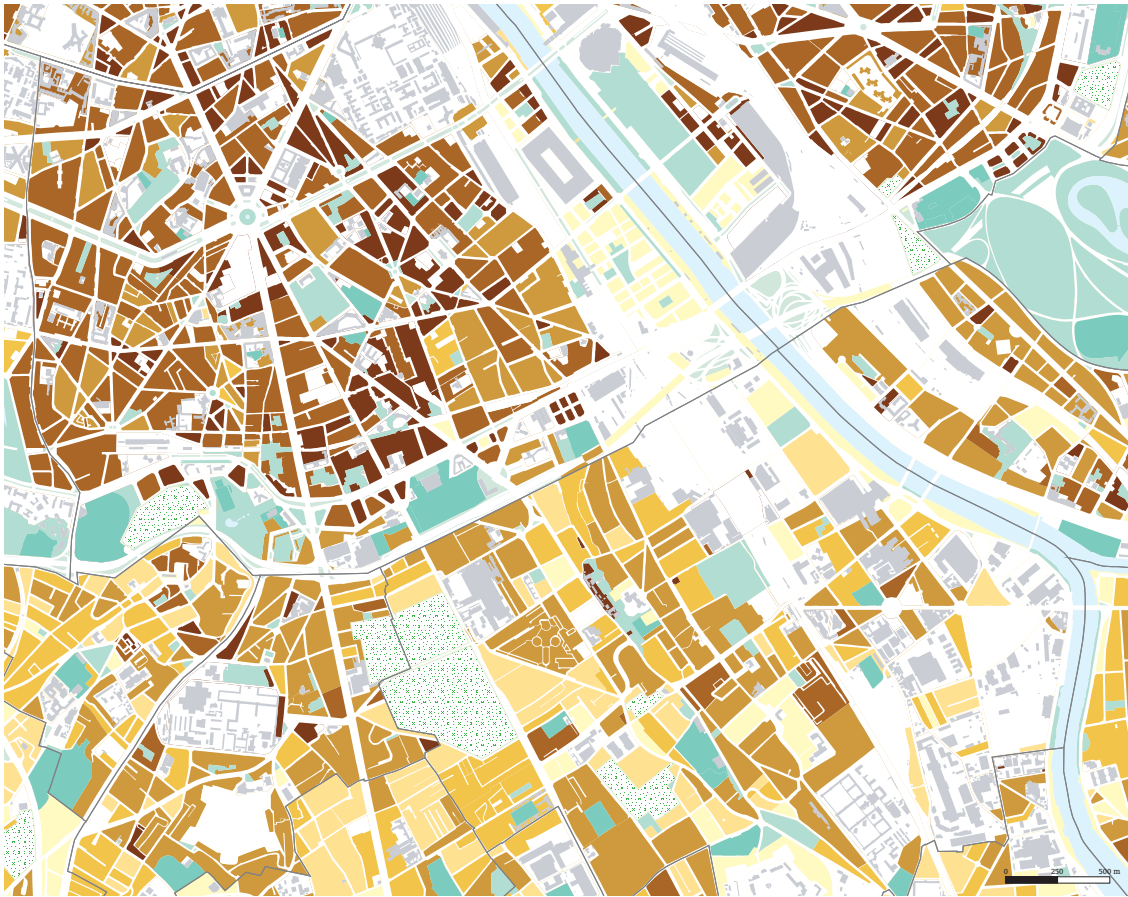
À l'horizon 2015, après livraison de l'ensemble des opérations, on peut estimer à environ 70 000 le nombre d'emplois salariés (soit environ 75 000 emplois) qui seront créés dans ces zones d'aménagement, ce qui représente une augmentation de près de 60 % du nombre d'emplois salariés du secteur (Paris 13 + Ivry + KB) par rapport à 2000 ³.

Les nouvelles concentrations d'emplois vont se développer principalement :

- le long de la Seine : dans la ZAC Paris Rive Gauche, qui va accueillir un très grand nombre d'emplois (40 000 à 50 000) et, à Ivry-sur-Seine dans les ZAC Bords de Seine et surtout Avenir Gambetta (environ 20 000 emplois).
- aux abords des grandes voies radiales, sur de plus petits secteurs comme la ZAC Fontainebleau (grand centre commercial et d'affaires, 2 200 emplois) et la ZAC Guipons-Pasteur à Villejuif (bureaux, crédit lyonnais... environ 3 000 emplois)

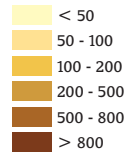
Cette géographie prévisionnelle des densités d'emplois fait apparaître certains secteurs qui demeurent à faible densité d'emplois et surtout soulève des questions d'aménagement à l'échelle du secteur sud-est parisien notamment en termes de déplacement.

3. En 2000, selon l'ERE, Ivry comptait 25 200 emplois salariés, KB 11 700 et Paris 13^e 85 200 (soit un total de 122 100 emplois salariés).



**Densité de population
Porte d'Ivry – porte d'Italie
1999**

Densité de population
à l'hectare

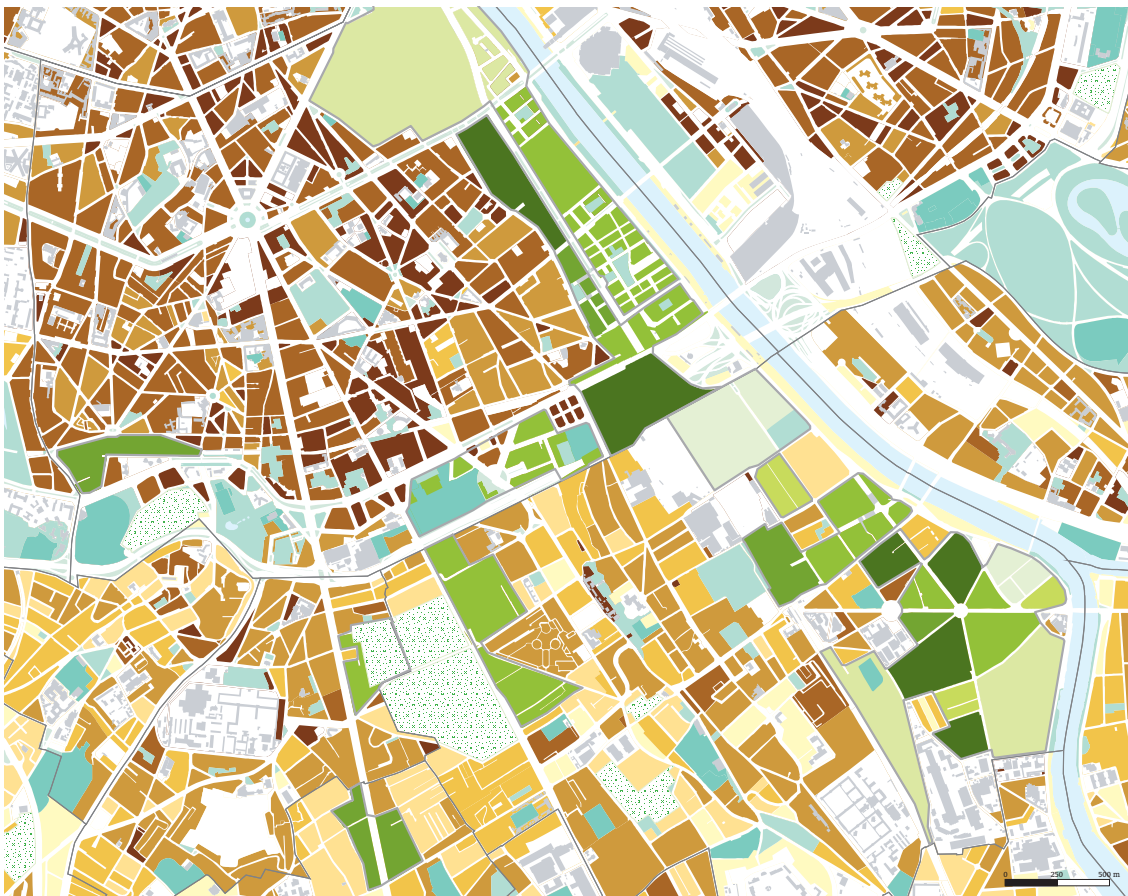


Équipements



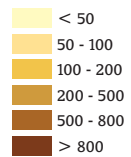
Sources : îlots et équipement Apur,
Bâtiments : BD TOPO
(R) Pays Copyright IGN
RPG Insee 1999

Février 2009

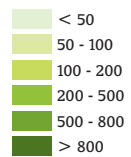


**Perspectives
de densité de population
Porte d'Ivry – porte d'Italie
1999 - 2015**

Densité de population
à l'hectare



Densité de population
à l'hectare estimée dans les futurs
secteurs d'aménagement



Équipements



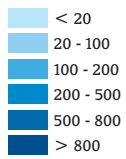
Sources : îlots et équipement Apur,
Bâtiments : BD TOPO
(R) Pays Copyright IGN
RPG Insee 1999, Transitec et diverses

Février 2009

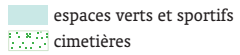


**Densité d'emploi
Porte d'Ivry – porte d'Italie
2004**

Densité d'emploi à l'hectare

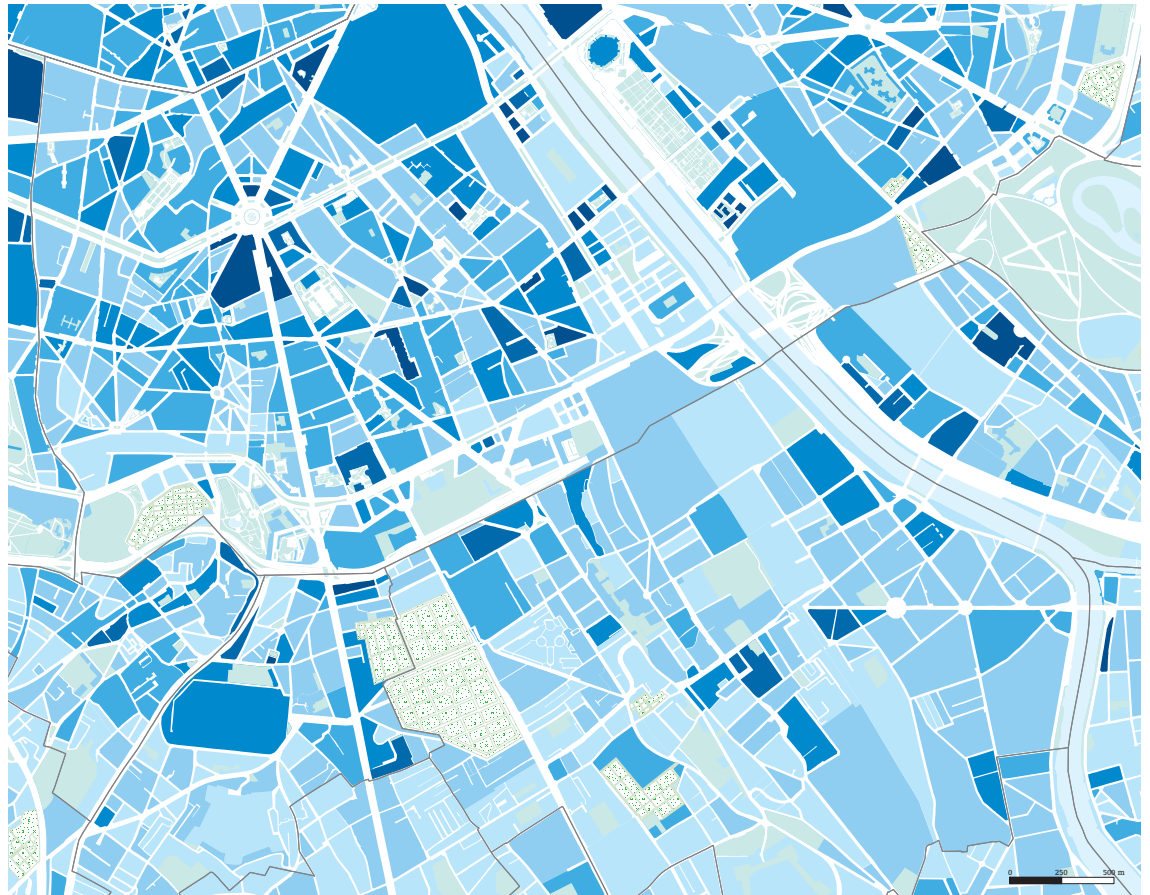


Équipements



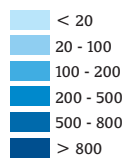
Sources : îlots et équipement Apur,
CLAP 2004

Février 2009

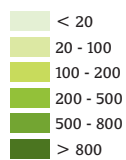


**Perspectives
de densité d'emploi
Porte d'Ivry – porte d'Italie
2004 - 2015**

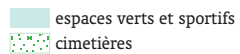
Densité d'emploi à l'hectare



**Densité d'emploi à l'hectare
estimée dans les futurs
secteurs d'aménagement**

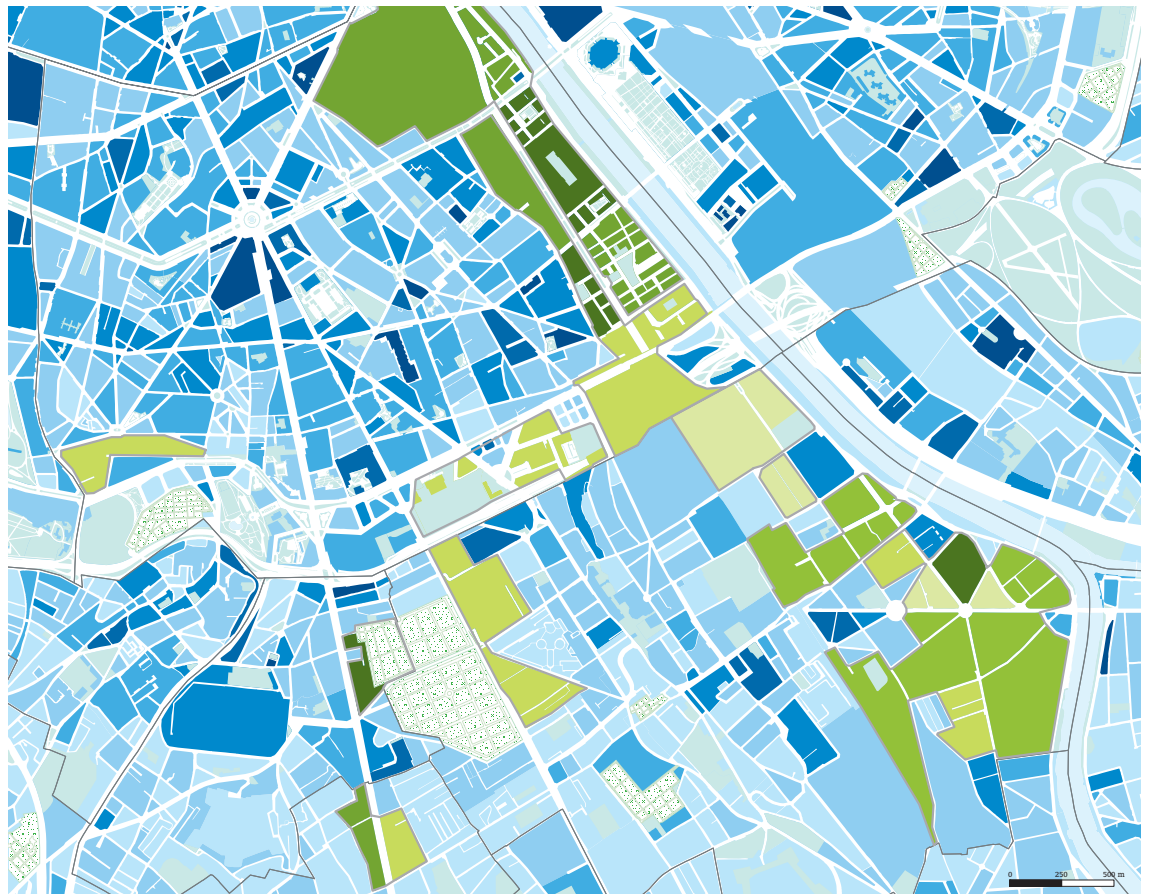


Équipements



Sources : îlots et équipement Apur,
CLAP 2004, Transitec et diverses

Février 2009



La question étudiante : un enjeu majeur pour le secteur Italie Sud

Une présence déjà forte des étudiants dans le secteur Italie Sud

En 2006, le secteur comprenant le 13^e arrondissement parisien et les communes d'Ivry-sur-Seine et du Kremlin-Bicêtre comptait environ 29 000 étudiants. 45 % de ces étudiants sont inscrits à l'université, les principaux sites étant le centre Pierre Mendès France à Tolbiac (5 500 étudiants) et la faculté de médecine du Kremlin-Bicêtre (4 100 étudiants). Les autres étudiants se répartissent dans des écoles publiques ou privées, comme l'ENSAM, l'ENCPB ou l'ENST à Paris (chacune plus de 1 000 étudiants), ou l'ESIEA à Ivry-sur-Seine (également 1 000 étudiants). La majorité de ces établissements sont concentrés autour de la place d'Italie, à proximité du 5^e arrondissement qui est le cœur de la vie étudiante au niveau régional.



La faculté de médecine et l'hôpital du Kremlin-Bicêtre en 2006



La faculté de médecine et l'hôpital du Kremlin-Bicêtre en 2008



Université Paris I,
90 rue de Tolbiac, 1973

© Apur

L'arrivée du pôle universitaire Paris Rive Gauche change la donne

À l'horizon 2010, la ZAC Paris Rive Gauche devrait accueillir environ 25 000 nouveaux étudiants, principalement à l'université Paris 7-Denis Diderot (20 000 étudiants), installée le long de la Seine, dans et autour de l'ancien bâtiment des Grands Moulins rénovés ; mais également à l'École d'architecture Paris-Val de Seine (2 000 étudiants) et à l'INALCO (3 000 étudiants). Certains de ces sites sont ouverts depuis la rentrée 2007. À la rentrée 2012-2013, le secteur PRG accueillera tous les étudiants attendus.

Les grands Moulins réhabilités pour accueillir l'université Paris 7 (architecte : Rudy Ricciotti), vue de l'espace public avec de nombreux étudiants



© Apur, 2008

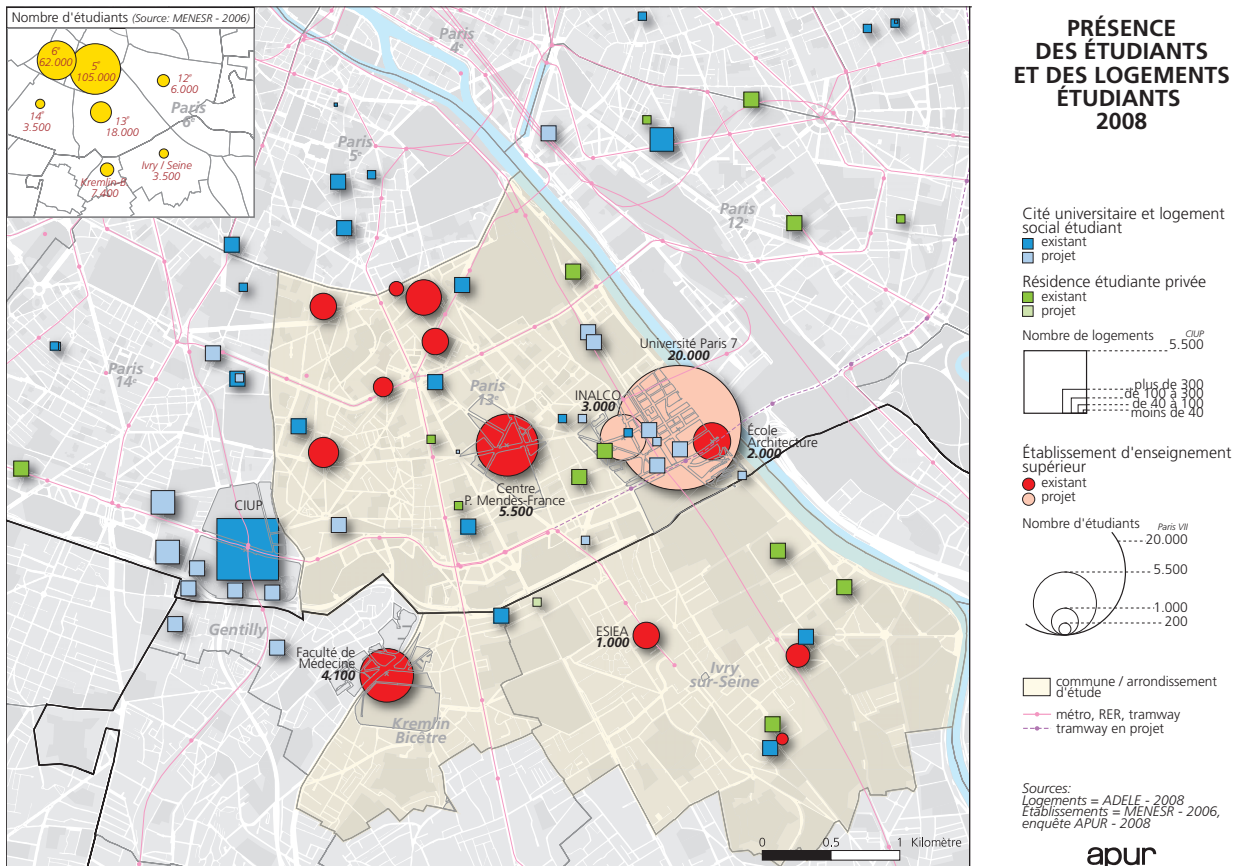
Ainsi, après l'installation complète du pôle universitaire PRG, les effectifs étudiants du secteur Italie Sud devraient quasiment doubler, atteignant environ 55 000 étudiants. Ajoutons qu'ils ne correspondent pas pour Paris à de nouveaux étudiants puisqu'il s'agit d'un transfert progressif des étudiants de Paris 7 du site de Jussieu vers le site PRG.

Quel sera l'impact de cette arrivée massive d'étudiants, en termes de déplacement (l'extension de la ligne 14 et la mise en service du tramway ouvrent le nouveau pôle étudiant sur la ville), de services et équipements (les réaménagements de la dalle des Olympiades et du secteur Bédier peuvent apporter des réponses), et de logements ?

La question du logement de ces nouveaux étudiants

En préalable, il convient de rappeler qu'avec 3 logements étudiants pour 100 étudiants inscrits à Paris et 6 pour l'Ile-de-France (contre 12 au niveau national), l'offre de logements dédiés aux étudiants reste très insuffisante au cœur de l'agglomération. Notons également que l'arrivée du pôle universitaire à Paris Rive Gauche ne crée pas de nouveaux besoins à l'échelle de Paris (le nombre total d'étudiants est inchangé), mais déplace les besoins en logements étudiants vers le sud-est de la capitale.

Le secteur Italie Sud élargi aux arrondissements périphériques compte une trentaine de résidences étudiants publiques ou privées (100 places en moyenne), et bénéficie de la forte capacité d'accueil de la Cité Internationale Universitaire de Paris (5 500 places, mais surtout réservées aux étudiants étrangers).



Pour absorber les besoins en logements des étudiants du futur pôle PRG, environ 1 000 logements étudiants sont prévus dans la ZAC. Dans le reste du secteur Italie Sud, plus de 2 700 nouvelles places en résidences étudiant sont programmées, mais les projets se concentrent essentiellement autour de la CIUP à Paris et à Gentilly. En revanche, le nord ouest d'Ivry-sur-Seine et le centre sud du 13^e arrondissement, pourtant bien desservis par les transports en commun, sont mal pourvus en résidences existantes et peu concernés par les projets. Ces projets seront-ils suffisants⁴, dans un contexte régional de pénurie de logements étudiants ? Leur implantation correspond-elle aux besoins des futurs étudiants de PRG ?

Autres besoins liés à l'arrivée du pôle universitaire : les préoccupations de l'université Paris 7

Selon l'université Paris 7, le secteur PRG manque très fortement de commerces de petite restauration. Avec actuellement deux restaurants du CROUS (de 250 et 180 places assises), l'offre en restaurant universitaire y semble également insuffisante. Paris 7 souhaiterait par ailleurs l'implantation d'un équipement culturel, de type salle polyvalente (musique, théâtre, conférences...) à vocation interuniversitaire, à proximité des établissements de PRG. Ce lieu de vie pour les étudiants pourrait être rattaché à une résidence universitaire.

Cet équipement pourrait aussi être envisagé près de la station de métro Olympiades et/ou du tramway des maréchaux où peu d'équipements culturels existent déjà, et être ainsi plus ancré dans des quartiers résidentiels denses.

Les enjeux liés aux déplacements

Enjeux globaux

Le projet phare du sud-est de l'agglomération dense de Paris est la construction d'un métro souterrain en rocade, son tracé n'est pas encore clairement défini mais il devrait se situer entre le futur tracé du T3 à Paris (extension prévue pour 2012 de la porte d'Ivry à porte de la Chapelle) et le Trans-Val-de-Marne (bus structurant en site propre de Saint-Maur Créteil RER au Marché international de Rungis). Récemment inscrit au contrat de Plan État-Région de 2007, ce transport en mode lourd viendrait combler un déficit de desserte en rocade, obligeant une part importante des franciliens à transiter par Paris (en 1976, 61 % des franciliens effectués des trajets banlieue-banlieue, en 2001, le pourcentage s'élève à 70 %).

4. Selon le rapport Anciaux (janvier 2004) propose l'application d'un ratio de 40 places en CROUS à créer pour étudiants boursiers. Considérant qu'en moyenne en IDF, 17 % des étudiants bénéficient d'une bourse, on peut estimer entre 4 000 et 4 500 le nombre d'étudiants boursiers du futur pôle PRG, soit un nombre de places à créer estimé à 1 700 pour satisfaire les seuls besoins de ces étudiants boursiers.

La desserte en transport en commun le long des grandes voies radiales se verra renforcer. Un tramway sera mis en service dès 2015 sur l'ex-RN7 entre le terminus actuel du métro Villejuif – Louis Aragon et Athis-Mons. Le site propre de la ligne de bus 183 sur l'ex-RN305 doit prochainement être terminé, puis d'ici 2020, il devrait faire place à un tramway. Un bus en site propre dans la vallée de la Seine doit être mis en service aux environs de 2020, ce nouveau transport en commun viendra pallier une offre en transport quasi inexistante dans des territoires, en complète mutation, voués à accueillir dans les prochaines années des milliers d'habitants et d'emplois supplémentaires. À ces projets, s'ajoutent des prolongations de lignes de métro prévues à des échéances plus lointaines (exemple extension de la ligne 14 jusqu'à Maison blanche prévue pour 2027, échéance SDRIF).

Réseau de transports en commun existant et en projet

Existants

- RER
- Métro
- Tramway et bus structurant

Projets

- Métro**
- Programmé
 - ▄▄▄ À l'étude
 - ▄▄▄ Demande d'étude
 - Arc-express

Tramway et bus structurant

-

Données : DGCT; DDATC; APUR
Source : APUR



Réseau de transports en commun existant et en projet

Existants

- Bus
- Voguéo

Projets

- Bus en site propre et bus programmé

Données : DGCT; DDATC; APUR
Source : APUR



Extension du tram de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle

La mise en service du second tronçon du TMS est prévue pour 2012. La Porte de Vitry située juste après l'actuel terminus de la Porte d'Ivry sera la première impactée par le projet. L'actuel viaduc routier sera démoli pour permettre l'implantation du tramway au cœur de la porte. La reconstruction et l'écartement des culées du pont de la petite ceinture offriront une ouverture vers la rue Patay en créant de belles perspectives entre Paris et Ivry-sur-Seine. Ces interventions sur les ouvrages d'art visent à redonner une meilleure lisibilité de l'interface des deux villes.

L'arrivée du tramway couplée avec la dernière phase de Paris Rive Gauche viendront renforcer les liaisons entre Paris et Ivry-sur-Seine.

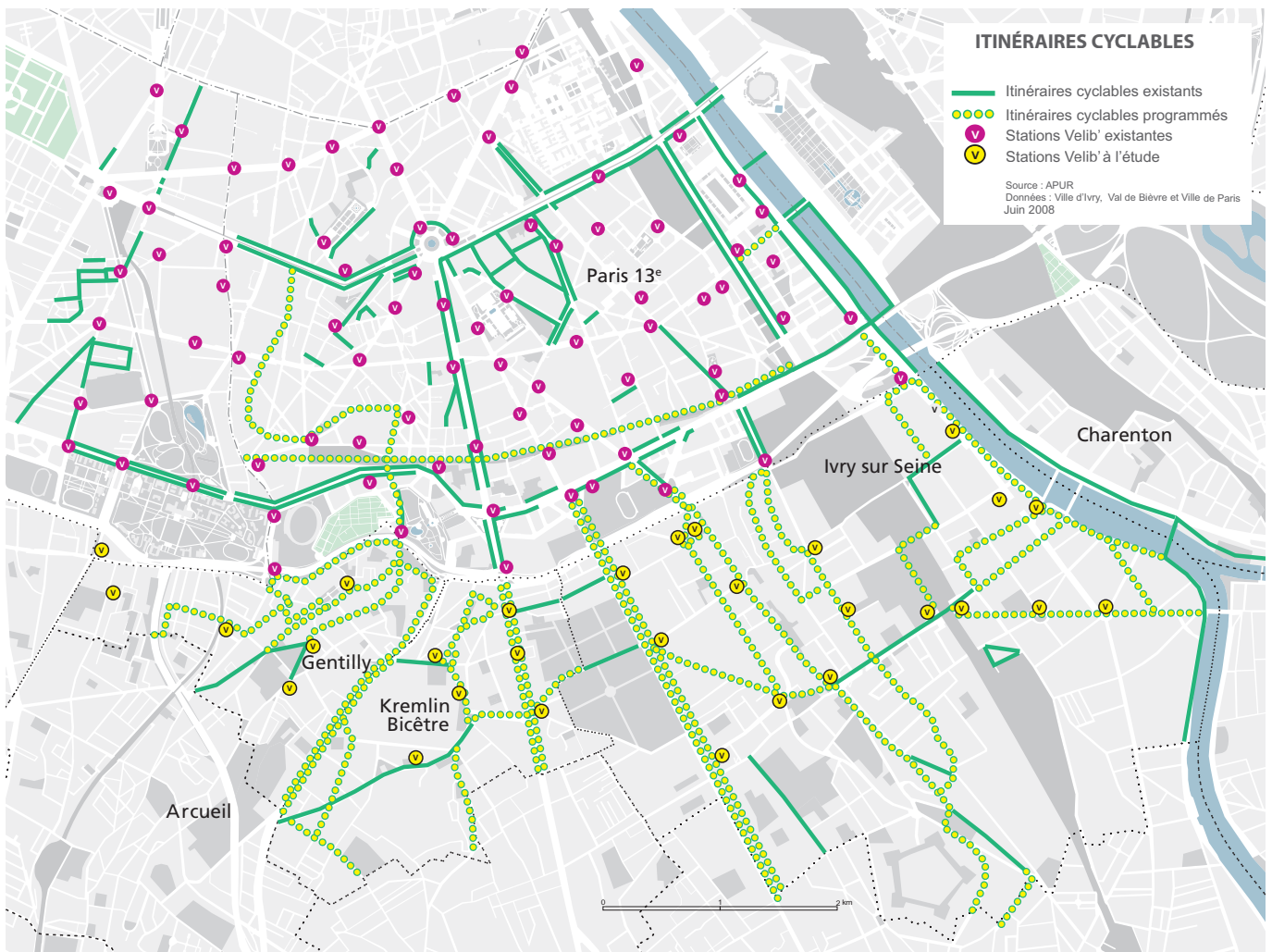
Une programmation riche favorisant les échanges entre les territoires :

La programmation du réseau d'aménagement cyclable s'inscrit dans le cadre d'un développement durable de la mobilité et d'une recherche d'alternatives modales à l'usage de la voiture.

Dans ce secteur, le réseau cyclable existant est morcelé du côté de Paris et quasi inexistant à Ivry-sur-Seine, au Kremlin-Bicêtre et à Gentilly.

Dans cette zone, les aménagements projetés s'implantent sur le réseau principal de voirie cherchant à conforter son rôle de desserte et non de transit. De plus, le réseau secondaire de voirie accueillant principalement des flux de desserte, se révèle être un potentiel riche de maillage de circulations douces. Ce réservoir doit devenir à l'avenir le point d'appui d'une véritable politique de circulation alternative.

Enfin, les projets s'attachent à favoriser la création de nouveaux aménagements en lien avec le réseau existant ou futur des villes voisines permettant d'améliorer l'attractivité de certains pôles de la vie urbaine d'Ivry-sur-Seine, du Kremlin-Bicêtre, de Gentilly et du sud parisien.



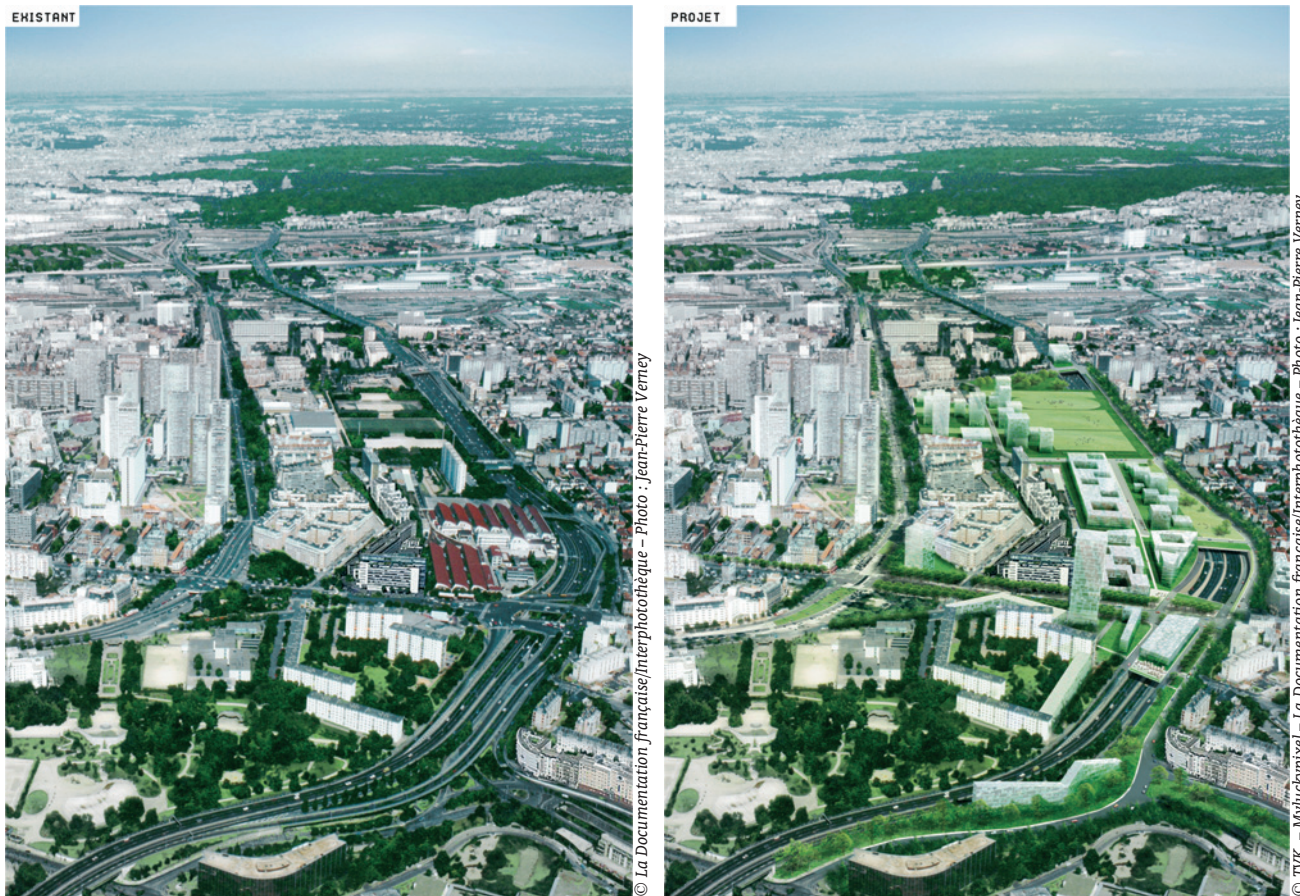
➤ 2.3 Rappel de quelques réflexions

5. Cette étude ne revêt pas un caractère opérationnel. Les projets présentés par TVK dégagent des possibilités d'évolution. Ils nécessitent des études complémentaires (urbaines, techniques, financières). Cependant, même quand ils ne sont pas réalisables en l'état, ils permettent d'ouvrir la réflexion. Des solutions intéressantes et imaginatives à des problèmes techniques peuvent être à retenir dans des situations similaires.

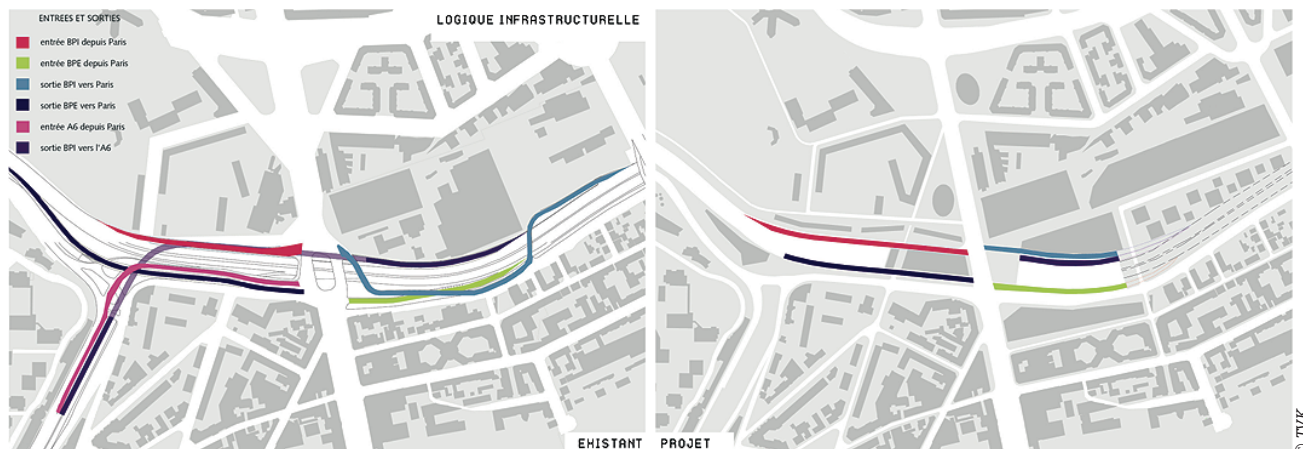
Rappel sur l'étude d'insertion urbaine du périphérique menée par TVK entre 2003 et 2006

Cette étude, cofinancée par la Région Ile-de-France et la Ville de Paris, a été attribuée, à l'issue d'une procédure d'appel d'offres, au cabinet d'architectes urbanistes Trévelo et Viger-Kohler (TVK), mandataire d'une équipe. Elle a été pilotée par la DU en partenariat avec la DGCT, la DVD et l'Apur, sous la direction d'un comité de pilotage présidé par MM. Caffet, Mansat, Baupin et un élu du Conseil Régional.

Le travail de TVK s'est déroulé en deux phases, l'une considérant le périphérique dans son ensemble, l'autre s'attachant à l'étude de territoires spécifiques. Ainsi, le secteur de la porte d'Ivry à la poterne des Peupliers fait partie des 6 sites retenus pour une recherche approfondie⁵. Les esquisses poussées d'avant projet urbain autour d'interventions sur le périphérique sont présentées ci-contre.



Proposition de transformation de vastes emprises monofonctionnelles dans la séquence T7 (de la Poterne des Peupliers à la porte d'Ivry)

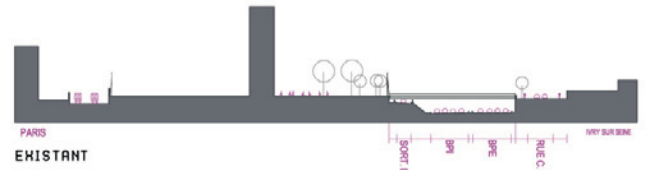




COUPES TRANSVERSALES - 1



COUPES TRANSVERSALES - 2



COUPES TRANSVERSALES - 3



PROJETS EN COURS 0 100 200 300 mètres

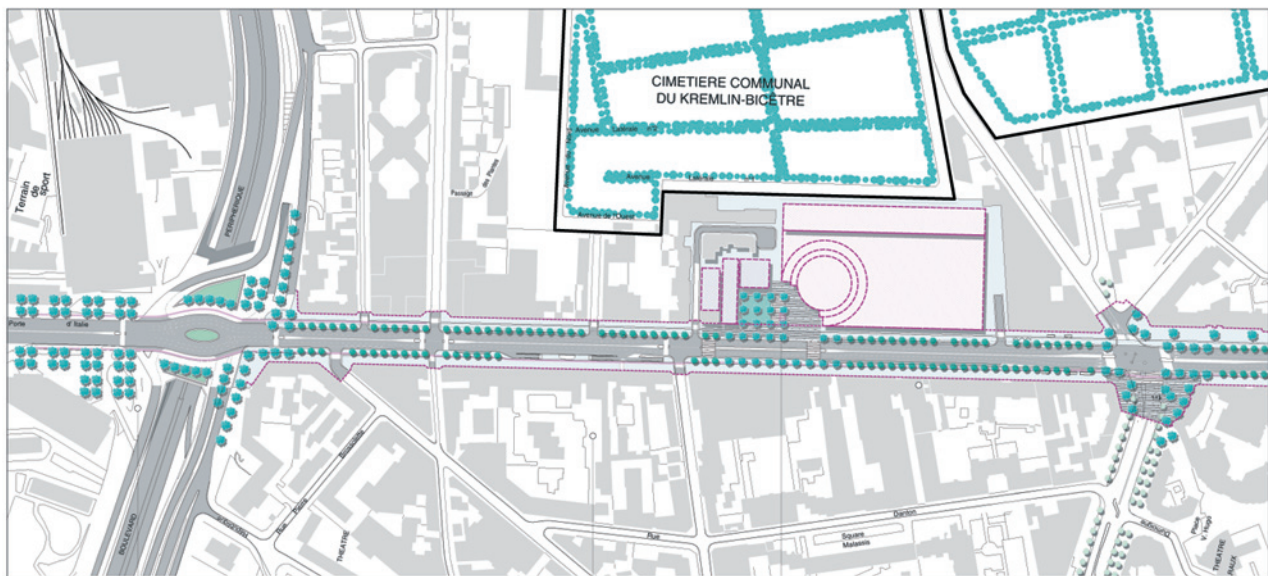
La requalification de l'ex-RN 7

D'ici 2015, l'ancienne RN 7 doit faire l'objet d'une requalification de façade à façade depuis le Kremlin-Bicêtre jusqu'au cimetière parisien de Thiais. L'équipe de M. Fortier, maître d'œuvre retenu pour l'ensemble du projet, propose un aménagement homogène d'un bout à l'autre de l'axe (2x2 voies, création de pistes cyclables, continuité dans les plantations d'alignement...). Le projet est scindé en deux sections, l'une au sud accueillera un tramway, et l'autre au nord un bus sur trottoir mixte sur une petite partie de son tracé (de la porte d'Italie au centre du Kremlin-Bicêtre).

Par ailleurs, un nouveau centre commercial et d'affaires devrait voir le jour avant le premier trimestre 2010 : le projet OKABE s'implante dans la ZAC de Fontainebleau à tout juste 500 mètres de la Porte d'Italie. La réalisation de quelque 72 000 m² de SHON à vocation de commerces et d'activités, d'une grande place et de plusieurs équipements publics auront sans aucun doute un impact sur la dynamique d'échanges intercommunaux (emplois, commerces, attractivité de la médianthèque, etc.).

requalification de la R.N. 7 au Kremlin-Bicêtre à Villejuif. Etude de a emon

B. FORTIER Architecte-Urbaniste
C. & M. PENA Paysagistes
L. CLAIR (Light-ables) Concepteur lumière
CODRA B.E. déplacements - EEG Simersol B.E. Technique



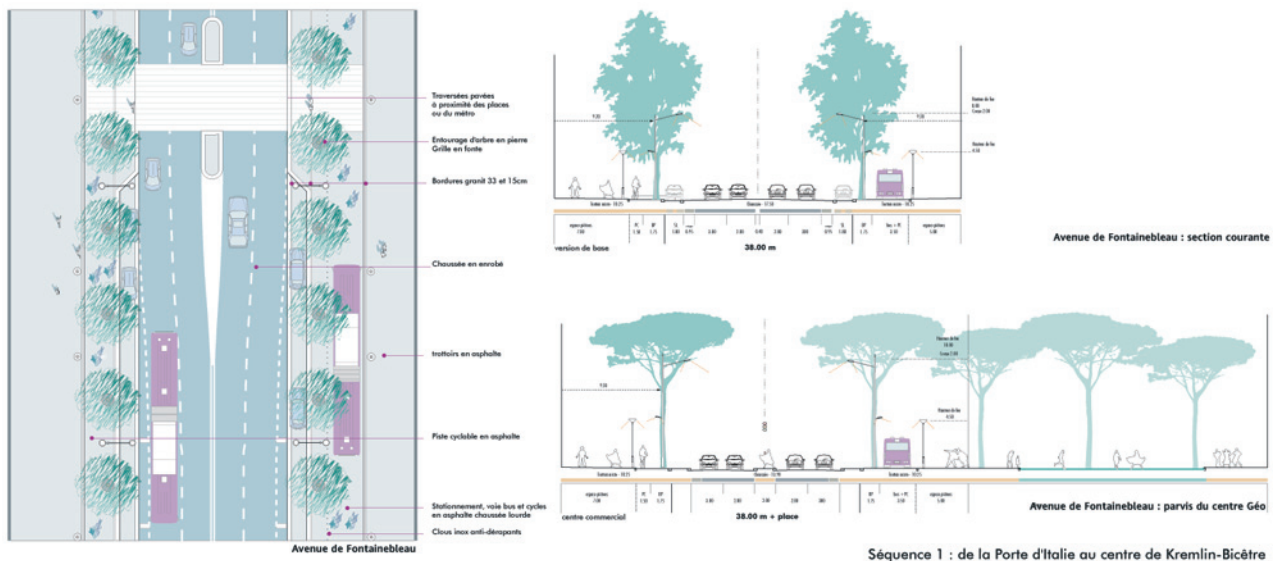
La Porte d'Italie redessinée : couverture de la trame centrale et plantation de "pins-signaux" pour une nouvelle continuité visuelle et fonctionnelle

Les rampes d'accès au parking et les voies de décélération issues de la sur-largeur

La place du site Géo : le parvis de l'équipement municipal et du centre commercial avec son revêtement de pierre et son jardin thématique

© Equipe Fortier-Pena

Principe d'aménagement général de l'ex-RN 7, entre la porte d'Italie et le carrefour Eugène Thomas, août 2002

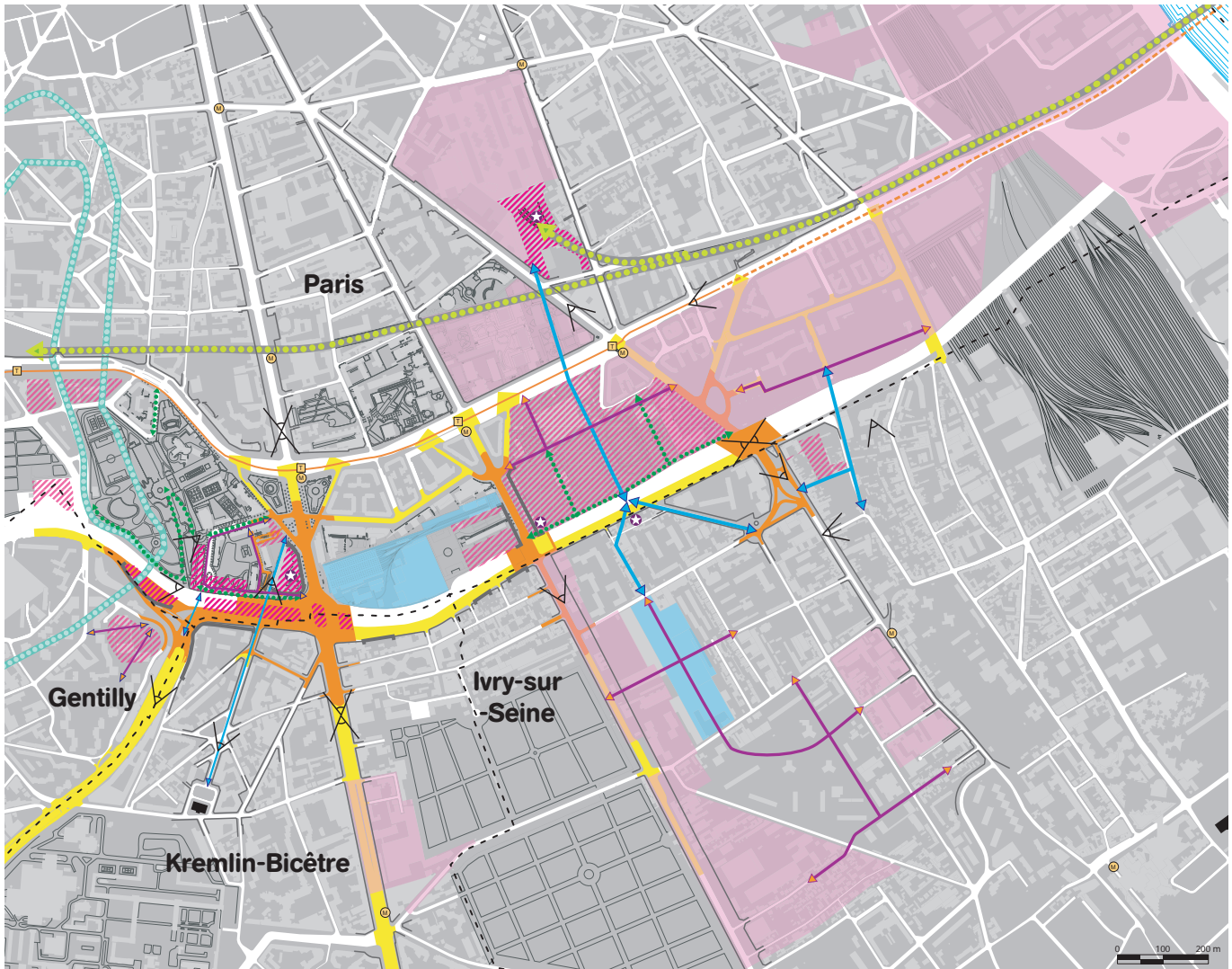


© Equipe Fortier-Pena

Aménagements de la Porte d'Italie au centre de Kremlin-Bicêtre, août 2002



Au premier plan la porte d'Italie, à l'arrière plan le stade Charlety



Secteur Italie sud
Schéma d'Objectifs

- | | | | |
|--|---|--|--|
| | Requalifier, reconfigurer l'espace public | | Aménager des promenades |
| | Secteur d'aménagement | | Mettre en valeur la promenade de la Bièvre |
| | Opération en cours | | Mettre en valeur la petite ceinture |
| | Requalifier ou créer un front bâti | | Mettre en valeur les vues remarquables |
| | Requalifier des lieux d'échanges | | Créer un signal architectural |
| | Créer des liaisons intercommunales | | Ateliers et entrepôts RATP |
| | Créer, reconfigurer les voies locales | | |

3. Propositions d'aménagement à l'interface de Paris, d'Ivry-sur-Seine, du Kremlin-Bicêtre et de Gentilly

Les grands objectifs pour ce secteur situé à l'interface de Paris, d'Ivry-sur-Seine, du Kremlin-Bicêtre et de Gentilly sont les suivants :

- Réduire les coupures Paris/Kremlin-Bicêtre et Paris/Ivry-sur-Seine en agissant sur le périphérique et les terrains adjacents.
- Développer des constructibilités pour accompagner l'impact du pôle universitaire Masséna (offrir des services aux étudiants, du logement social étudiant, des commerces), et pour créer des commerces, logements, en particulier pour les étudiants.
- Exploiter les nouvelles dessertes en TC (T3 et Métro 14), pour développer de nouveaux programmes.

S'appuyant sur ces objectifs, une série d'actions complémentaires entre elles sont à mener (à différents termes) :

- **Renforcer le réseau des espaces publics**

Réaménager les franchissements du boulevard périphérique et les accès actuels aux portes (Porte d'Italie et Porte de Choisy)

Ajouter des mailles supplémentaires au réseau des voies notamment pour les circulations douces entre Ivry, le Kremlin Bicêtre et Paris .

- Améliorer et valoriser l'environnement urbain et protéger les immeubles de logement en rives du boulevard périphérique...

- **Intervenir sur certaines grandes emprises de part et d'autre du boulevard périphérique** (cité Paul Bourget et îlot « Bricorama-Total-Vinci », ateliers RATP ⁶ à Paris, dépôts de bus de la RATP et ensemble de logement appartenant à la SIEMP à Ivry-sur-Seine, volume capable en surplomb des voies ferrées appartenant à RFF dans le secteur sud des Olympiades...)

- **Réunir les territoires aujourd'hui éloignés grâce à de nouveaux programmes bâtis.**

notamment entre le Kremlin-Bicêtre et Paris, Ivry et Paris, possibilités d'immeubles ponts ou de constructions de part et d'autre du boulevard périphérique.

Ces propositions sont déclinées dans cette troisième partie par grands territoires.

- À la Porte d'Italie: requalifier la cité Paul Bourget et mieux accéder au Parc Kellermann
- Transformer le stade Carpentier en « parc sportif urbain »
- Avenue de la porte de Choisy : créer une unité de traitement des espaces publics entre Paris et Ivry-sur-Seine
- Franchir le périphérique entre les portes de Choisy et d'Ivry par une « allée » entre la rue Paul Bert à Ivry-sur-Seine et le boulevard Masséna à Paris
- À Ivry, restructurer les îlots compris entre la rue Paul Bert et la rue Mozart, le boulevard Hyppolite Marqués et la rue Barbes
- À Paris, création d'une réserve pour équipement public culturel et sportif aux Olympiades

6. Dans le cadre de cette étude, les études sur cette emprise n'ont pas été développées

Réduire les coupures Paris/Kremlin-Bicêtre/Gentilly en agissant sur le périphérique et les terrains adjacents (de la Poterne des Peupliers à la porte de Choisy)

➤ 3.1 Autour de la porte d'Italie

Le comité de porte d'Italie

La DREIF a piloté le comité de Porte d'Italie, pour lequel les bureaux d'études AREP et CD Via ont produit un diagnostic et une étude de faisabilité qu'ils ont présentés lors du comité de pilotage, en décembre 2008.

Les objectifs de cette étude consistent à améliorer l'insertion des infrastructures, à requalifier les espaces publics et à favoriser les circulations douces. Leurs hypothèses d'aménagement intègrent des modifications d'infrastructures routières (boulevard périphérique) dont certaines à moyen et long terme.

Les conclusions principales de l'étude, qui font consensus au sein du comité (d'est en ouest) :

1. Accentuer la place des circulations douces et minimiser la place de la voiture.
2. Réaménager la Porte d'Italie au-dessus du boulevard périphérique en faveur des modes doux (demande du Maire du Kremlin-Bicêtre).
3. Prolonger l'avenue du docteur Antoine Lacroix qui relie la mairie du Kremlin-Bicêtre à la Porte d'Italie en passant au-dessus du BP (accord de principe). La Ville de Paris privilégie la variante 2b avec maintien du boulevard du Général de Gaulle à double sens (concernant l'accès à l'A6b et à la RD 126 depuis les Maréchaux).
4. Reprise de la bretelle de sortie « Porte d'Italie » du BP extérieur. Les cheminements piétons du carrefour où cette bretelle débouchera, devront être améliorés à cette occasion.

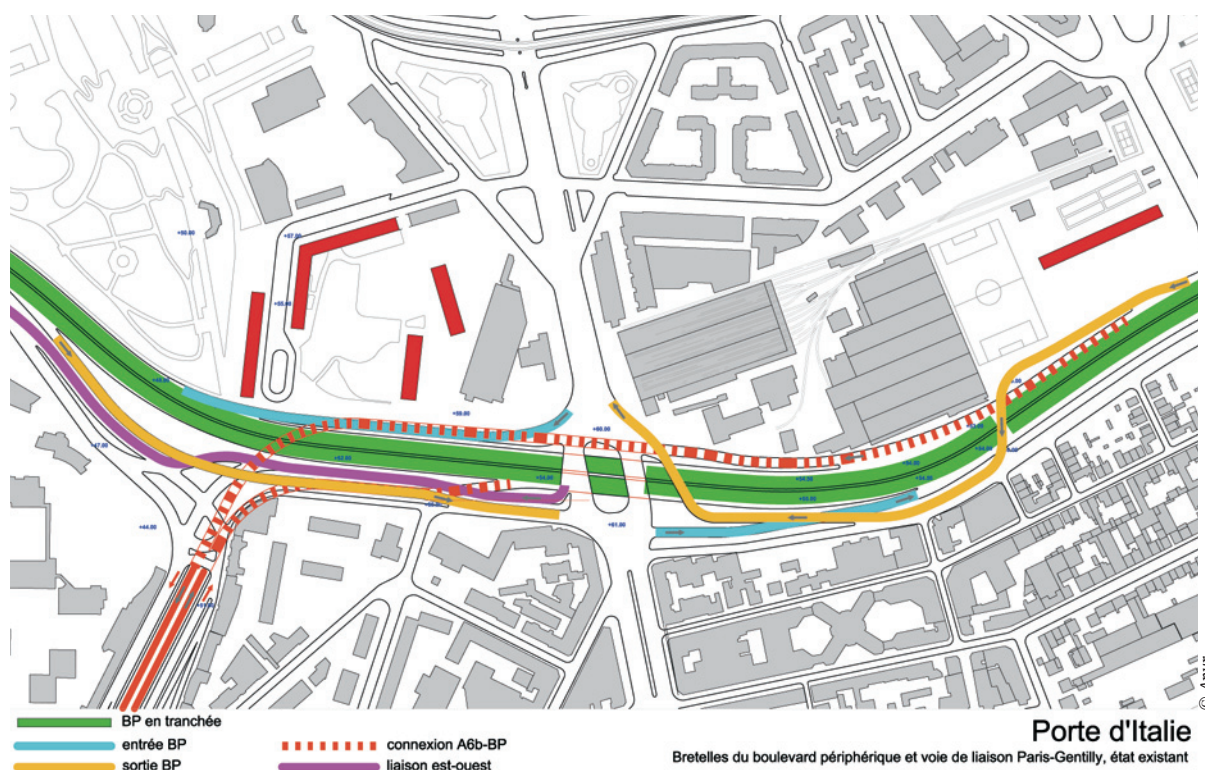
Les propositions difficiles à réaliser :

5. Création d'un souterrain qui suit le parcours de la Bièvre.

Les propositions non convaincantes à ce jour :

6. Principe de franchissement de la passerelle surplombant le périphérique et reliant les trois communes dans l'axe nord-sud de l'A6b. À noter : nécessaire approfondissement sur le débouché de la passerelle dans un espace public (et non pas en surplomb de l'espace vert privé de la cité Paul Bourget).

Les élus des trois communes concernées, le Kremlin-Bicêtre, Gentilly et Paris, ont validé ces





Vue sur le porte d'Italie depuis le toit du Bricorama

© Apur



© Apur



© Apur

Mairie du Kremlin-Bicêtre, vue vers et depuis l'avenue du Docteur Antoine Lacroix



© Apur

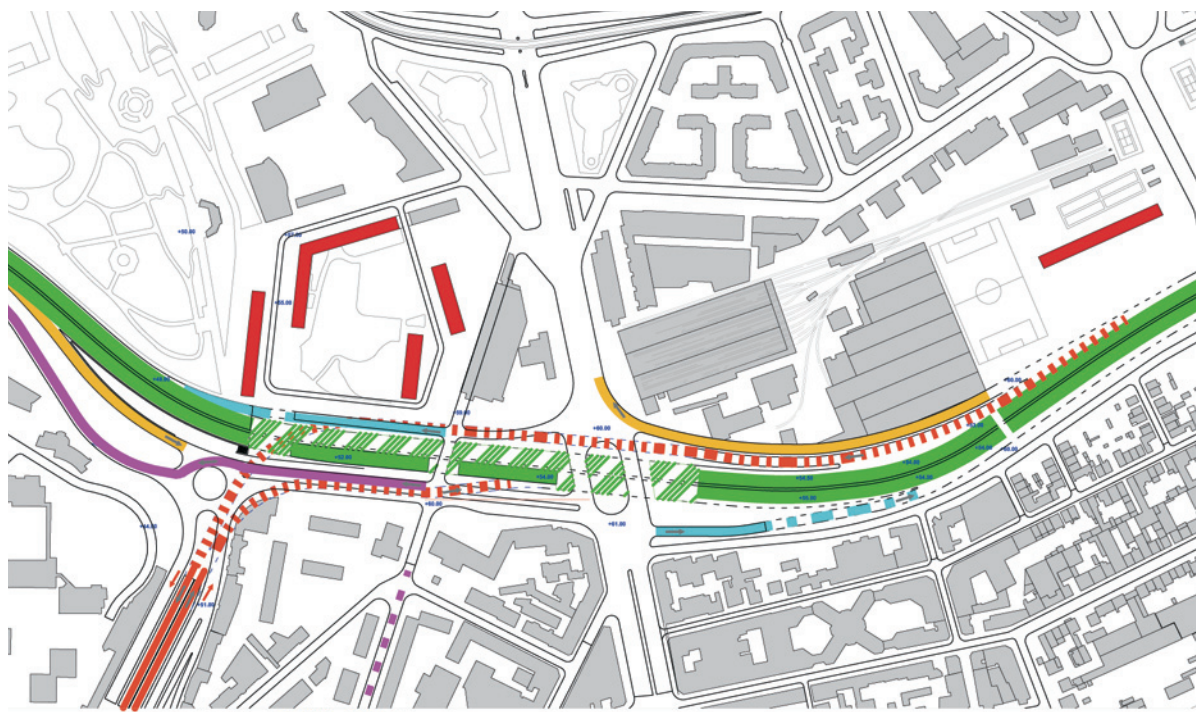


© Apur



© Apur

Perception proche et lointaine de la bretelle de sortie du boulevard périphérique extérieur



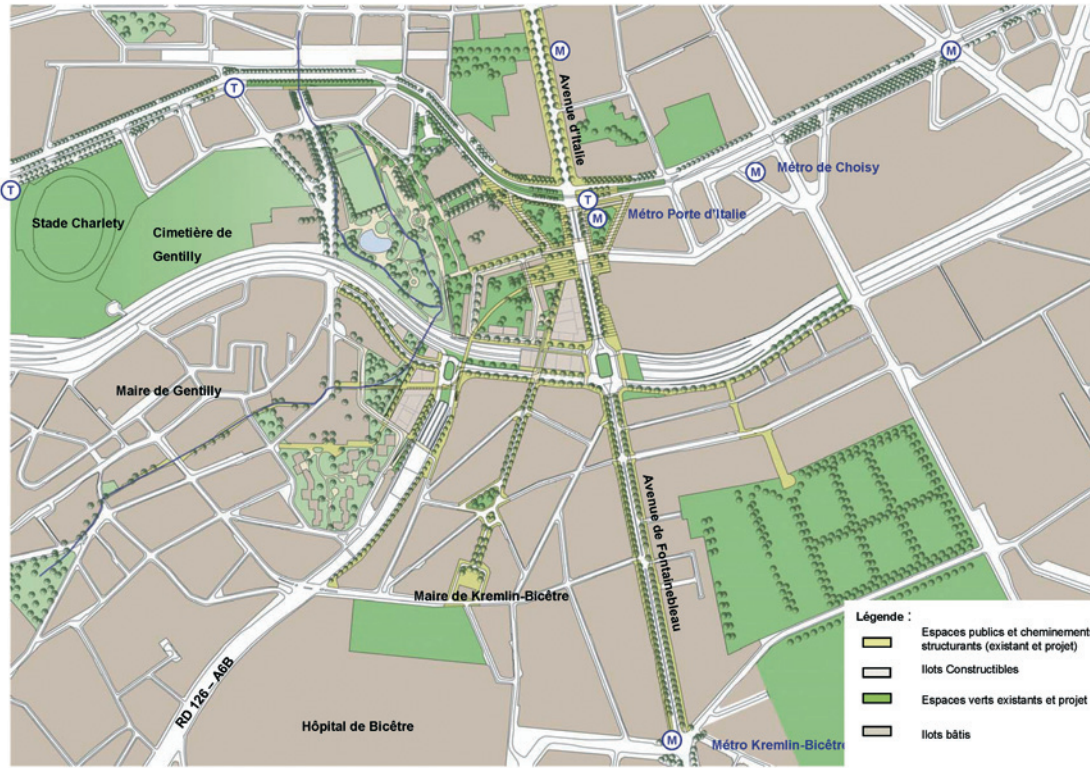
- BP en tranchée
- entrée BP
- sortie BP
- BP couvert
- connexion A6b-BP
- liaison est-ouest

Porte d'Italie

Bretelles du boulevard périphérique et voie de liaison Paris, Kremlin-Bicêtre - Gentilly, état projeté

© Apur

4/ LE PROJET D'ESPACE PUBLIC D'ENSEMBLE A LONG TERME



21

© AREP et CDVIA Comité de porte d'Italie

PORTE D'ITALIE – COMITÉ DE PORTE

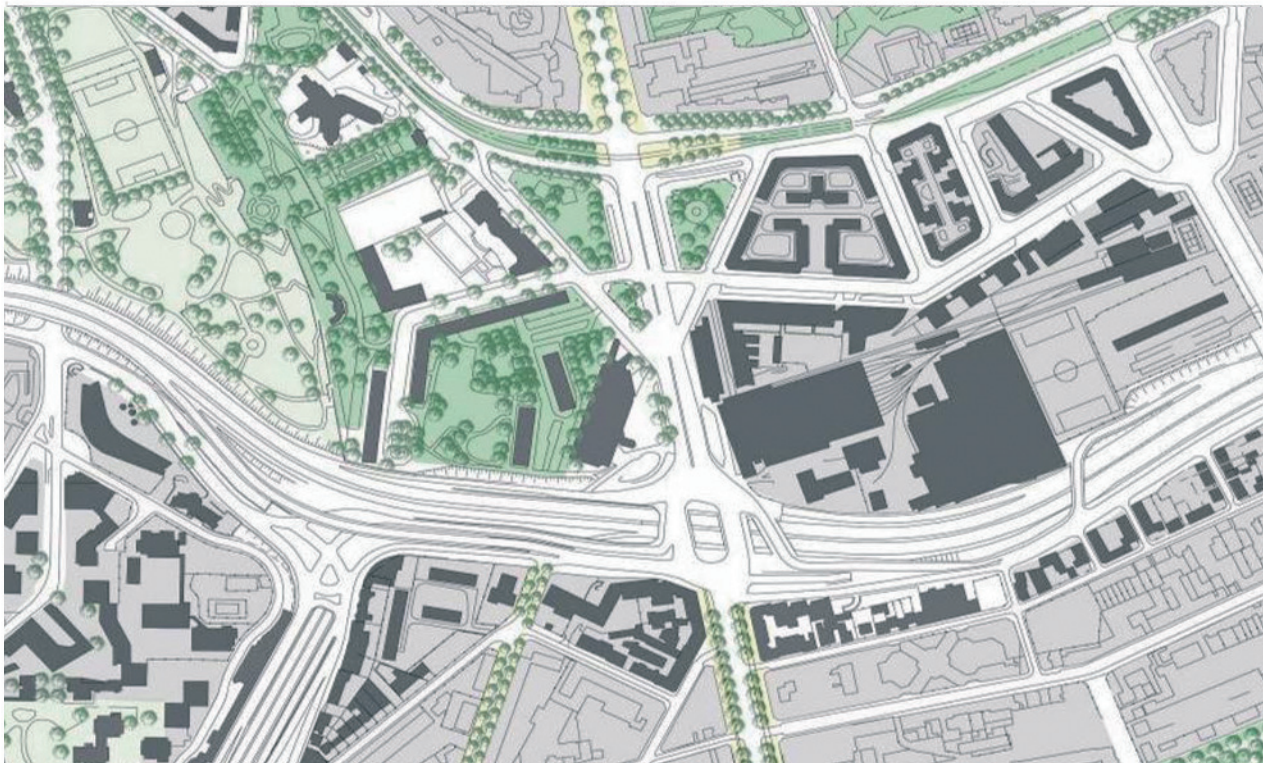


REGION ILE-DE-FRANCE – DREIF – DDE 94 – CONSEIL GENERAL DU VAL-DE-MARNE – VILLE DE PARIS – VILLE DE GENTILLY – VILLE D'IVRY – VILLE DU KREMLIN-BICÊTRE – RATP – STIF – CA VAL DE BIEVRE



Le projet d'espace public d'ensemble à long terme proposé par AREP au comité de porte d'Italie, janvier 2009

EXISTANT



PORTE D'ITALIE – COMITÉ DE PORTE



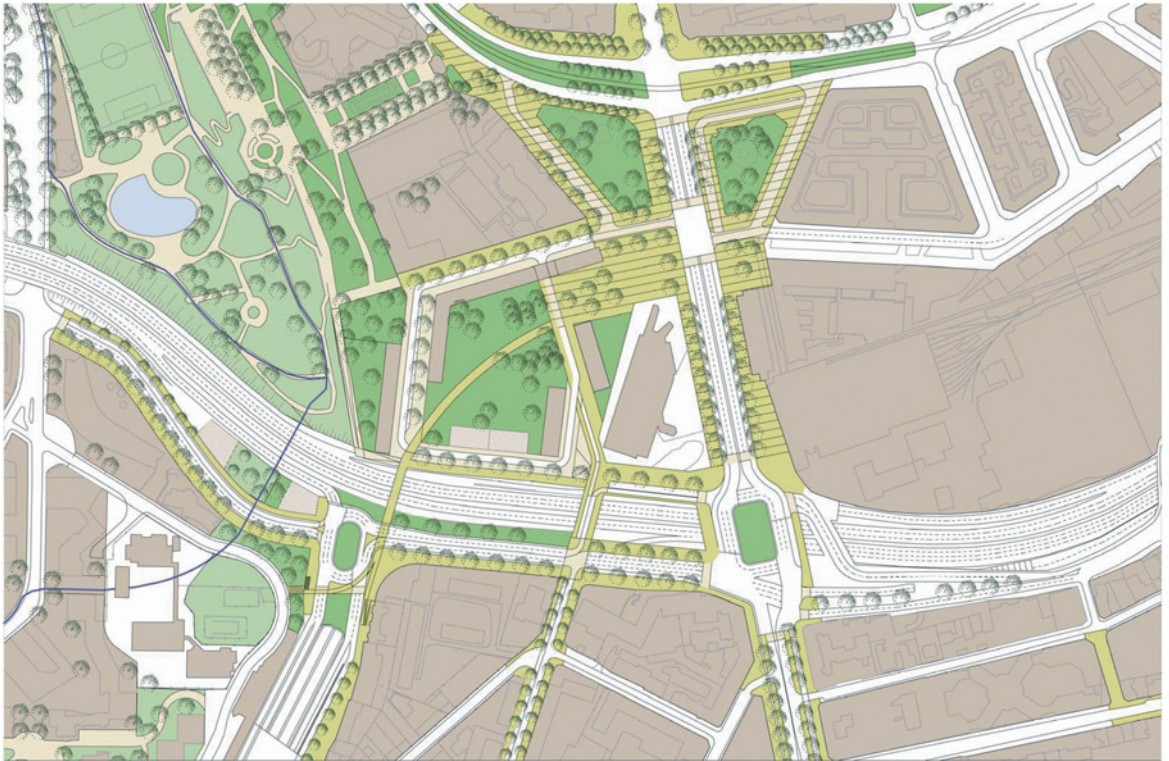
REGION ILE-DE-FRANCE – DREIF – DDE 94 – CONSEIL GENERAL DU VAL-DE-MARNE – VILLE DE PARIS – VILLE DE GENTILLY – VILLE D'IVRY – VILLE DU KREMLIN-BICÊTRE – RATP – STIF – CA VAL DE BIEVRE



État existant

© AREP et CDVIA Comité de porte d'Italie

6/ horizon d'aménagement 1^E phase



57

PORTE D'ITALIE – COMITÉ DE PORTE



ECH. 0 40 100

REGION ILE-DE-FRANCE – DREIF – DDE 94 – CONSEIL
GENERAL DU VAL-DE-MARNE – VILLE DE PARIS – VILLE DE
GENTILLY - VILLE D'IVRY – VILLE DU KREMLIN-BICÊTRE
RATP – STIF – CA VAL DE BIEVRE



© AREP et CDVIA Comité de porte d'Italie

6/ horizon d'aménagement 2020



59

PORTE D'ITALIE – COMITÉ DE PORTE



ECH. 0 40 100

REGION ILE-DE-FRANCE – DREIF – DDE 94 – CONSEIL
GENERAL DU VAL-DE-MARNE – VILLE DE PARIS – VILLE DE
GENTILLY - VILLE D'IVRY – VILLE DU KREMLIN-BICÊTRE
RATP – STIF – CA VAL DE BIEVRE



© AREP et CDVIA Comité de porte d'Italie

conclusions et souhaitent poursuivre ensemble ces réflexions.

Actions à court terme : le carrefour de la porte d'Italie

Sur le carrefour de la porte d'Italie, il est possible à court terme de mettre en place :

- Des élargissements de trottoir afin de réduire la longueur des traversées piétonnes
- La création d'îlots directionnels permettant de bien orienter et stocker les automobilistes. Réduire la largeur du trottoir de l'anneau central dans sa partie sud et augmenter ainsi le nombre de files du carrefour. Il convient de préciser ici que l'anneau central ne devra pas être réduit dans sa largeur (dimension est-ouest) afin de maintenir la capacité de stockage nécessaire au bon fonctionnement du carrefour.
- Le renforcement de la signalisation des traversées piétonnes au niveau de l'entrée dans le boulevard périphérique extérieur
- Un aménagement de la bretelle d'entrée vers le boulevard périphérique extérieur : prolonge-



Avenue de la porte d'Italie, en premier plan les deux stations essence du même groupe

© Apur

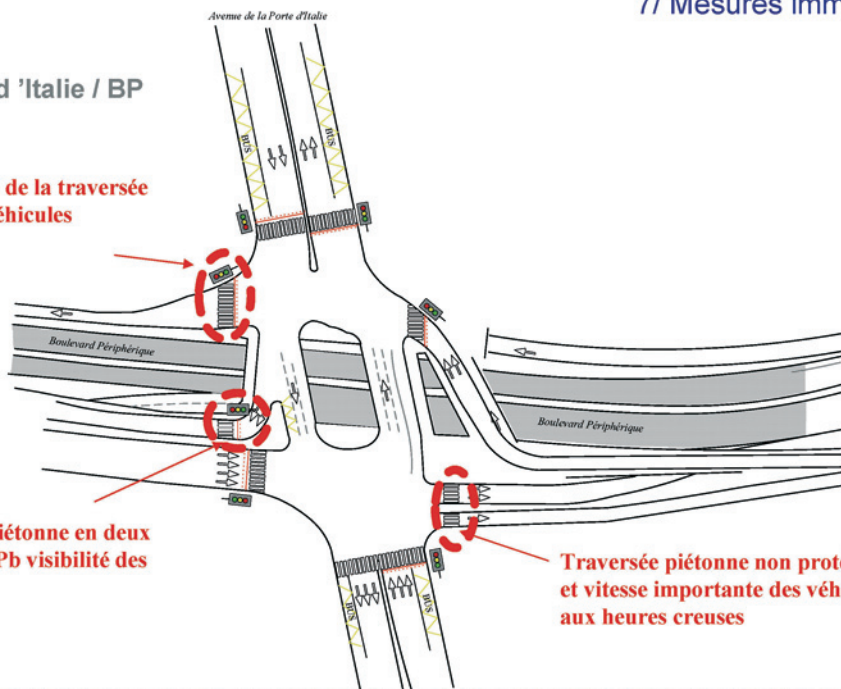
7/ Mesures immédiates

Carrefour de la Porte d'Italie / BP

Problème lisibilité de la traversée piétonne par les véhicules

Traversée piétonne en deux temps avec Pb visibilité des feux

Traversée piétonne non protégée et vitesse importante des véhicules aux heures creuses



61



Peu de possibilités d'amélioration à court terme pour les principaux problèmes de circulation aux heures de pointe (problèmes liés à des difficultés en sortie du carrefour avec remontées de files d'attente depuis l'entrée sur B.P. Ext. et depuis l'Avenue de la Pte d'Italie) mais propositions pour améliorer le cheminement des piétons pour atténuer sentiment d'insécurité des traversées.





Le carrefour de la porte d'Italie, en 2006

© ph.guignard@air-images.net

6/ Hypothèse d'une première phase d'aménagement sur le carrefour Porte d'Italie

existant



projet



56

- Couverture de l'oculus central
- Largeurs des trottoirs portées à 5 mètres
- Meilleures visibilités des passages piétons
- Mise en place de files de stockages et de lignes de feux

PORTE D'ITALIE – COMITÉ DE PORTE



ECH.: 0 40 100

REGION ILE-DE-FRANCE – DREIF – DDE 94 – CONSEIL
GENERAL DU VAL-DE-MARNE – VILLE DE PARIS – VILLE DE
GENTILLY - VILLE D'IVRY – VILLE DU KREMLIN-BICÊTRE
RATP – STIF – CA VAL DE BIEVRE
















© AREP et CDVIA Comité de porte d'Italie



© Préfecture de Police

Interface de Paris/Kremlin-Bicêtre/Ivry-sur-Seine (de la porte d'Italie à la porte d'Ivry), 1968

Secteur porte d'Italie
Schéma d'Objectifs

-  Requalifier, reconfigurer l'espace public
-  Secteur d'aménagement
-  Opération en cours
-  Requalifier ou créer un front bâti
-  Requalifier des lieux d'échanges
-  Créer des liaisons intercommunales
-  Créer, reconfigurer les voies locales
-  Aménager des promenades
-  Mettre en valeur la promenade de la Bièvre
-  Mettre en valeur la petite ceinture
-  Mettre en valeur les vues remarquables
-  Créer un signal architectural
-  Ateliers et entrepôts RATP



ment de la deuxième file permettant le stockage de 3 à 4 véhicules supplémentaires.

Actions à moyen et long termes

Afin d'améliorer les déplacements sur le carrefour de la porte d'Italie et de redonner une place plus importante aux modes doux, différentes mesures d'aménagement devraient être prises à moyen ou long terme :

- Dans un premier temps, restructurer le viaduc de sortie du boulevard périphérique extérieur. Cette mesure allège les flux de circulation sur la Porte d'Italie et au nord du Kremlin-Bicêtre, et de Gentilly. En avançant la sortie du boulevard périphérique extérieur d'environ 200 mètres, une partie des véhicules peuvent directement s'orienter vers Gentilly ou vers la RD 126. La suppression du viaduc et la requalification de l'avenue De Gaulle et du carrefour avec la RD 126, permettent une requalification complète de l'entrée de ville de Gentilly et la rive nord de Kremlin-Bicêtre.



État existant du carrefour non dénommé qui se trouve à la jonction entre Gentilly, le Kremlin-Bicêtre et Paris

© Apur



© Apur

- Puis, prolonger la rue du Docteur Antoine Lacroix reliant la mairie du Kremlin-Bicêtre aux Maréchaux. Cette traversée permettra un cheminement des piétons et des cyclistes isolé de celui des véhicules.
- Enfin, créer des bâtiments-ponts au dessus du périphérique (en vis-à-vis de l'îlot actuellement occupé par « Bricorama-Total-Vinci »), donnera plus de continuités urbaines, facilitera les traversées piétonnes et cyclables, et réduira des nuisances sonores et continuité du tissu.

À notre avis, la requalification de la porte d'Italie peut se passer de la couverture de l'oculus central (jugée trop coûteuse). En effet, la prolongation de l'avenue du Docteur Antoine Lacroix apparaît comme une priorité afin de relier la mairie du Kremlin-Bicêtre à l'avenue de la porte d'Italie et par la même occasion au tramway T3. Par ailleurs, la démolition/reconstruction du viaduc de sortie du boulevard périphérique extérieur semble très favorable à la requalification du boulevard du Général de Gaulle, donnant ainsi une place aux circulations douces au nord de Kremlin-Bicêtre. Enfin, une opération d'aménagement globale, intégrant la cité Paul Bourget et l'îlot actuellement occupé par « Bricorama-Vinci-Total », paraît fondamentale pour optimiser ce projet d'espace public.

➤ 3.2 Actions sur les îlots voisins de la porte d'Italie : la cité Paul Bourget et le parc Kellermann

Dans le cadre de la requalification de la porte d'Italie, la prolongation de l'avenue du Docteur Antoine Lacroix permettra de dynamiser la cité Paul Bourget qui est aujourd'hui vécue comme une enclave,

Les enjeux généraux sur l'ensemble de la cité consistent à :

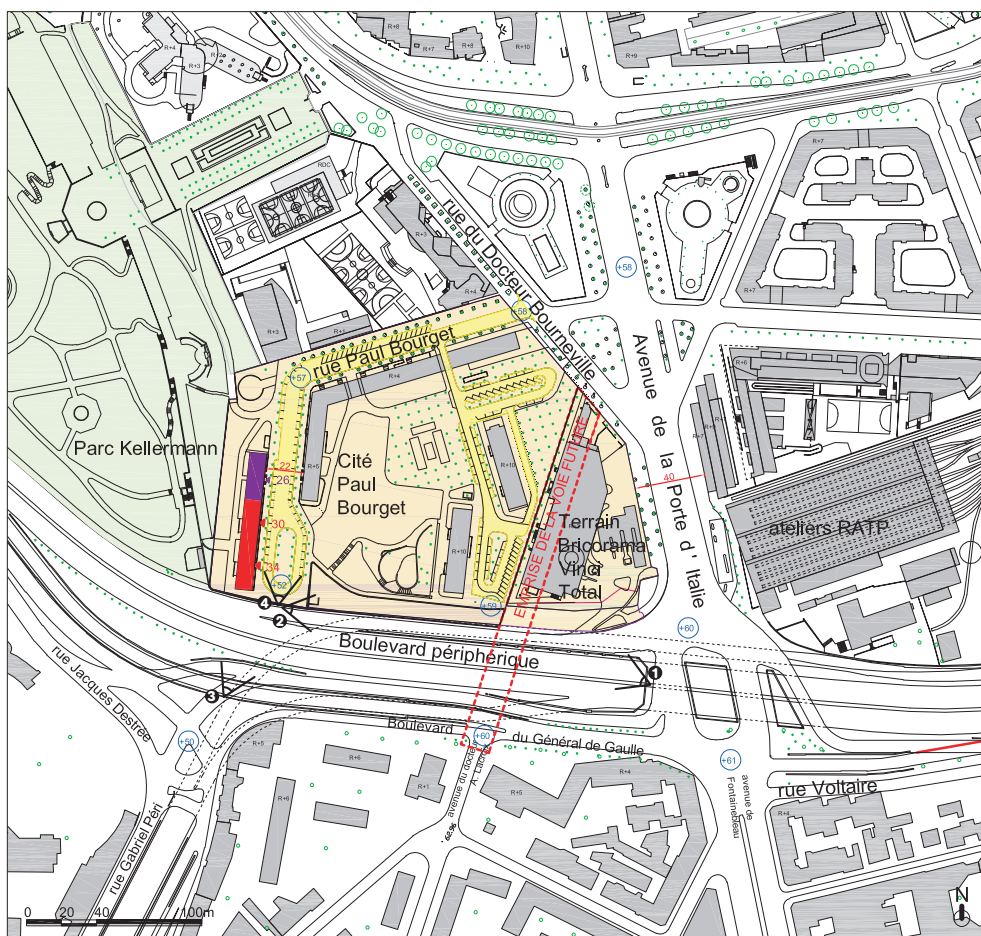
- Réduire les nuisances sonores dues à la proximité du boulevard périphérique
- Améliorer l'accessibilité au parc Kellermann et le rendre visible
- Améliorer la qualité des espaces intérieurs en réduisant les stationnements de surface

L'incendie survenu le 1^{er} novembre sur l'une des barres de logement de la cité Paul Bourget appartenant à la SGIM, appelle désormais une intervention à très court terme.

Cette première phase de projet sur la cité Paul Bourget devra dans sa conception laisser ouverte les hypothèses de projet à plus long terme. Il en va de même du terrain « Bricorama-Vinci-Total » qui devra, quel que soit le projet, permettre la prolongation de la rue du Docteur Antoine Lacroix reliant la Mairie du Kremlin-Bicêtre à la Porte d'Italie.

À cette occasion, un travail de nivellement sur la rue Paul Bourget et sur la bande de terrain située le long du boulevard périphérique permettra d'aménager un accès piéton direct de la Porte d'Italie au Parc Kellermann. Ce nouveau remblai est obligatoire pour constituer un talus inversé le long de l'infrastructure qui réduira significativement les nuisances sonores du périphérique sur l'espace vert intérieur de la cité Paul Bourget.

La proposition correspond à un scénario pour la première phase d'un projet s'inscrivant dans la requalification en profondeur de la Porte d'Italie. La barre incendiée va être démolie. L'hypothèse de projet de reconstruction proposée à ce stade des études comporte trois bâtiments : deux de logements et un troisième près du boulevard périphérique, ouvert à d'autres fonctions (activités, hôtel, bureaux) en raison de sa grande proximité des nuisances sonores. Il protégerait en partie les logements tout en ouvrant des vues sur le parc Kellermann. Malgré ce dispositif, les nuisances du boulevard périphérique ne seront pas complètement supprimées. Aussi l'architecture des nouveaux bâtiments de logement devra intégrer des dispositifs de protection efficaces contre le bruit.



Trois principes :

1. Protection contre les nuisances du boulevard périphérique
2. Traversée du boulevard périphérique permettant de rouvrir la perspective vers la Mairie du Kremlin-Bicêtre
3. Création d'un accès pour le Kremlin-Bicêtre et Gentilly au parc Kellermann

État existant

- logements rendus inhabitables par l'incendie du 01/11/08
- logements habitables

Novembre 2008

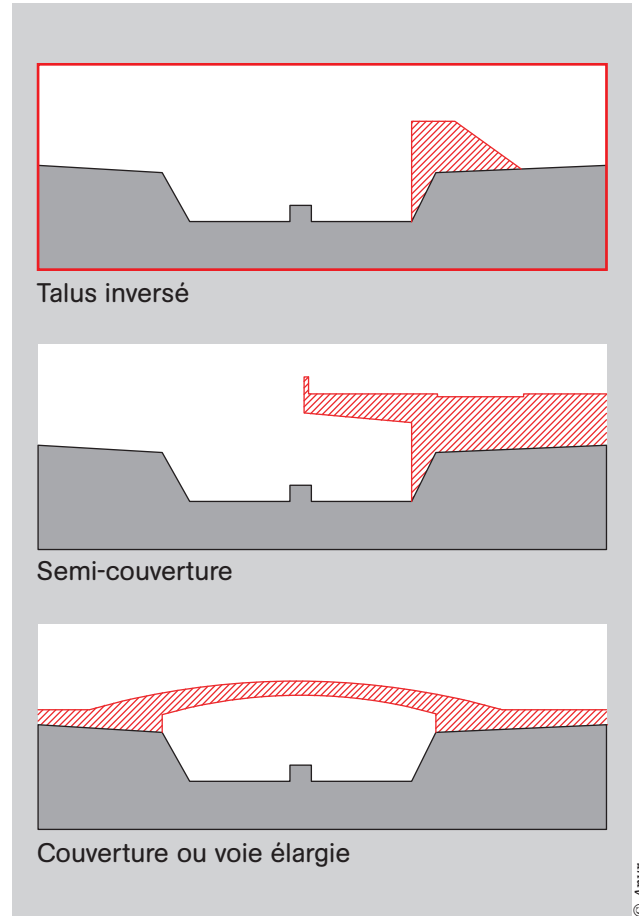
© Apur

Procédés de protection contre les nuisances sonores du boulevard périphérique

État existant : boulevard périphérique au niveau du rez-de-chaussée de la barre incendiée



1. Vue de la cité depuis le pont du périphérique de la porte d'Italie



2. Vue de la bretelle de sortie au droit de la cité Paul Bourget



3. Avenue du Général de Gaulle, vue de la cité Paul Bourget depuis le dessous du viaduc



4. Vue de la voie en impasse, rue Paul Bourget

Un projet global sur la cité Paul Bourget est nécessaire en raison de l'état des bâtiments, du peu de qualité de l'espace vert (malgré de très beaux arbres) et de l'exposition aux nuisances sonores. Il suppose quelques orientations de politique générale.

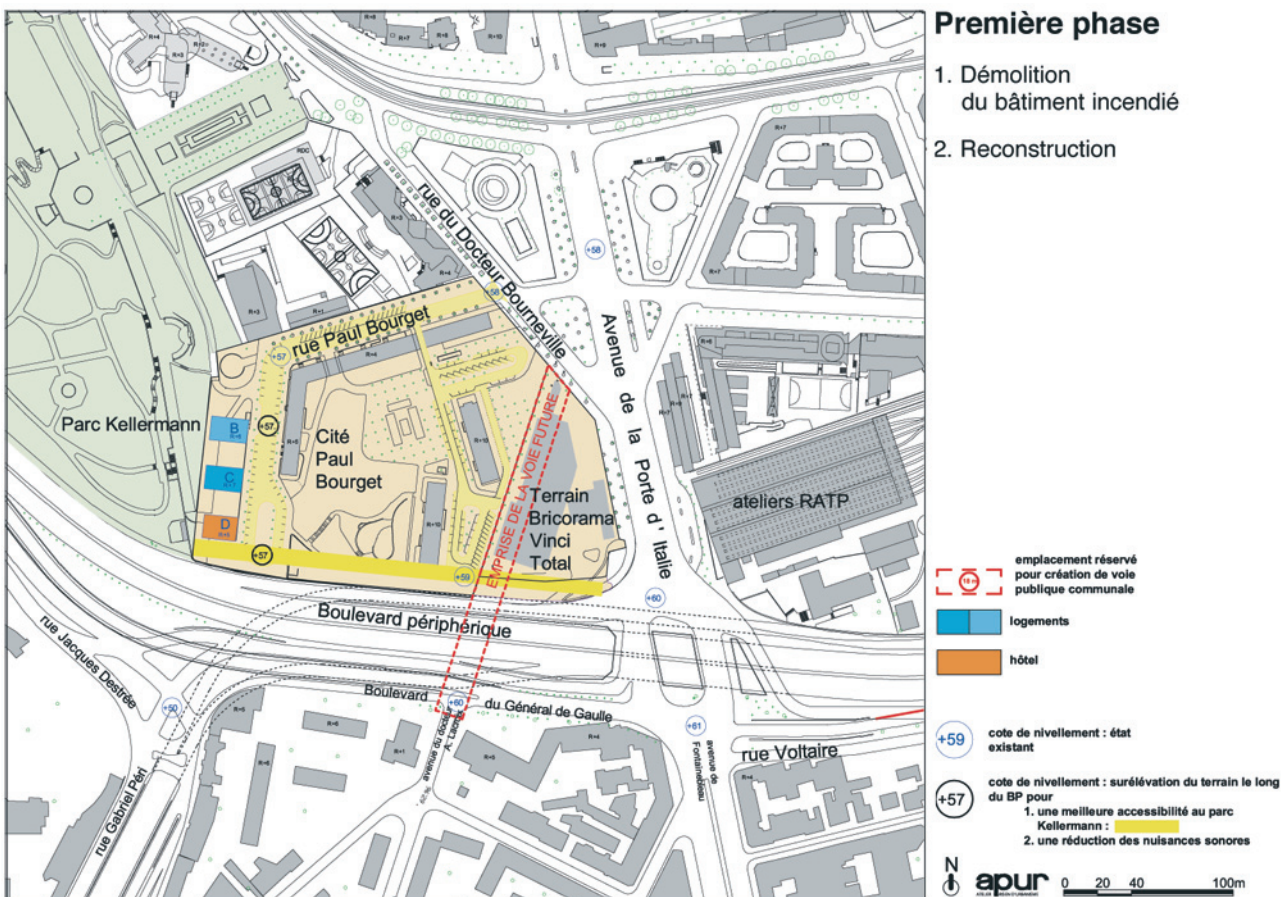
L'ensemble du projet devra tenir compte des nuisances sonores du périphérique et choisir l'une des deux alternatives suivantes :

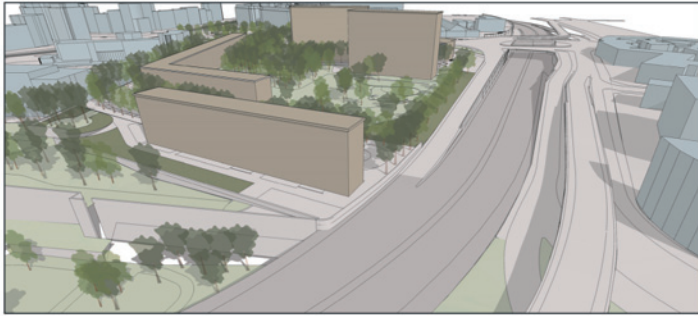
- Première hypothèse : réhabilitation et restructuration de la cité
- Deuxième hypothèse : opération de démolition-reconstruction.

Quelle que soit l'hypothèse retenue, les occupants actuels devront trouver à se loger en préservant leur faible niveau de loyer : 4 à 5 €/m². De plus, il est à noter que :

- Un gain de constructibilité est possible sur cette parcelle. Une diversification des programmes au delà des logements sociaux nécessaires au relogement des habitants devraient permettre d'accentuer la mixité sociale et fonctionnelle (hôtel, bureaux, activités, logements étudiants...).
- Le dégagement d'une charge foncière serait la bienvenue pour équilibrer l'opération et aider à financer la restructuration des infrastructures routières.
- La présence du parking concédé à Vinci sur la parcelle voisine, sous-utilisé à ce jour, pourrait permettre d'éviter la construction de parkings souterrains pour les logements, notamment pour les logements sociaux, réduisant ainsi les coûts de construction. La modification du PLU en cours permet d'envisager l'usage de tels parkings.

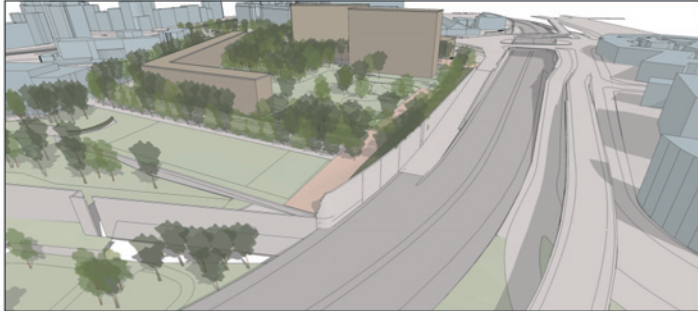
Ce projet global sur la cité Paul Bourget devra également être l'occasion d'offrir une meilleure accessibilité au parc Kellermann, depuis les maréchaux mais aussi depuis les communes du Kremlin-Bicêtre et de Gentilly.





Première phase

1. Etat existant



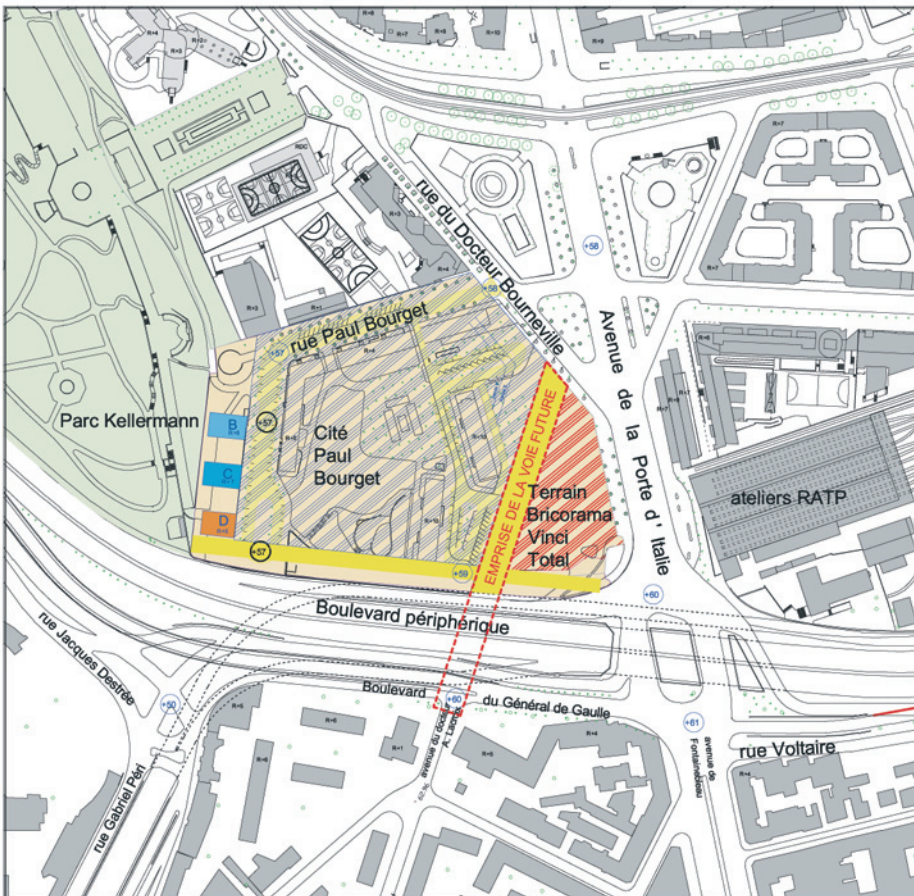
2. Création d'un accès au parc Kellermann par un talus inversé

- réduction des nuisances sonores sur l'ensemble de la cité
- meilleure accessibilité au parc depuis la porte d'Italie



3. Scénario de reconstruction de la barre de logements incendiée

© Apur



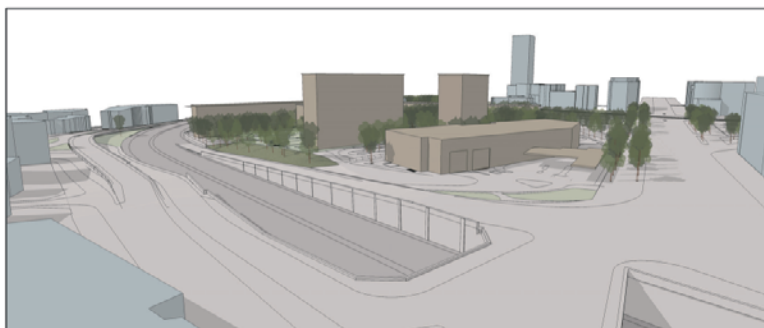
Deuxième phase

Deux alternatives :

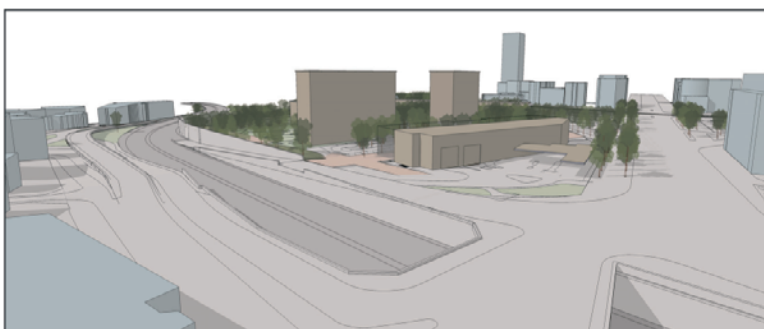
1. réhabilitation et restructuration de la cité
2. Opération de démolition-reconstruction de la cité



Création d'une liaison Kremlin-Bicêtre - Paris



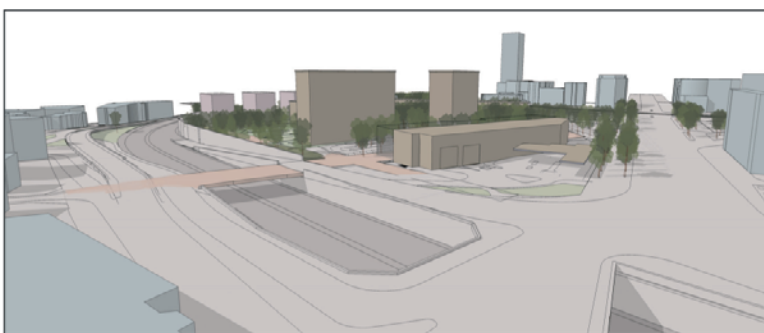
1. Etat existant



2.1. Création d'un accès au parc Kellermann par un talus inversé

2.2. Ilot "Bricorama-Vinci-Total"

-quelque soit le projet de reconstruction sur cet îlot, un retrait sera nécessaire pour la prolongation de la voie Lacroix



3. Prolongation de l'avenue du docteur Antoine Lacroix jusqu'à l'avenue de la porte d'Italie au-dessus du périphérique

Nécessaire requalification du maillage planté de la rue Paul Bourget pour donner à lire que le parc Kellermann est à 130 m de la rue du docteur Bourneville

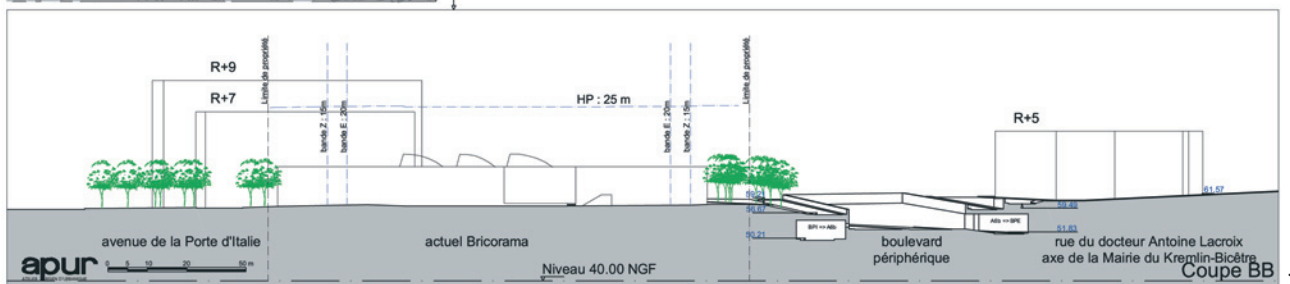
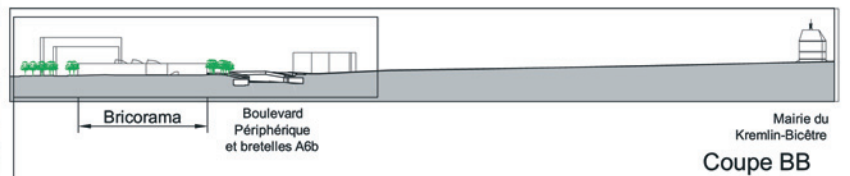
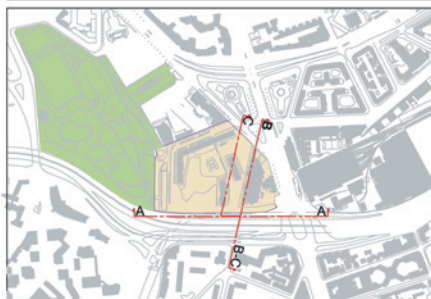
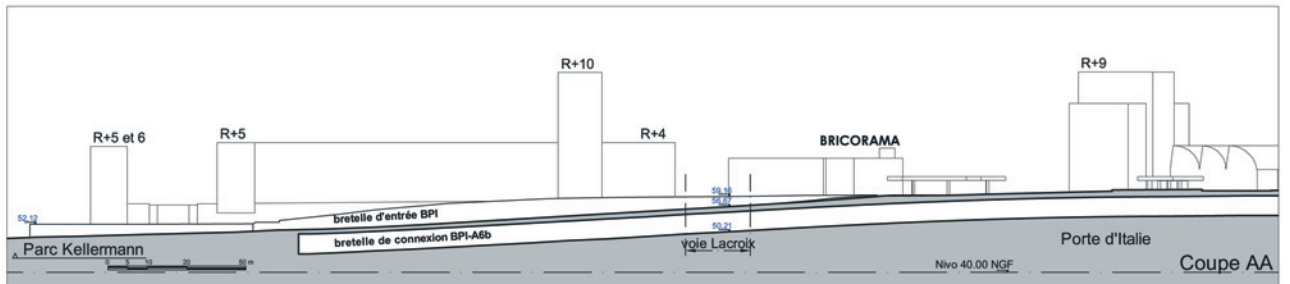


Vue sur la rue Paul Bourget vers et depuis la rue du Docteur Bourneville



Vue depuis le parc Kellermann vers la barre incendiée

Vue depuis la barre incendiée vers le parc Kellermann



Coupes, état existant

Réduire les coupures Paris/Ivry-sur-Seine en agissant sur le périphérique et les terrains adjacents (de la Porte d'Ivry à la porte de Choisy)

➤ 3.3 Le stade Carpentier : de l'enclave sportive au « parc sportif urbain »

Dans la réflexion urbaine sur la réduction des coupures entre Paris et la première couronne, la question de l'ouverture sur la ville et de l'accès à un large public aux grands équipements sportifs parisiens est centrale. La situation du centre sportif Carpentier, entre les Maréchaux et le boulevard périphérique, confère à ce grand équipement une importance indéniable dans la continuité de la ceinture verte parisienne. Sa clôture en fait aujourd'hui une enclave infranchissable de plus de 8 ha entre la Porte de Choisy et la Porte d'Ivry, qui accentue la coupure entre Paris et Ivry-sur-Seine.

État des lieux

Le stade Carpentier comprend de nombreuses activités sportives et des qualités paysagères remarquables :

- la halle Carpentier⁷ accueille de grandes manifestations sportives. Le bâtiment est vétuste et la Direction de la Jeunesse et des Sports envisage actuellement sa rénovation.
- le gymnase.
- le GAREF, un club scientifique pour jeunes.
- un petit bâtiment (logement de fonction), des locaux administratifs et d'accueil, et des vestiaires.
- le boulo-drome (accessible uniquement aux membres de l'association de boulistes qui le gèrent).
- 3 terrains de basket cimentés, en libre accès (TEP).
- 2 terrains de hand-ball (à l'est).
- 2 courts de tennis couverts et leurs vestiaires.
- 3 terrains de grand jeu : un terrain de football (synthétique), un terrain de rugby en pleine terre et une aire d'athlétisme avec piste (synthétique également).
- 1 grande salle pour tennis de table (bâtiment récent implanté en face de la Fédération Française de Tennis de Table).
- 1 practice de golf.

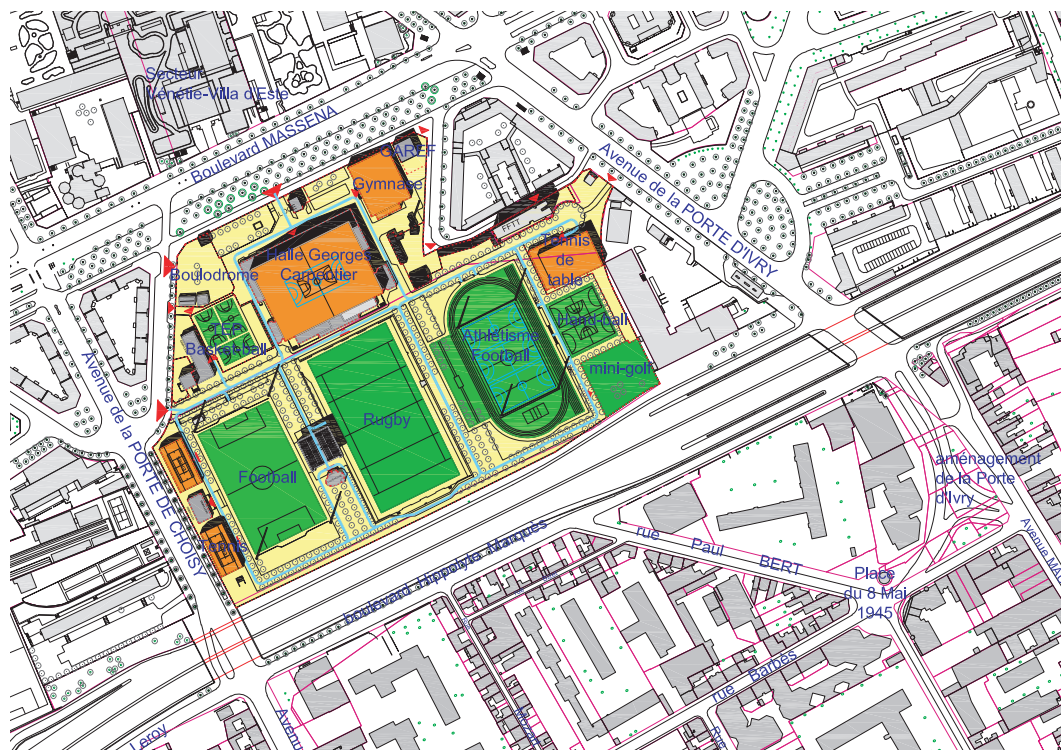
7. Équipement important d'une capacité d'environ 4000 places

Une voie carrossable (dont la largeur varie de 8 à 12 m), parallèle au boulevard périphérique, traverse l'ensemble d'ouest en est à partir de la place de Port-au-Prince, mais se termine en cul-de-

Centre sportif Georges-Carpentier : état existant en 2008

- ▶ Accès au centre sportif
- Circulations piétonnes
- Équipements couverts
- Équipements à ciel ouvert

Source : Apur février 2009



sac aux abords de l'avenue de la Porte d'Ivry. Elle divise le centre sportif en deux, une partie nord minérale et déjà construite (elle contient la Halle Carpentier, le gymnase, le GAREF et les vestiaires) et une partie sud densément plantée : trois mails (dont deux très larges) perpendiculaires au périphérique et encadrés par des alignements d'arbres, qui constituent une trame paysagère orthogonale forte à l'intérieur de la laquelle s'inscrivent les terrains de grand jeu.

Aujourd'hui, dans le centre sportif Carpentier, la halle Carpentier, le gymnase, le GAREF, le boulodrome, les terrains de basket-ball et la salle de tennis de table sont autonomes. Néanmoins, terrains de grand jeu, de hand-ball, practice de golf, locaux administratifs, vestiaires, et courts de tennis forment un tout fonctionnel, sous la responsabilité d'un seul gardien.

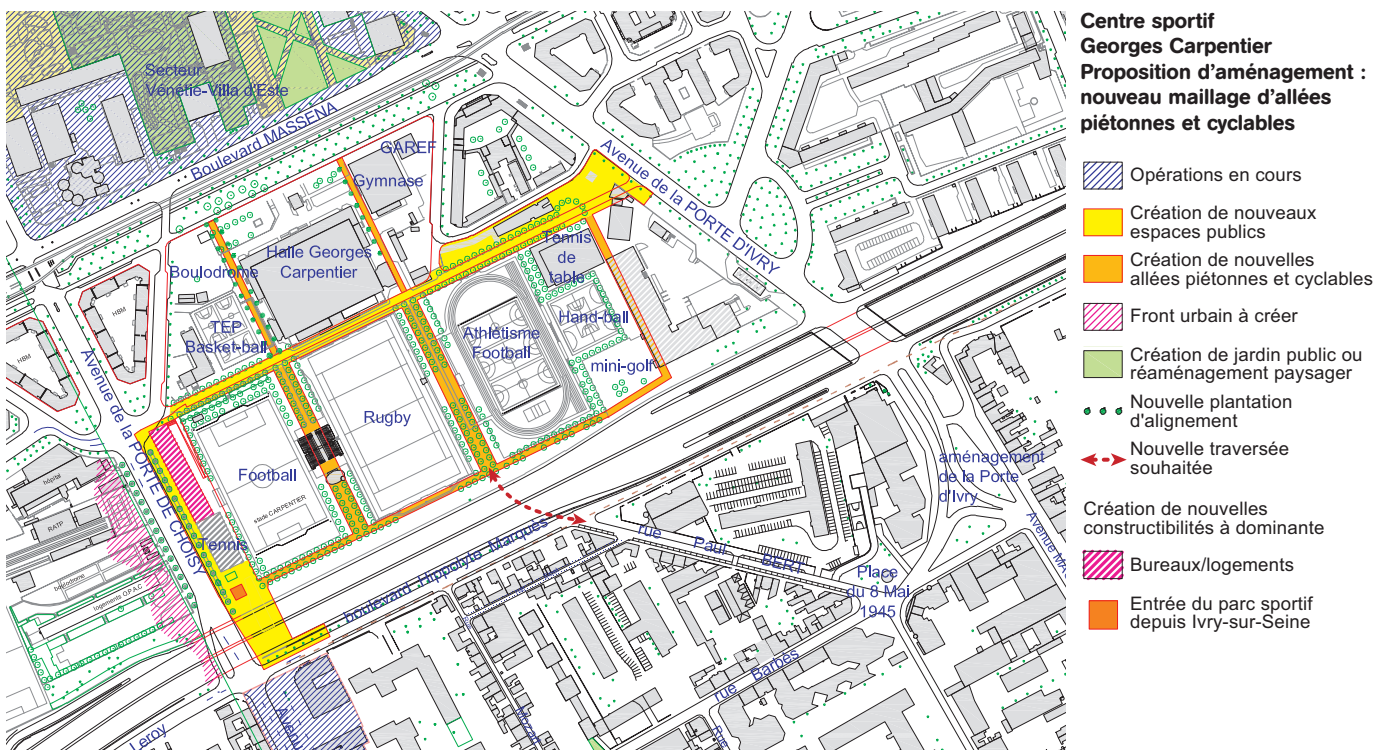
Actions à court et moyen termes

Pour un maillage du stade Carpentier

Le maillage du centre sportif par des traversées piétonnes et cyclables calquées sur la trame verte existante et la concentration spatiale des activités sportives (par démolition - reconstruction des tennis par exemple) permettrait de le transformer en parc sportif ouvert au public tout en maintenant le mode de fonctionnement actuel des équipements :

- L'ouverture au public de la voie est-ouest existante traversant le centre sportif de part en part créerait un nouveau lien entre la Porte de Choisy et la Porte d'Ivry.
- la réalisation d'une grande voie réservée aux piétons et vélos entre Paris et Ivry-sur-Seine en reprenant le tracé du mail existant entre le terrain de rugby et l'aire d'athlétisme et le prolongeant jusqu'au boulevard Masséna offrirait l'opportunité d'une nouvelle liaison territoriale depuis la rue Paul Bert à Ivry-sur-Seine.
- À moyen terme, en enjambant le boulevard Hyppolite Marqués et le périphérique pour redescendre en pente douce un nouveau pont, voie dédiée aux piétons et vélos, pourrait relier à travers le parc sportif Carpentier la rue Paul Bert au boulevard Masséna, à proximité de la station Porte d'Ivry du T3.

Ainsi restructuré, la partie sud du centre sportif Carpentier pourrait fonctionner comme un parc sportif maintenant l'ensemble des activités en place aujourd'hui. Les horaires d'ouverture du parc sportif seraient maintenus également. Il convient de préciser ici que le débouché de la voie qui surplombe le périphérique préserve les continuités entre les grands terrains de jeu.



➤ 3.4 Avenue de la porte de Choisy : créer une continuité urbaine entre Paris et Ivry-sur-Seine

En cours : la requalification de l'ex RN 305

L'inscription au SDRIF (échéance 2020) de l'implantation d'un tramway de la Porte de Choisy à Orly sur l'ex RN 305, pose la question de l'évolution des aménagements du site propre bus existants et futurs. Ces transformations amènent une réflexion sur le réaménagement de l'avenue de la porte de Choisy pour permettre une bonne connexion avec le T3 des Maréchaux mais surtout une bonne continuité pour l'ensemble des modes de déplacement.

Du côté de la ville d'Ivry-sur-Seine, les dernières expropriations se terminent sur l'avenue de Verdun et l'aménagement définitif destiné à accueillir dès maintenant, sans attendre le tramway, un bus en site propre sur l'axe élargi à 40 mètres sera prochainement réalisé. Cependant, la répartition de l'espace consacré aux différents modes de déplacement est actuellement en discussion entre la Ville et le département du Val-de-Marne (cf. coupe AA p. 66).

Actions à court et moyen termes

La Porte de Choisy n'est pas connectée aux bretelles du périphérique, ce qui lui a valu de conserver un caractère intime. Toutefois, compte tenu de l'ensemble des projets en cours dans le secteur, ces territoires d'échanges entre Paris et Ivry-sur-Seine seront fortement sollicités et connaîtront d'importantes transformations dans les années à venir. C'est pour cette raison que, dès aujourd'hui, il est nécessaire de pouvoir anticiper les transformations futures de ces territoires, en conservant l'espace nécessaire à leur évolution.



© Ivry-sur-Seine, ATRP, Boisseson Dumas Vilmorin & architectes associés

État existant



© Ivry-sur-Seine, ATRP, Boisseson Dumas Vilmorin & architectes associés

ZAC du Plateau, plan de masse à terme (programmation : bureaux, activités, commerces, logements, collège)



Vues sur l'avenue Verdun depuis la rue Barbès avant la requalification de l'ex-RN 305

© Apur



Perspective sur l'ex-RN 305

© Ivry-sur-Seine, AFTRP, Boisseon Dumas Vilmorin & architectes associés

Une réflexion sur l'avenue de la Porte de Choisy a été amorcée dans cette étude. Alors même qu'il n'existe aucun programme d'aménagement de l'avenue, il est apparu intéressant de réaliser une série de coupes tenant compte de l'existant et du profil après élargissement afin d'appréhender les possibles évolutions de l'axe.

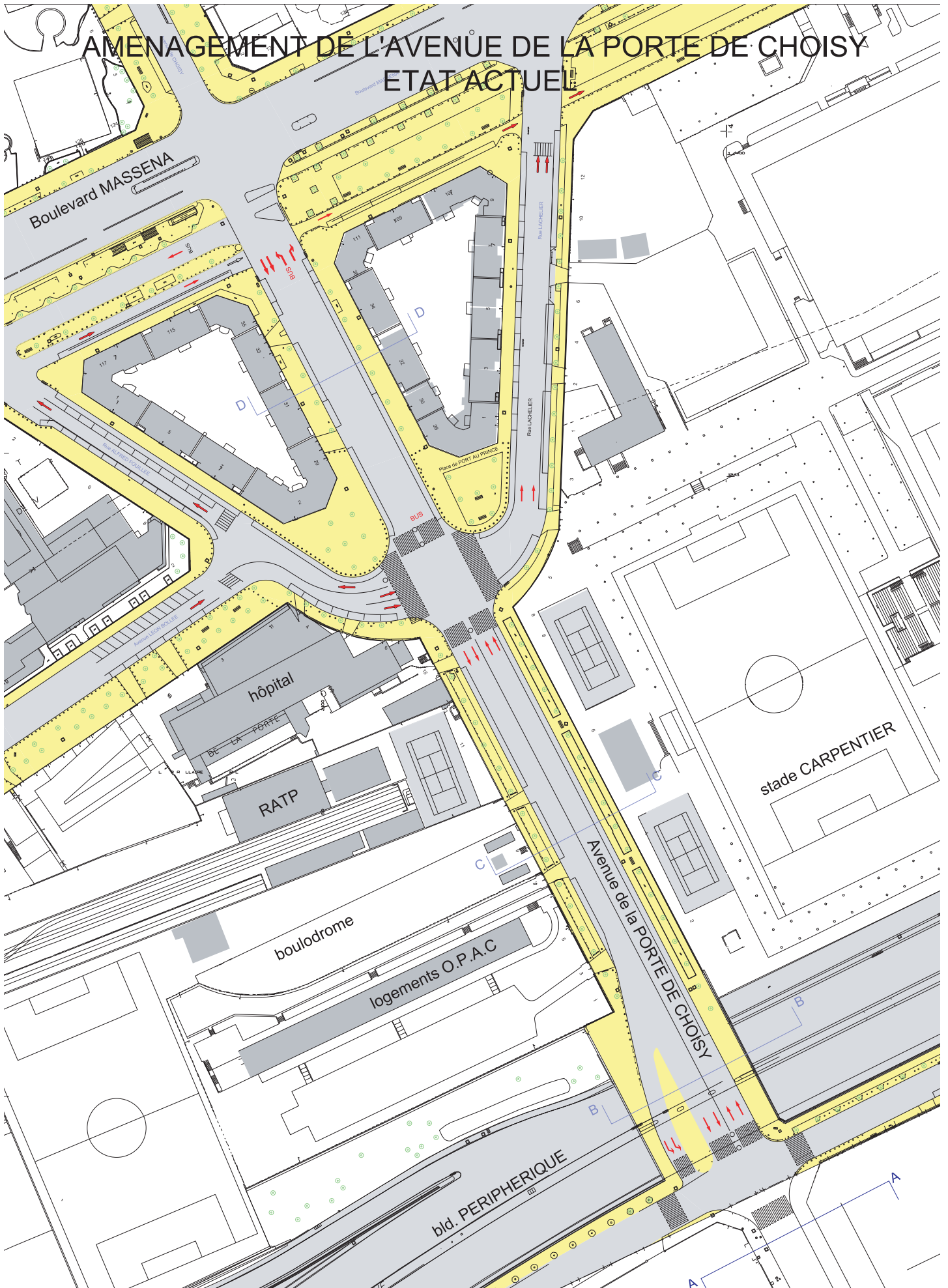
Pour chaque coupe, deux variantes existent (l'une réalisée à partir du profil existant, l'autre après élargissement à 35 m) et intègrent des circulations douces (vélos, piétons) et l'implantation d'un transport en commun structurant.

À l'est, l'élargissement de l'avenue à 35 m (30 m actuellement) sera nécessaire pour une bonne intégration des transports en commun (bus ou tramway) en site propre. Pour cela, les propositions de recomposition de la façade du stade Carpentier montrent qu'en superposant les courts de tennis couverts du centre sportif, un terrain d'environ 1 200 m² peut être libéré, et permettre par exemple de construire une série d'immeubles à usage de logement et/ou de bureaux. Ces programmes pourraient répondre aux demandes universitaires à venir aussi bien qu'au souhait de création d'emplois dans le secteur.

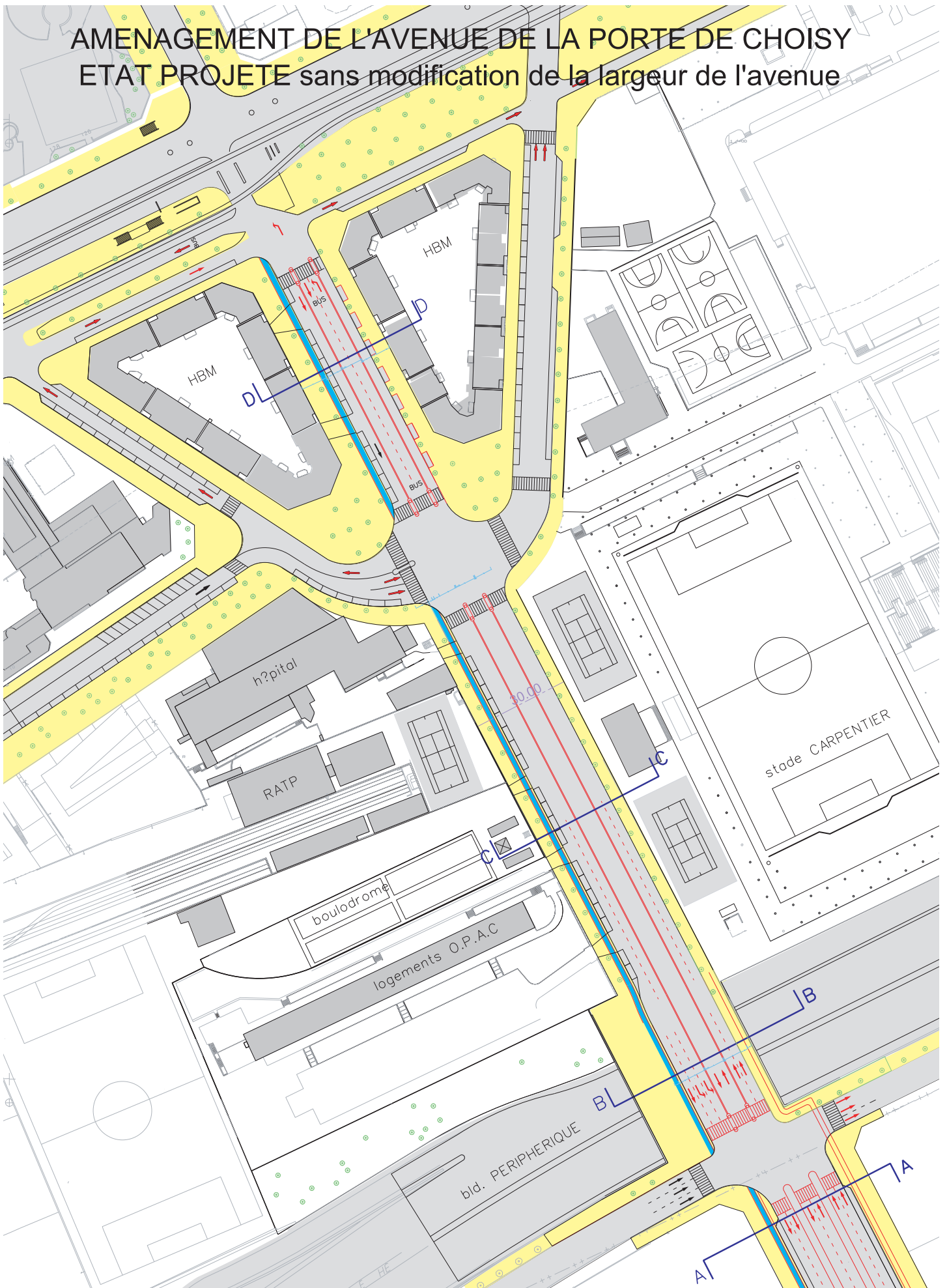
De plus, compte tenu de la profondeur de la tranchée du périphérique, un élargissement substantiel du pont existant à la Porte de Choisy s'avère possible. Il est donc proposé au sud-est de l'avenue, la création d'une nouvelle entrée du stade face à la commune d'Ivry-sur-Seine, pouvant devenir à terme l'entrée principale du centre sportif Carpentier.

À l'ouest, la présence d'environ 200 logements appartenant à Paris Habitat directement exposés aux nuisances sonores du périphérique nécessite des propositions concrètes visant à réduire les nuisances de ce secteur urbain.

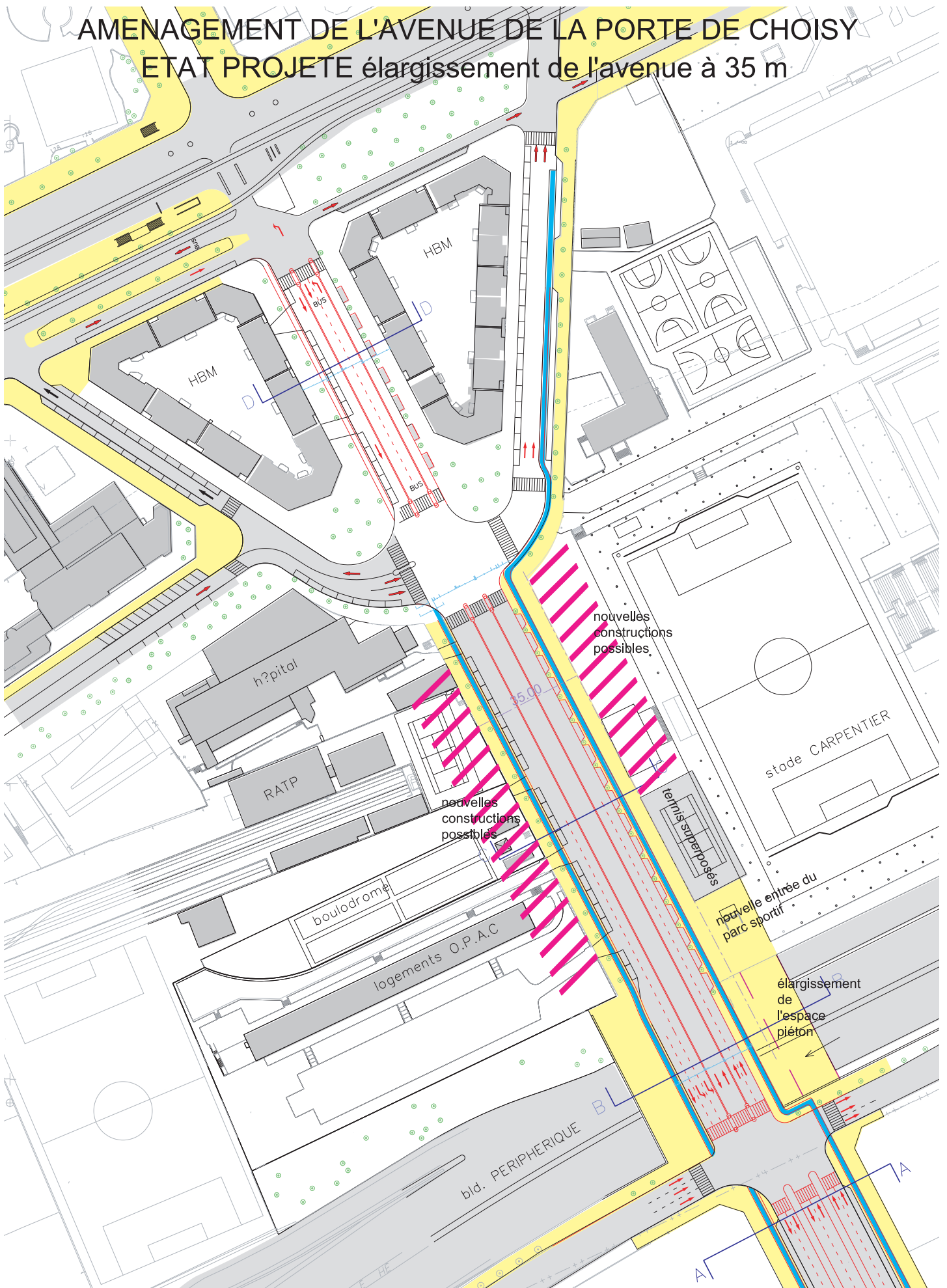
De plus, il convient de rappeler que l'Apur engage avec la RATP en 2009 une étude sur l'évolution de son site. La partie est de l'emprise qu'elle occupe actuellement pourra notamment participer à la constitution d'un front bâti aujourd'hui inexistant le long de l'avenue de la porte de Choisy.



AMENAGEMENT DE L'AVENUE DE LA PORTE DE CHOISY ETAT PROJETE sans modification de la largeur de l'avenue



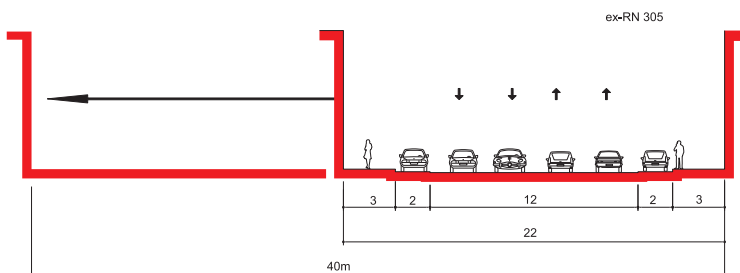
AMENAGEMENT DE L'AVENUE DE LA PORTE DE CHOISY ETAT PROJETE élargissement de l'avenue à 35 m



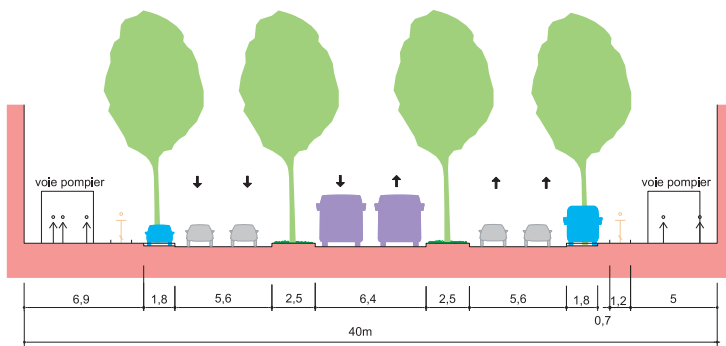
AMENAGEMENT DE L'EX RN 305

simulation d'aménagement en section courante

COUPE AA - existant

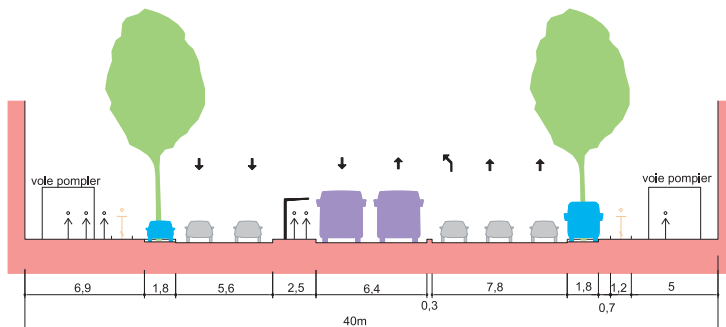


simulation d'aménagement en section courante



COUPE AA - projet

simulation d'aménagement en sation

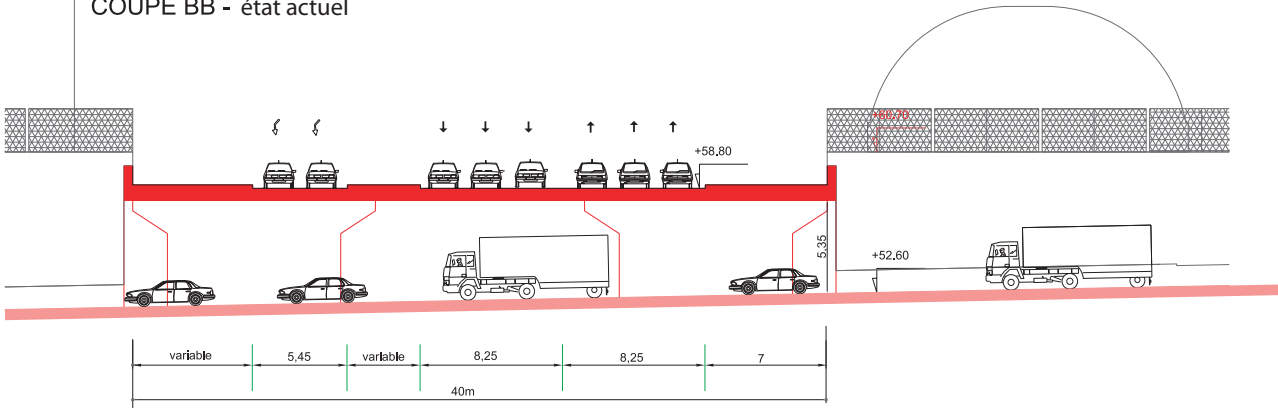


APUR Février 2009 

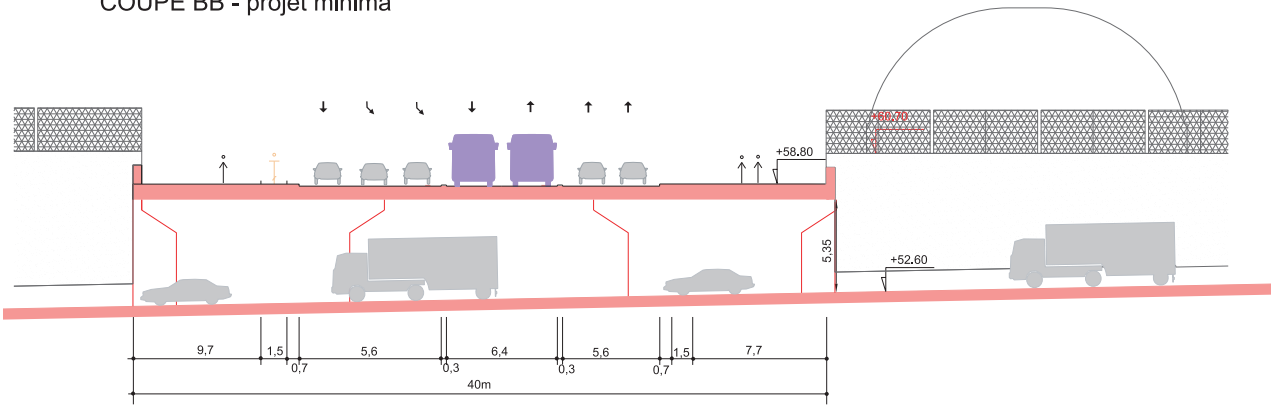
AMENAGEMENT DE L'AVENUE DE LA PORTE DE CHOISY

simulation d'aménagement en section courante au niveau du périphérique

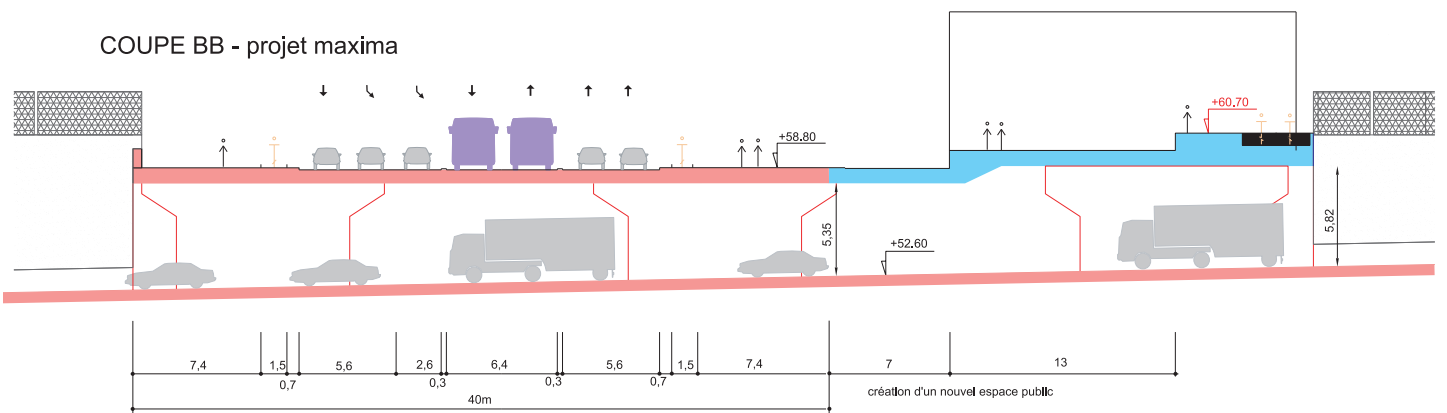
COUPE BB - état actuel



COUPE BB - projet minima

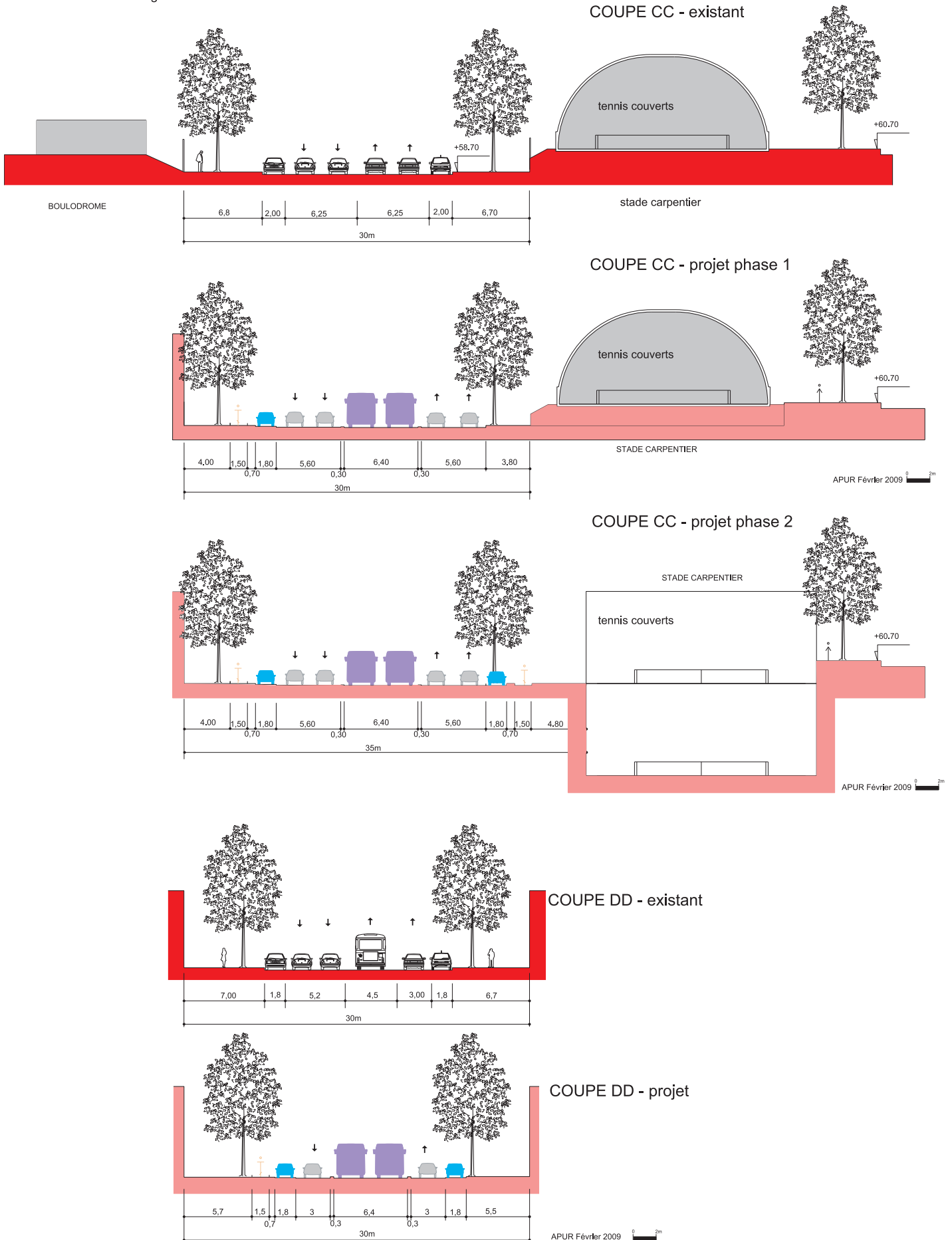


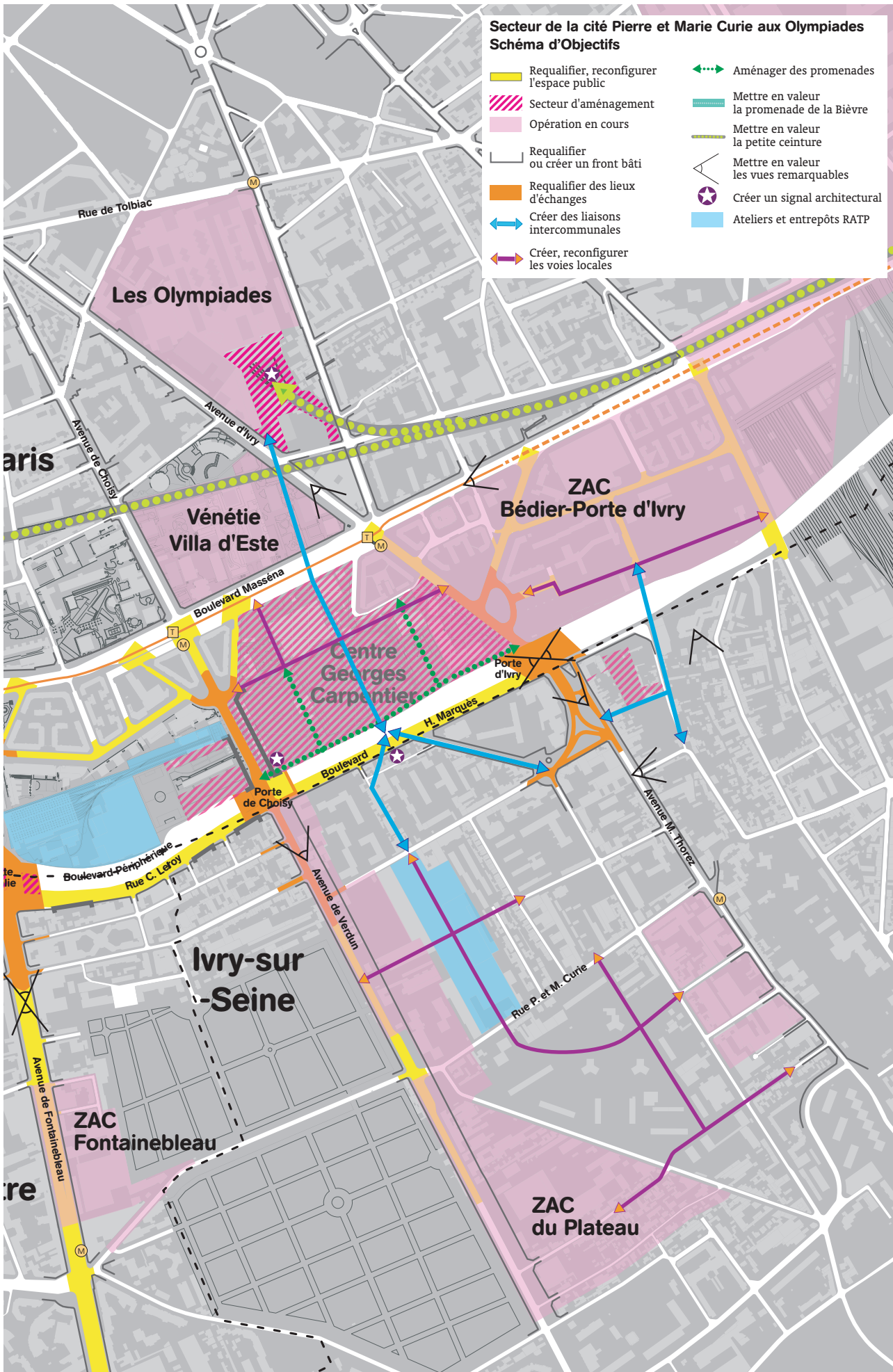
COUPE BB - projet maxima



AMENAGEMENT DE L'AVENUE DE LA PORTE DE CHOISY

simulation d'aménagement en section courante





▶ 3.5 Franchir le périphérique entre les portes : une allée entre Ivry-sur-Seine et Paris

Aujourd'hui, près de 500 mètres séparent la Porte de Choisy de la Porte d'Ivry. Aux abords de ces deux ponts, d'importants projets d'aménagement sont en cours ou à l'étude de part et d'autre du périphérique : ZAC Bédier-Porte d'Ivry et réaménagement de l'avenue Maurice Thorez à la Porte d'Ivry, ZAC du Plateau à la Porte de Choisy. Entre ces deux futures centralités subsiste un tissu peu dense fait d'enclaves (ensemble de la SIEMP à Ivry-sur-Seine ou centre sportif Carpentier à Paris) ou de petites parcelles aux maisons parfois en mauvais état. Le désenclavement de ce territoire par une simple voie reliant Ivry-sur-Seine et Paris à mi-chemin des ponts existants, ouvrirait le champ à un renouvellement urbain de ces territoires grâce à l'intensification des échanges entre Ivry-sur-Seine et Paris.

Un lien fort entre deux nouvelles centralités sans dalle de recouvrement du périphérique

Entre la Porte de Choisy et la Porte d'Ivry, le faible encaissement du périphérique ne permet pas une couverture de l'infrastructure assurant un passage à niveau entre Ivry-sur-Seine et Paris. En effet sur ce site, l'étude TVK proposait, il y a quelques années, une dalle de franchissement surélevée qui aurait pour effet de créer un mur sur le boulevard Marquès et donc de renforcer la séparation entre Ivry-sur-Seine et Paris. En outre, l'expérience montre que le coût considérable de tels ouvrages est difficilement amortissable.

Une alternative efficace à la dalle de recouvrement pourrait être le prolongement de la rue Paul Bert au dessus du boulevard Hippolyte Marquès et du périphérique, et sa connexion au mail traversant le centre sportif Carpentier entre le terrain de rugby et l'aire d'athlétisme. En effet, la réalisation, sur la rue Paul Bert, d'une rampe de 4% sur 140 m permettrait de passer le boulevard Marquès à plus de 5 mètres de haut, de franchir le périphérique et de se connecter sans difficulté à la voie est-ouest traversant le Centre Carpentier. L'accès à cette « rampe – pont-piéton » depuis le boulevard Marquès pourrait se faire par des escaliers plus directs.

Requalification de la rue Paul Bert

Outre un nouveau lien créé entre le boulevard Masséna et les futurs aménagements de l'avenue Maurice Thorez, la création d'une nouvelle allée induirait une requalification de la rue Paul Bert.

La desserte locale est maintenue pour l'entrée du parking de l'immeuble de logement et pour l'accès à l'aire de livraison du télé-achat. L'implantation de nouveaux cafés et/ou petits commerces est envisageable sous la rampe.

Impact sur la voirie :

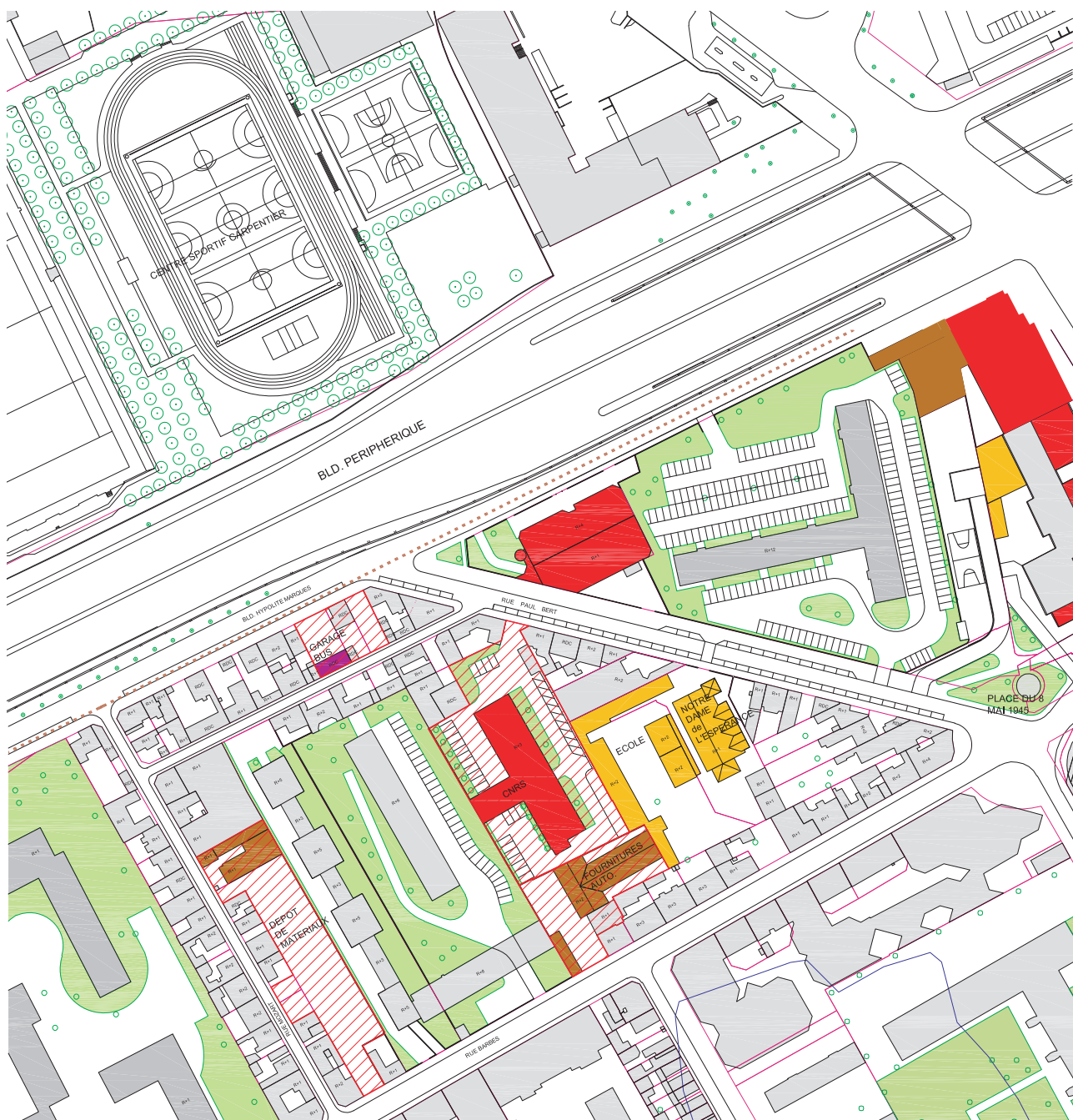
- État actuel maintenu : 2 x 1 voie
- Stationnement supprimé mais qui pourrait être remplacé par la suite sur un espace public libéré au nord.
- Côté rampe, le trottoir est élargi et comprend :
 - 4 m de rampe (piéton+piste cyclable)
 - 4 m de trottoir
 - alignement d'arbres



Rue Paul Bert



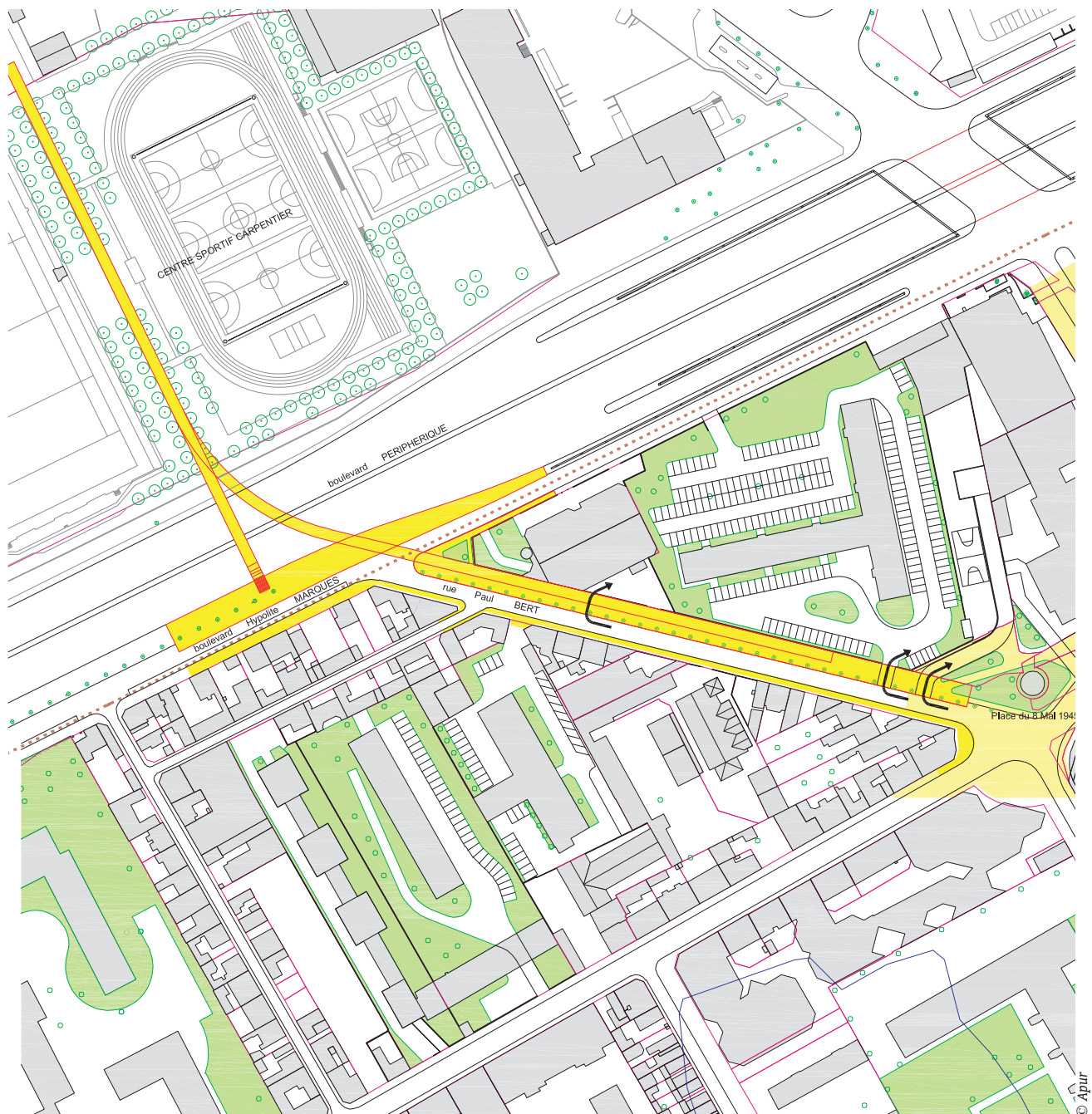
Boulevard Hippolyte Marquès



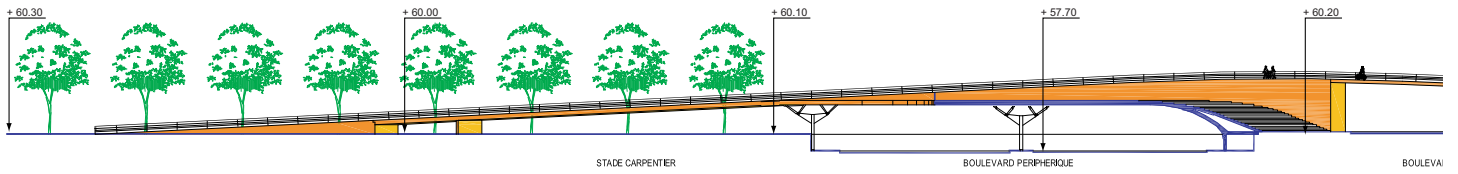
Secteur de la rue Paul Bert, état actuel, février 2009



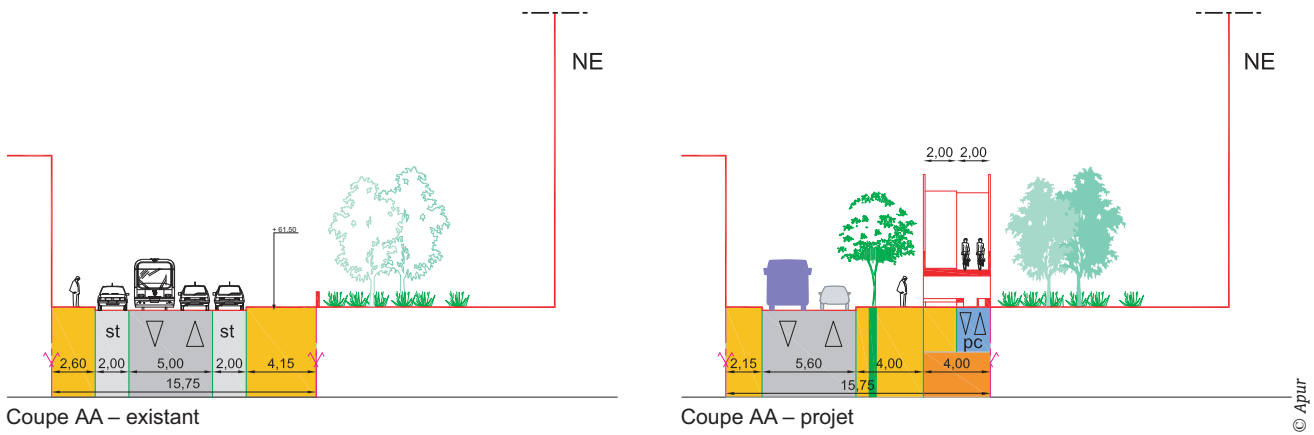
Depuis le boulevard Hippolyte Marquès jusqu'au centre sportif Georges Carpentier



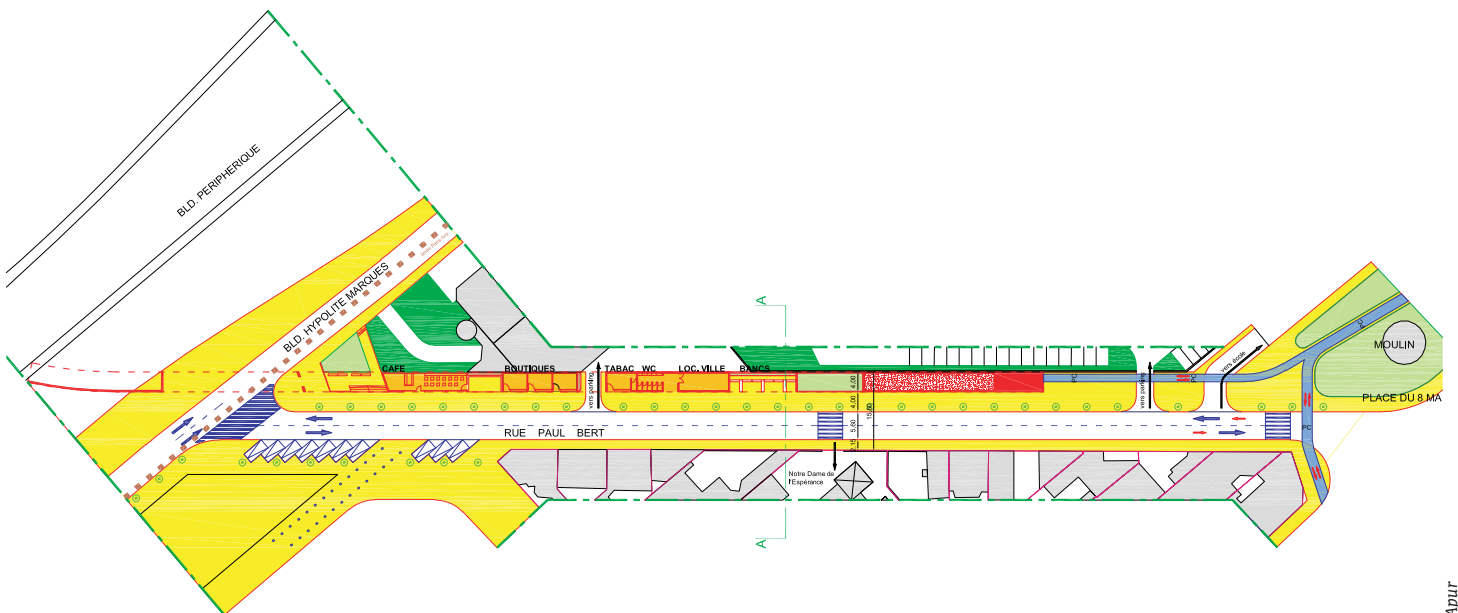
Plans d'implantation de l'allée qui joint le centre sportif Georges Carpentier à la rue Paul Bert, février 2009



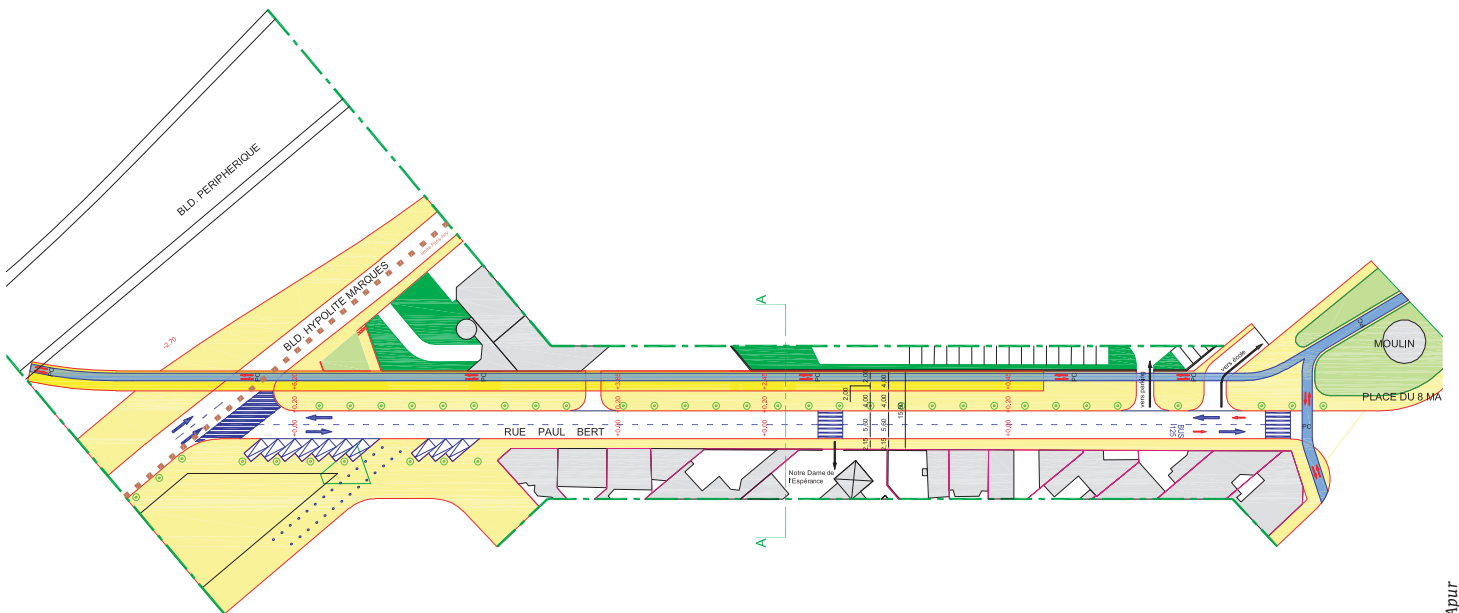
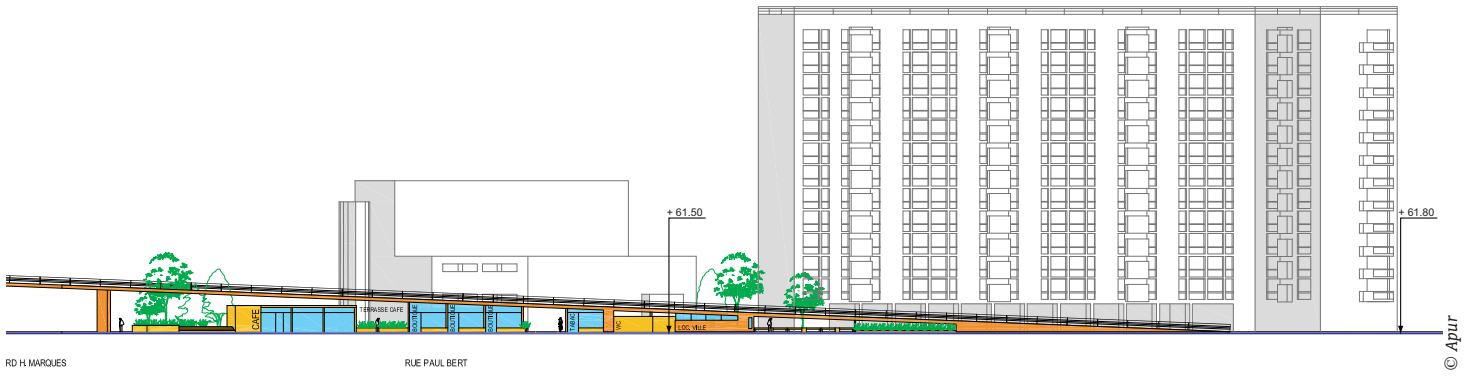
Élévation de l'allée qui joint le centre sportif Georges Carpentier à la rue Paul Bert en surplomb du périphérique
février 2009



Coupes de principe et élévation de l'allée qui joint le centre sportif Georges Carpentier à la rue Paul Bert, février 2009



Plan d'implantation de la voie piétonne dans la rue Paul Bert
Niveau de la chaussée, février 2009



Plan d'implantation de la voie piétonne dans la rue Paul Bert
Niveau supérieur, février 2009

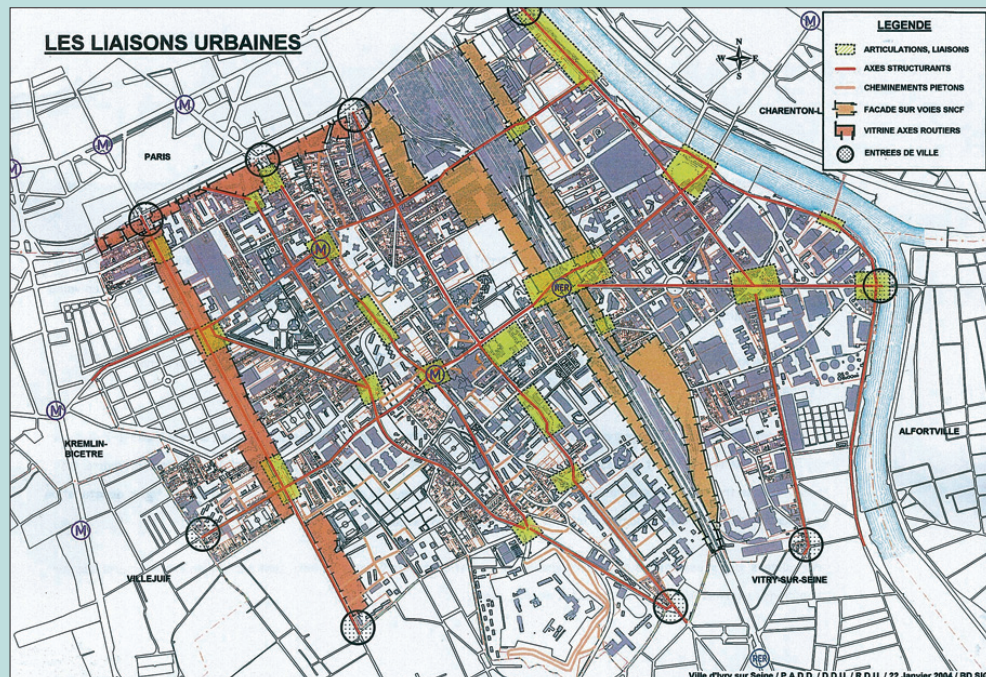
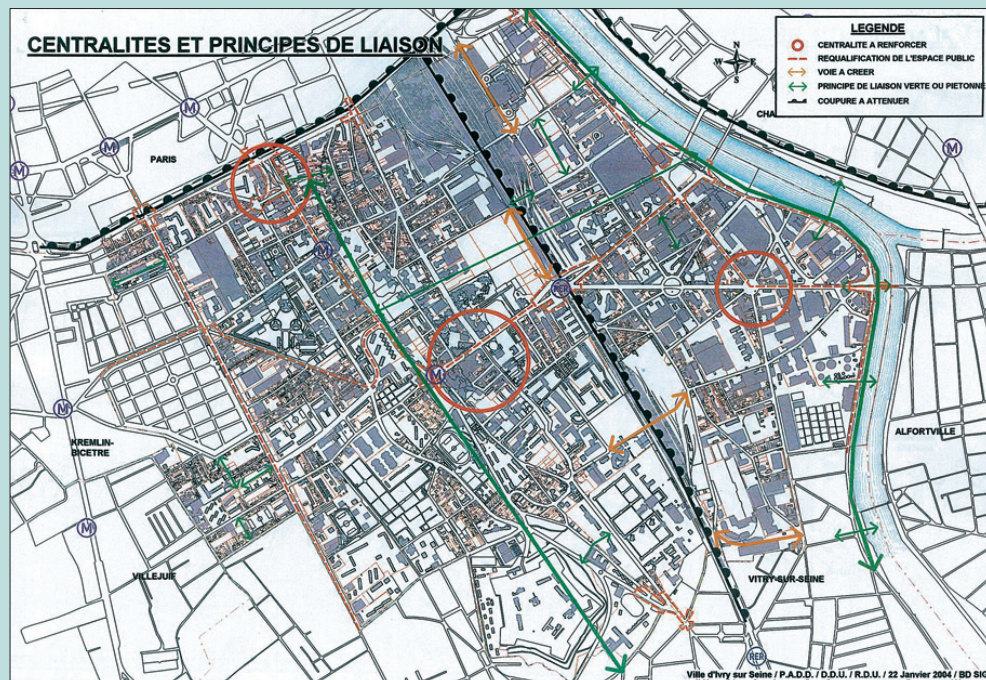
Le PLU⁸ de la Ville d'Ivry-sur-Seine, précise qu'il est nécessaire d'atténuer des coupures du territoire : « Elles sont provoquées par de nombreuses infrastructures qui traversent ou longent le territoire communal : [...] le boulevard périphérique constitue la limite avec Paris, et, en même temps, une coupure importante pour la commune, [...] »

Ces coupures provoquent l'enclavement de certains quartiers, le morcellement de la ville en deux secteurs, la déficience des liaisons entre les différentes parties de la ville et avec les communes limitrophes.

Le PADD vise donc à atténuer ces coupures par la création de nouvelles voies de franchissement, de rabattement ou par l'amélioration des accès et des liaisons, ainsi que par l'aménagement de l'espace public. La restructuration urbaine des axes nationaux RN 305 et RN 19 permettra également d'atténuer ces coupures. [...]

Le PADD vise à améliorer le cadre de vie des ivryiens par des actions qui consistent notamment à :

- Améliorer le traitement des cheminements piétons et en créer d'autres qui relient les espaces publics entre eux, les équipements et les centres commerciaux,
- Encourager l'utilisation des modes doux de déplacements (marche à pied et vélo) par la réalisation d'aménagements permettant de limiter le recours à la voiture individuelle,
- Répartir d'une façon équitable sur le territoire communal les équipements publics pour répondre aux besoins,
- Équilibrer l'implantation de l'habitat et de l'activité et conduire toutes actions avec des partenaires pertinents pour réduire les déplacements domicile/travail. »



8. Le rapport de présentation du PLU, Révisé le 22 janvier 2004 et modifié le 16 décembre 2004, p.114-115

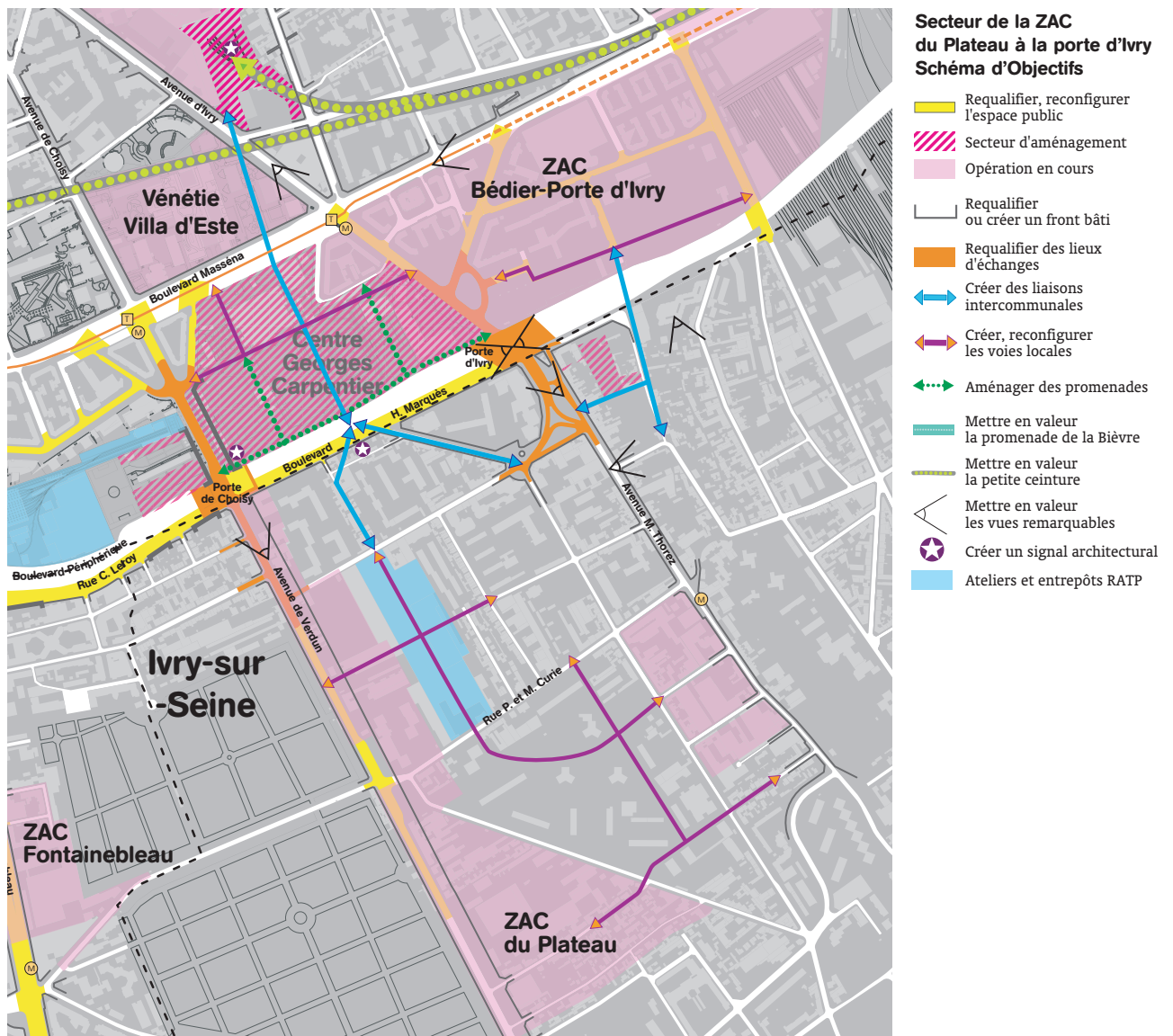
**Développer des constructibilités pour accompagner l'impact du pôle universitaire Masséna, et pour créer de nouveaux bureaux, commerces, logement, etc.
(à Ivry entre l'ex RN 305 en mutation et la porte d'Ivry)**

▶ **3.6 À Ivry-sur-Seine : régénérer les tissus urbains proches et valoriser le quartier**

L'objectif est d'aboutir à un maillage du territoire défini par le boulevard Marquès, l'avenue Maurice Thorez, l'ex RN 305 et la rue Pierre et Marie Curie. Les propositions d'aménagement esquissées ici connecteraient deux projets en cours de réalisation : la requalification de l'ex-RN 305 et celle de la porte d'Ivry au nord de l'avenue Maurice Thorez.

Premier constat : il existe des terrains mutables entre la ZAC du Plateau et le projet de la Porte d'Ivry.

- le CNRS pourrait être amené à se déplacer,
- l'entrepôt de la rue Barbès : un projet en cours,
- le dépôt de matériaux de construction : une opportunité foncière,
- les dépôts de bus de la RATP et St Gobain : une grande enclave isolant la ZAC du Plateau du reste de la ville qui pourrait être restructurée sur place. Le dépôt pourrait être soit enterré partiellement, soit devenir le socle d'un ensemble de constructions mixtes avec des logements en surplomb.



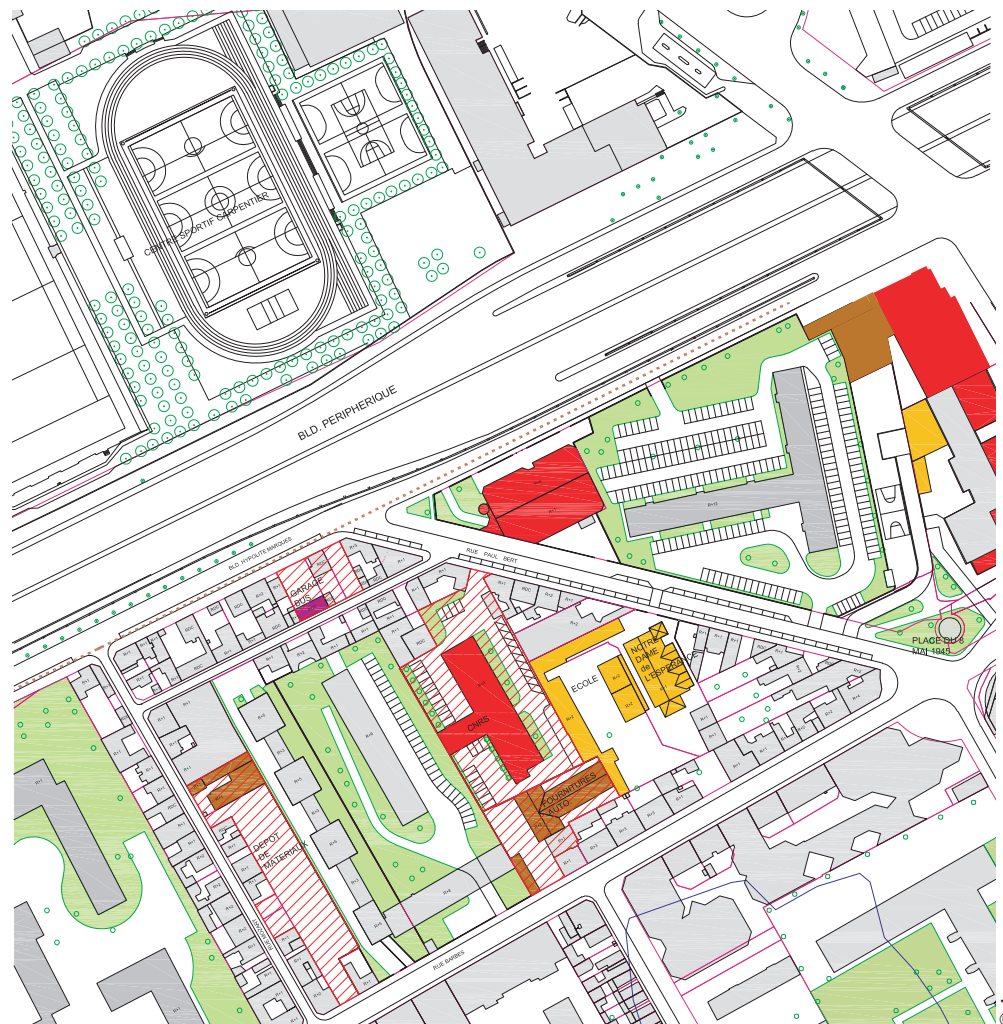
Hypothèses d'aménagement :

1. Intervenir sur les îlots compris entre la rue Paul Bert et la rue Mozart, le boulevard Hyppolite Marqués et la rue Barbès

La création d'un nouveau passage entre Ivry et Paris pose la question de la transformation des terrains du boulevard Hyppolite Marqués.

Une des options serait de transformer l'îlot longeant le boulevard Hyppolite Marqués pour aménager un espace public autour d'un grand équipement directement desservi par la rue Paul Bert et de créer de nouveaux logements à l'arrière plus éloignés du boulevard périphérique. De plus, ce nouveau passage pourrait trouver un prolongement vers la rue Barbès par la création de voies nouvelles entre le boulevard Hyppolite Marqués et la rue Barbès.

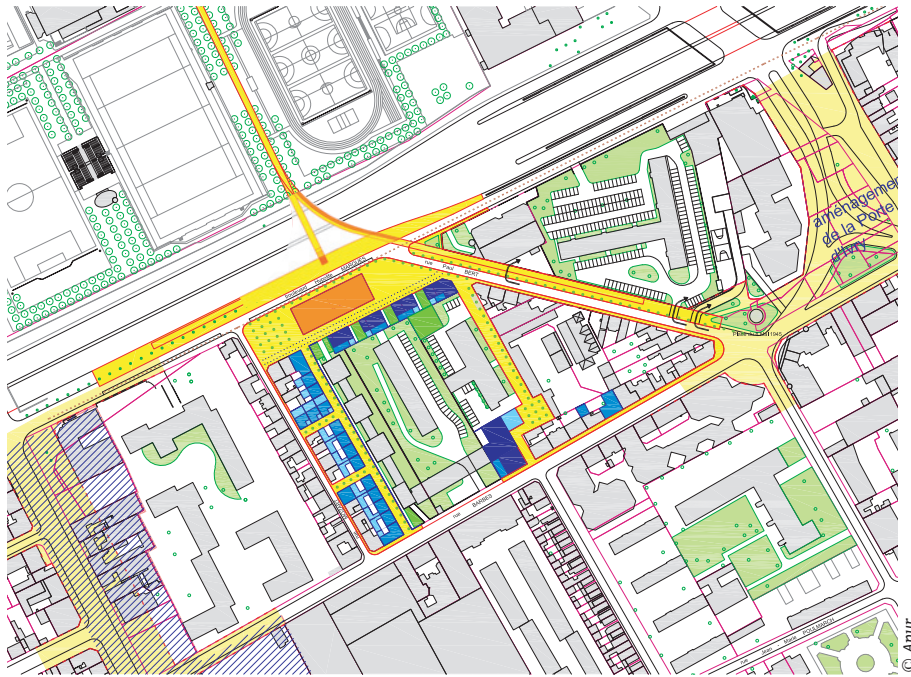
Ainsi, en première phase, des logements seraient construits sur la parcelle du dépôt de matériaux de construction afin de reloger les habitants de la rue Bizet. Ces nouveaux logements prendraient des vues sur la voie privée qui sert d'accès pompier à l'immeuble de logements collectifs qui, à cette occasion deviendrait une voie de desserte. La parcelle accueillant actuellement une entreprise de fournitures automobiles pourrait également accueillir une construction permettant de créer une deuxième voie perpendiculaire au périphérique et longeant le CNRS.



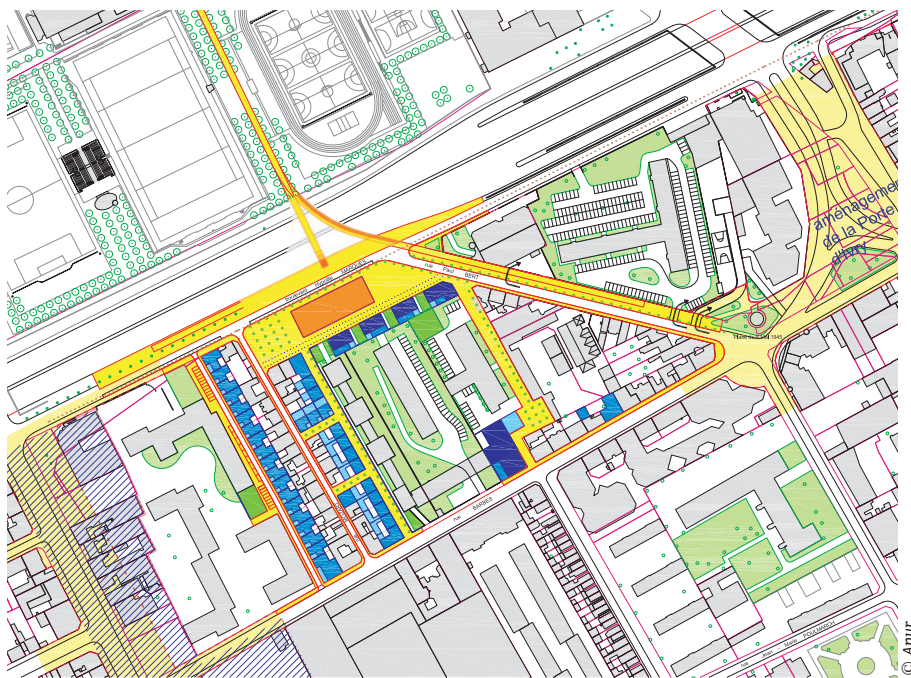
Secteur de la rue Paul Bert, état actuel, février 2009

2. Poursuivre ce maillage en traversant l'ensemble de la SIEMP

Le nouveau maillage de voies entre le boulevard Hyppolite Marqués et la rue Barbès pourrait être complété par une troisième voie reliant ce boulevard à la rue Barbès en traversant l'îlot appartenant à la SIEMP dans sa partie Est. A cette occasion, la construction de maisons de ville en bande adossées aux maisons existantes pourrait renforcer les particularités du tissu environnant.



Requalification de l'îlot compris entre la rue Paul Bert et la rue Mozart, le boulevard Hyppolite Marqués et la rue Barbès , février 2009



Création d'une nouvelle voie parallèle à la rue Mozart, février 2009

3. Restructurer les dépôts bus de la RATP et St Gobain

Entre la rue Barbès et la rue Pierre et Marie Curie, le dépôt de bus RATP constitue un obstacle important à un nouveau maillage de voies publiques. Certains documents de la ZAC du Plateau proposent de renforcer le maillage radial entre la cité Pierre et Marie Curie et le boulevard Hyppolite Marqués à travers le dépôt de bus. Aussi, plutôt que la suppression ou l'enterrement du dépôt de bus, nous proposons ici une opération de superposition programmatique qui maintient à rez-de-chaussée les activités de la RATP. La création de nouveaux logements, équipements et de bâtiments voués à l'emploi permettrait la pleine utilisation de cette vaste emprise monofonctionnelle de plus de 2,5 ha. Les entrepôts Saint-Gobain et Fly pourraient également être englobés dans cette opération de restructuration.

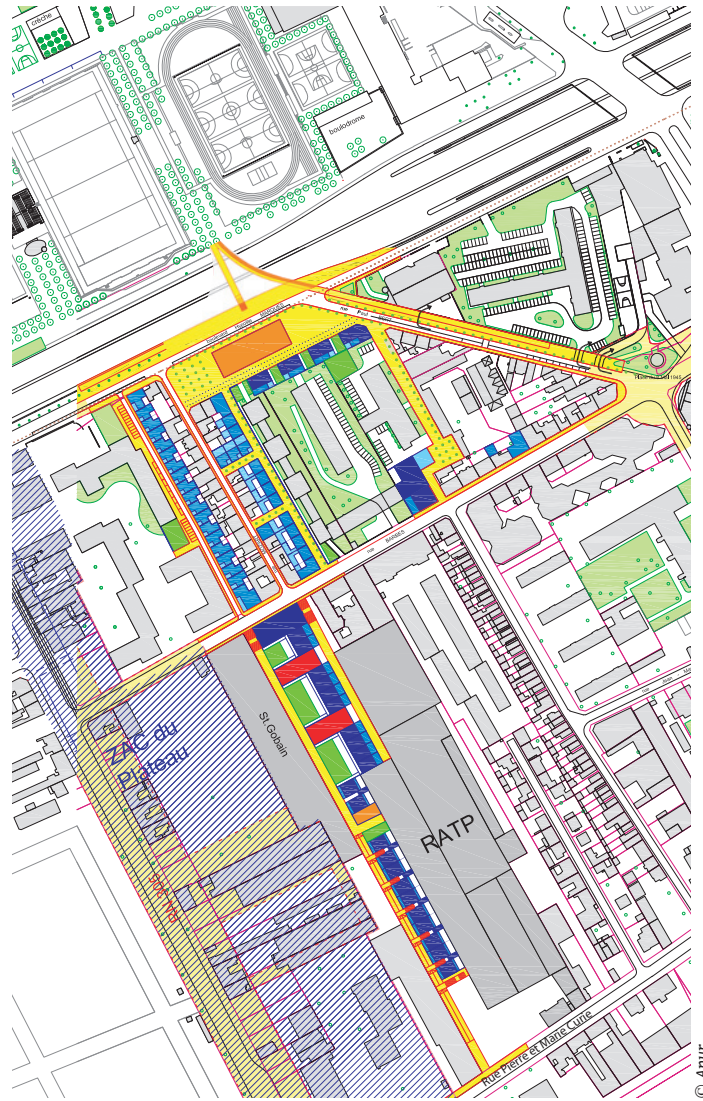
La création de nouvelles voies de circulation piétonnes, accessibles aux PMR, s'accompagne de nouvelles constructibilités au-dessus des ateliers (sans les enterrer). De plus, la trame urbaine est volontairement calée sur les dimensions des nefs des entrepôts actuels pour un phasage de l'opération permettant le fonctionnement du site pendant les travaux. À terme, la rue Mozart pourrait ainsi rejoindre la rue Pierre et Marie Curie (axe nord-sud) et la rue Jean-Marie Poulmarch pourrait se prolonger à l'est pour rejoindre l'avenue de Verdun⁹.

Les logements proposés sont de différents types (forte valeur ajoutée assurant la rentabilité de l'opération). Les maisons de ville en bande s'inscrivent dans les traditions urbaines d'Ivry-sur-Seine, tout en s'inspirant d'exemples hollandais.



9. Il convient de rappeler ici que cette proposition répond à un principe de maillage d'espace public de quartier projeté dans la ZAC du Plateau.

ZAC du Plateau, état projeté (mai 2008) : Création d'un maillage d'espaces publics majeur et de quartier, création d'une liaison douce et végétalisée entre Ivry-sur-Seine et Paris



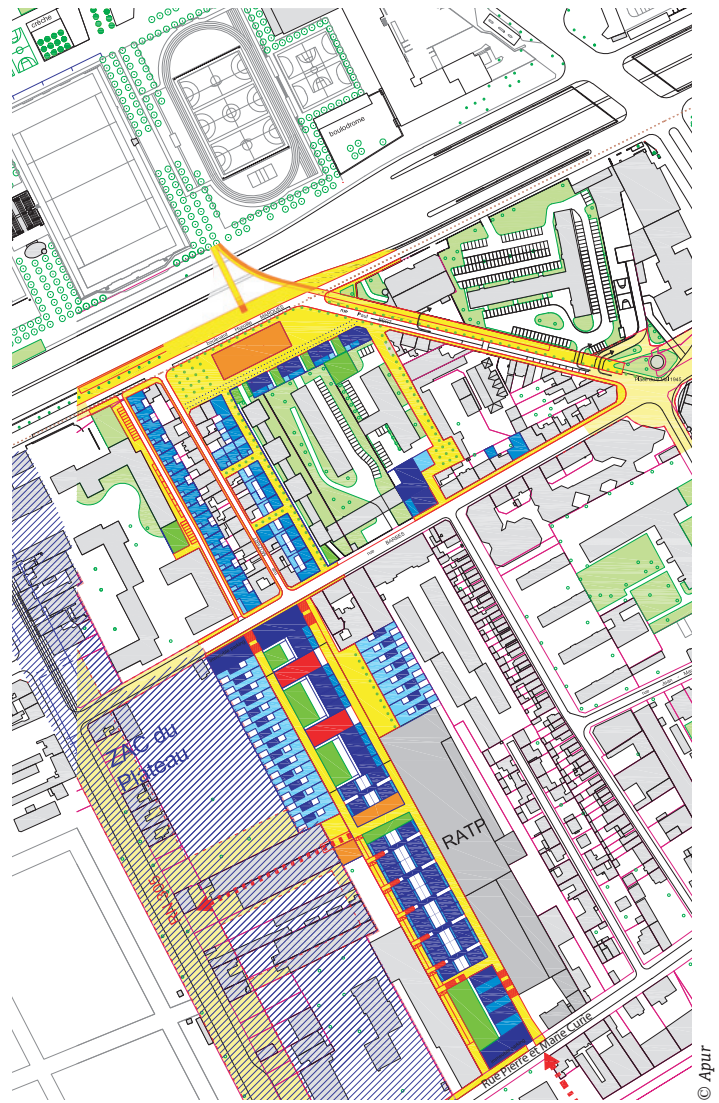
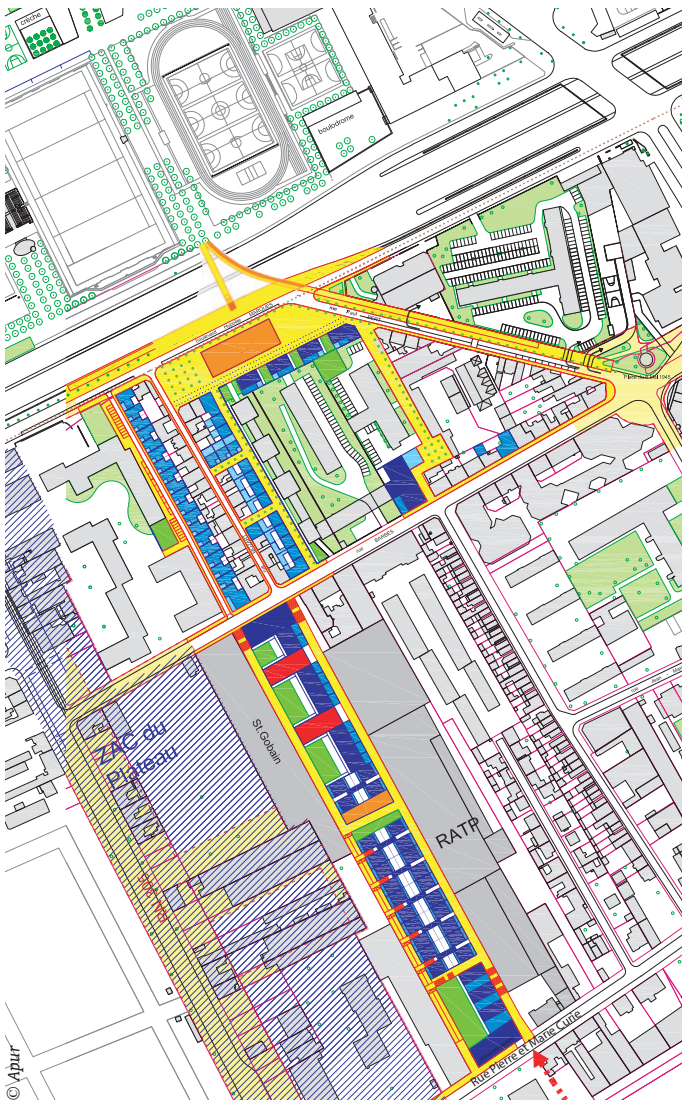
Principe de superposition de programmes au-dessus des entrepôts bus de la RATP (sans interruption d'activité), février 2009 – phases 1 et 2



Entrepôts Saint Gobain, SFIC, rue Barbès à Ivry-sur-Seine

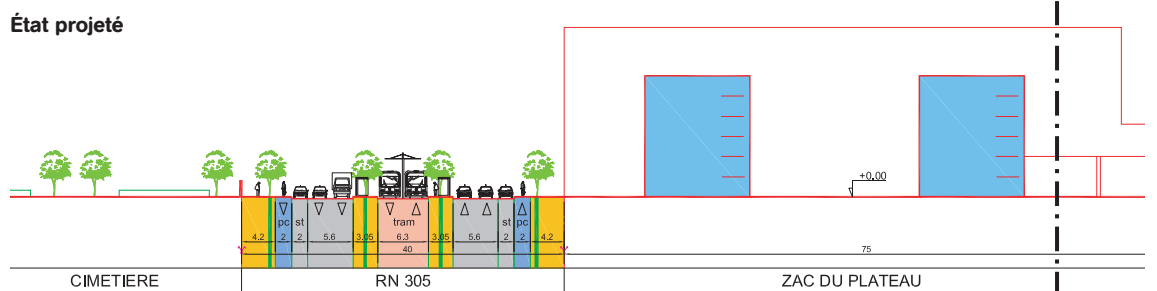
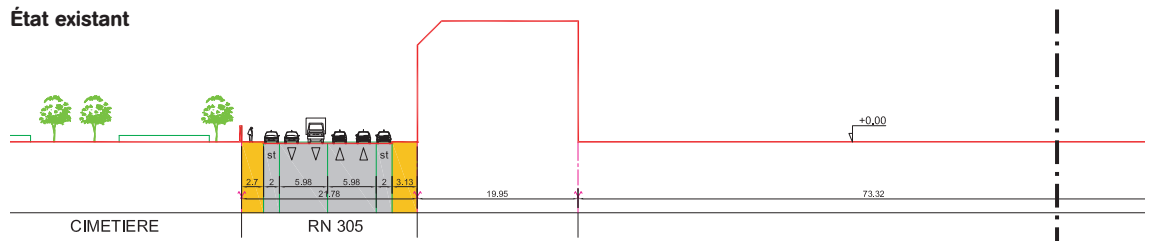


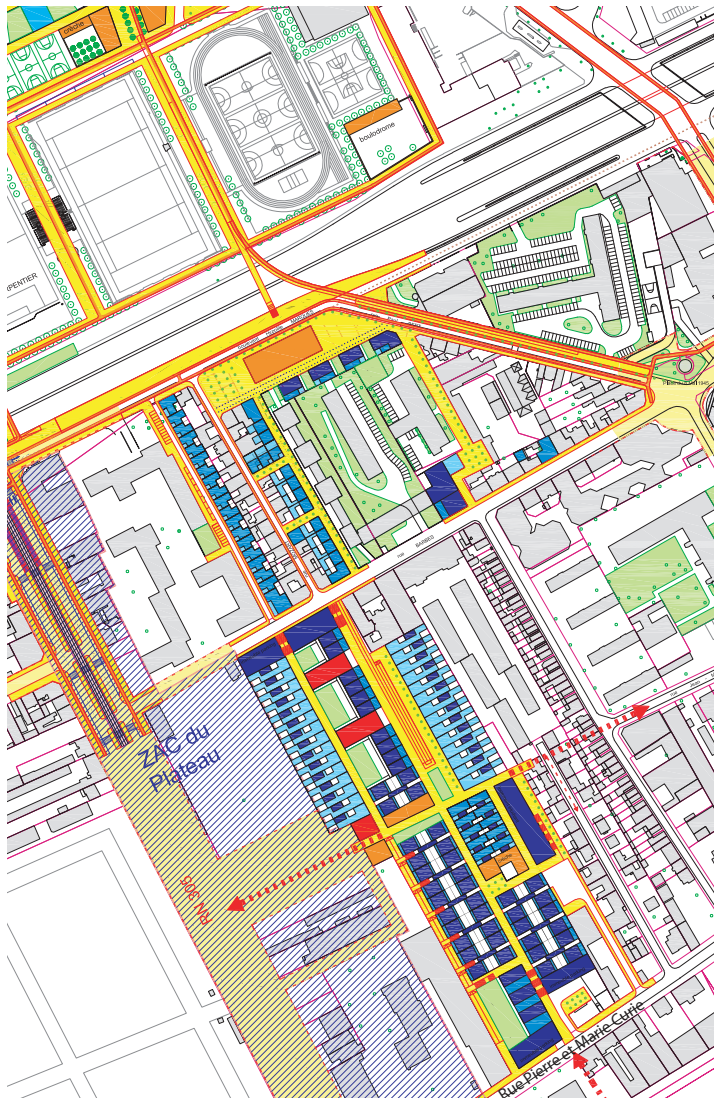
Rue Paul Bert



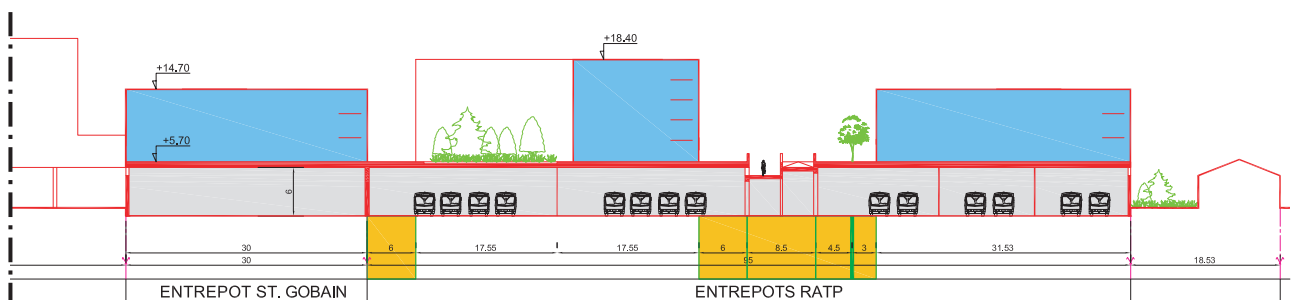
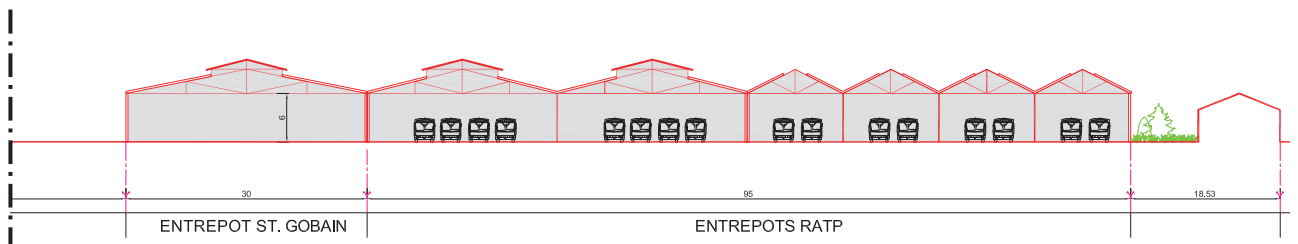
Principe de superposition de programmes au-dessus des entrepôts bus de la RATP (sans interruption d'activité), février 2009 – phases 3 et 4

Coupe longitudinale
au niveau de la rue
Jean-Marie Poulmarch,
février 2009





Principe de superposition de programmes
 au-dessus des entrepôts bus de la RATP
 (sans interruption d'activité),
 février 2009 – phase 5



Exploiter les nouvelles dessertes en transports en commun, améliorer et valoriser l'environnement urbain : secteurs de rénovation des années 60

➤ 3.7 Opérations en cours sur les Olympiades

Présentation du site et diagnostic

Le site des Olympiades, au sud du 13^e arrondissement, a été aménagé dans les années 1970 sur une vaste emprise occupée essentiellement par la gare Paris-Gobelins, délimitée par les rues Baudricourt, de Tolbiac, Nationale et Régnauld, et l'avenue d'Ivry.

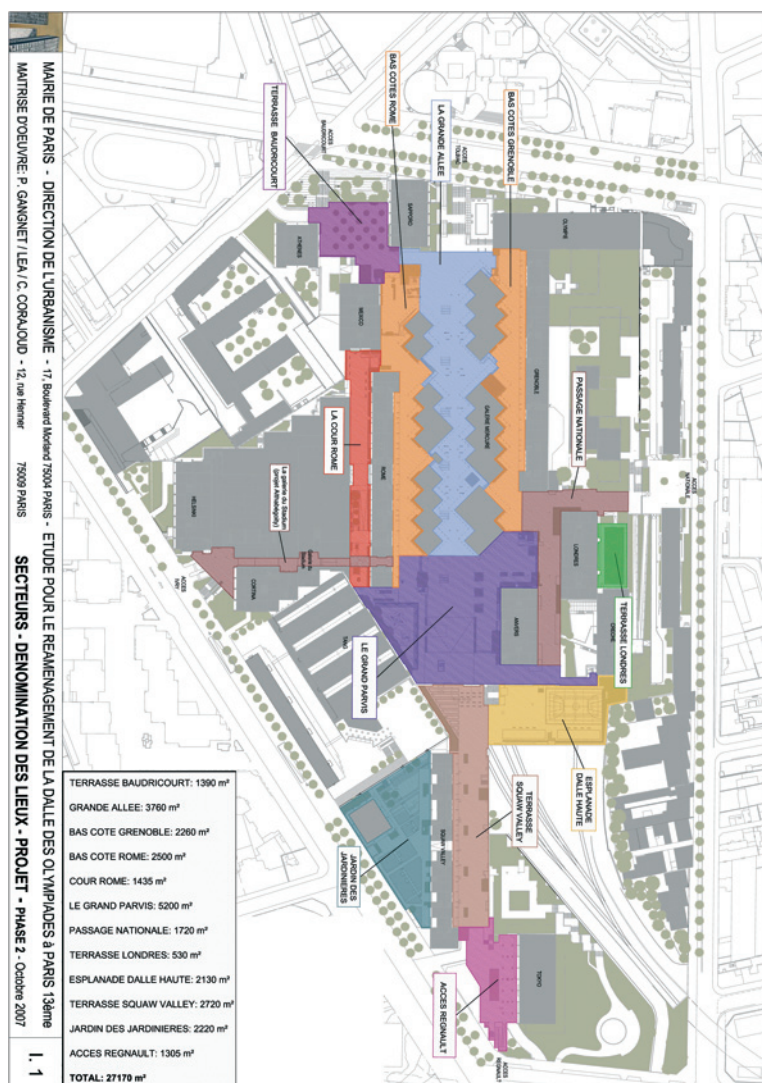
Réalisé selon les principes d'un urbanisme « moderne », l'ensemble immobilier accueille sur son sol artificiel surélevé :

- 3 immeubles de bureaux ;
- 5 tours de logements en copropriété ;
- 3 barres de logements aidés et 2 tours de logements intermédiaires gérés par Paris-Habitat ;
- 3 centres commerciaux : galeries Oslo, Mercure et Stadium ;
- des équipements publics et des services sociaux : école maternelle, crèche, antenne jeunes information, centre social, espace public numérique.

La dalle abrite dans son infrastructure la gare des Gobelins (actuellement dédiée à un marché de gros et demi-gros) et sa halle (utilisée pour des activités de stockage), des parkings, des aires de stockage et de manutention, des locaux et galeries techniques, ainsi que deux voies dites « souterraines », les rues du Disque et du Javelot, destinées à la desserte et au fonctionnement du site.

Des dysfonctionnements urbains (usages des espaces, rupture avec le tissu environnant, etc.) et une inadaptation aux normes de sécurité et d'accessibilité se sont progressivement révélés, ainsi

État existant, dénomination des lieux de projet



© P. Gagnette/LEA/C. Corajoud pour la Mairie de Paris, DU

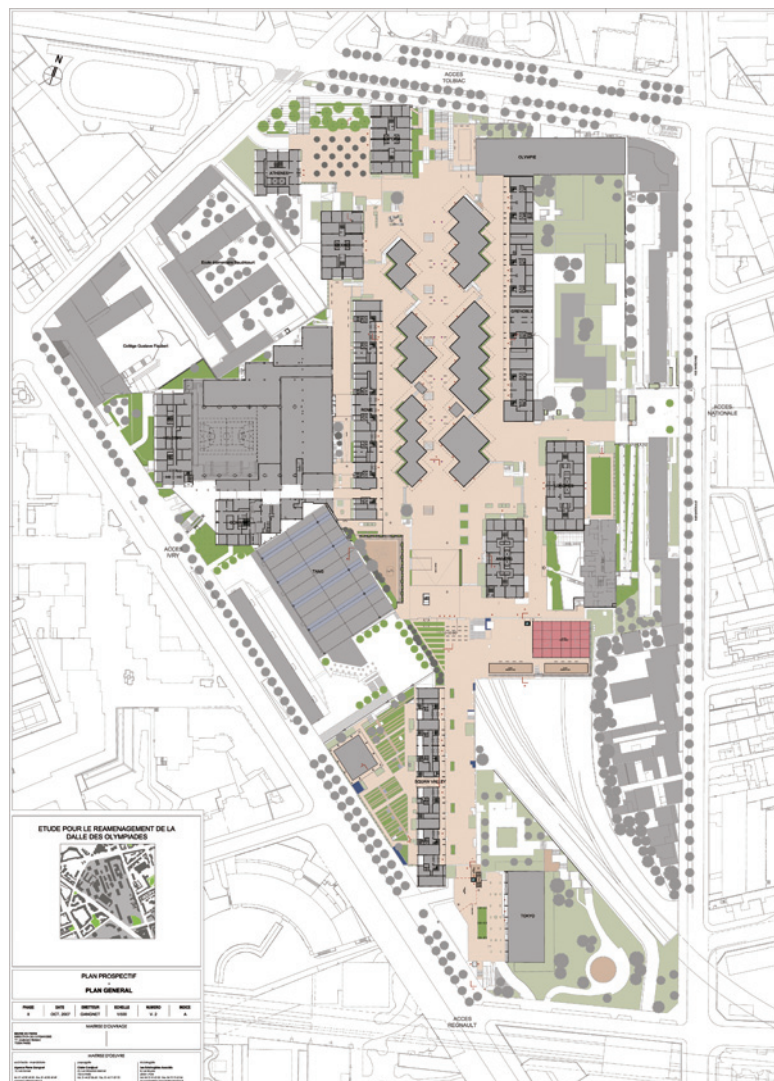
qu'une difficulté croissante pour les membres de l'ASL Olympiades d'assumer les charges liées d'une part au vieillissement du site et des équipements communs des copropriétés « verticales » et d'autre part à la gestion et à l'entretien des espaces ouverts au public.

Le site des Olympiades compte parmi les 11 quartiers inscrits au Grand Projet de Renouvellement Urbain (GPRU) de la couronne de Paris et figure au Contrat Urbain de Cohésion Sociale 2007-2009 en tant que territoire de veille.

Les projets engagés

L'intervention publique aux Olympiades se décline actuellement sous différentes formes :

1. La mise en œuvre d'une opération d'aménagement dite du « Stadium élargi » confiée à la SEMAPA par une convention d'aménagement en date du 21 avril 2004, destinée au réaménagement de l'accès avenue d'Ivry, à la reconfiguration de la galerie commerciale et des locaux, et à la mise en sécurité du site ;
2. Le renforcement et l'amélioration de l'offre en équipements publics avec :
 - l'aménagement d'un gymnase de 3 salles desservi par la galerie du Stadium,
 - la restructuration de l'école maternelle Javelot imbriquée dans le Stadium,
 - la construction de deux nouvelles crèches (30 et 60 berceaux) côté rue Nationale pour remplacer la crèche Javelot (60 berceaux) ;
3. L'instauration d'un partenariat entre la Ville et l'ASL Olympiades pour la gestion et l'amélioration des espaces ouverts au public. La Ville de Paris a confié à l'architecte urbaniste Pierre Gangnet une étude globale de réaménagement des espaces de la dalle achevée mi-2008, qui, dans la continuité de la réfection des accès à la dalle engagée en 2006, permettra la mise en œuvre de projets destinés en particulier à :
 - améliorer les conditions de circulation piétonne sur la dalle et l'accessibilité aux équipements et services publics ;
 - valoriser et sécuriser les espaces inutilisés en répondant aux besoins non satisfaits sur la dalle.



Plan prospectif général de réaménagement de la dalle des Olympiades et des accès

© P. Gangnet/LEA/C. Corajoud pour la Mairie de Paris, DU

➤ 3.8 Création d'une réserve pour équipement public culturel et sportif sur le domaine RFF des Olympiades

Le projet des Olympiades a été stoppé en 1974 avant d'être terminé. La question de la « fin des Olympiades » est posée depuis les études préalables à la mise en œuvre du GPRU en 2001.

Lorsque ce projet a été stoppé, une dalle et des tours qui devaient venir couvrir la gare de fret, n'ont jamais été réalisés. Il reste donc au dessus de cette gare et des voies ferrées (aujourd'hui inutilisées) appartenant à Réseau Ferré de France un trou béant de plus de 7 300 m², capable d'accueillir des programmes qui viendraient s'adosser à l'arrière des galeries commerciales et des parkings résidentiels.

Ce volume capable, d'une hauteur de 15 m sur une surface de plus de 4 000 m², peut être raccordé à la rue Nationale et à la rue Renault au droit de l'entrée du tunnel, en sursol des voies ferrées sur une surface de 2 000 m².

Aujourd'hui, le prolongement de la ligne 14 jusqu'aux Olympiades, la mise en service du Tramway des Maréchaux ainsi que la création du pôle universitaire de Paris Rive Gauche qui va créer des besoins nouveaux en équipements et en services, donnent une nouvelle visibilité à ce site jusqu'alors enclavé et desservi seulement par la ligne 7 du métro.

Dans ce contexte et en raison de la très grande densité des constructions dans l'opération des Olympiades, les scénarios de développement de ce secteur sud des Olympiades montrent que ce site ne se prête ni à une opération de logements, ni à une opération de bureaux.

En revanche, la taille et la configuration très particulière de ce volume permettrait d'y créer un grand équipement, d'échelle parisienne, voire métropolitaine, d'une taille similaire à celle des grands équipements sportifs et/ou culturels de Paris – salle de 3 000 m² (64x48), ses dépendances et services sur 500 m², ensemble desservi par un vaste parvis piéton de plus de 1 500 m² depuis la rue Renault. Ce sont des dimensions tout à fait comparables à celles de la salle de la halle Carpentier et plus vastes que l'ensemble du Théâtre de la Ville. Il serait donc possible de créer dans cette dernière partie des Olympiades, soit un ensemble d'équipements nécessaires au quartier, soit un grand équipement d'échelle parisienne.

L'ajout dans le PLU d'une réserve pour équipement public sur ce site indiquerait clairement la volonté de la Ville de consacrer ce lieu à un projet public de grande ampleur sans empêcher le fonctionnement des entrepôts souterrains mais en supprimant leur impact négatif sur l'ensemble du quartier. Depuis une trentaine d'années, la difficulté de connexion entre le terrain naturel et la dalle des Olympiades perdure du fait de ce vaste volume laissé béant. L'intégration de cette réserve pour équipement public culturel et/ou sportif sur le domaine RFF des Olympiades, dans le PLU est le premier pas vers cette nouvelle jonction.

10. La gare de fret des Gobelins est aujourd'hui reconvertie en relais logistique majeur pour l'approvisionnement des commerces parisiens. Ces entrepôts sont très utilisés et répartis sur deux sous-sols.

11. En effet, une partie du square Ulysse Trélat pourrait être restructurée à cette occasion. Les galeries commerciales Oslo pourraient également être requalifiées pour faciliter les accès depuis les dalles basse et haute.



Vue depuis la rue Renault

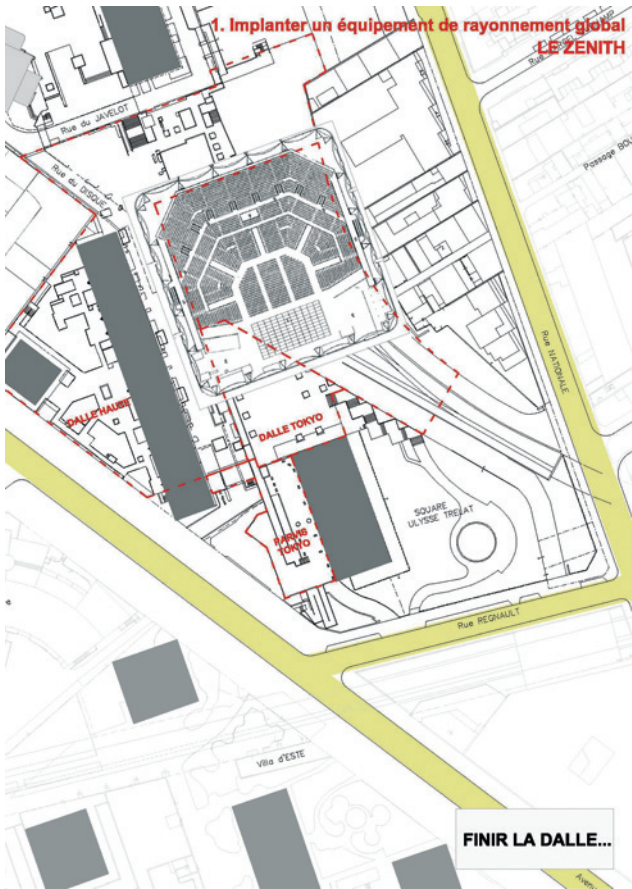


Vue depuis le niveau de la gare de FRET vers la barre Squaw Valley

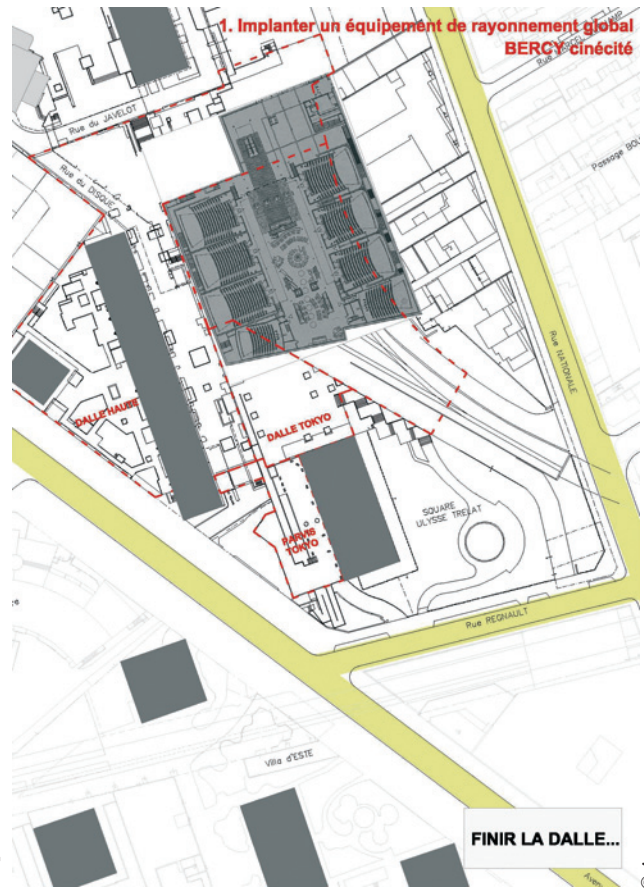




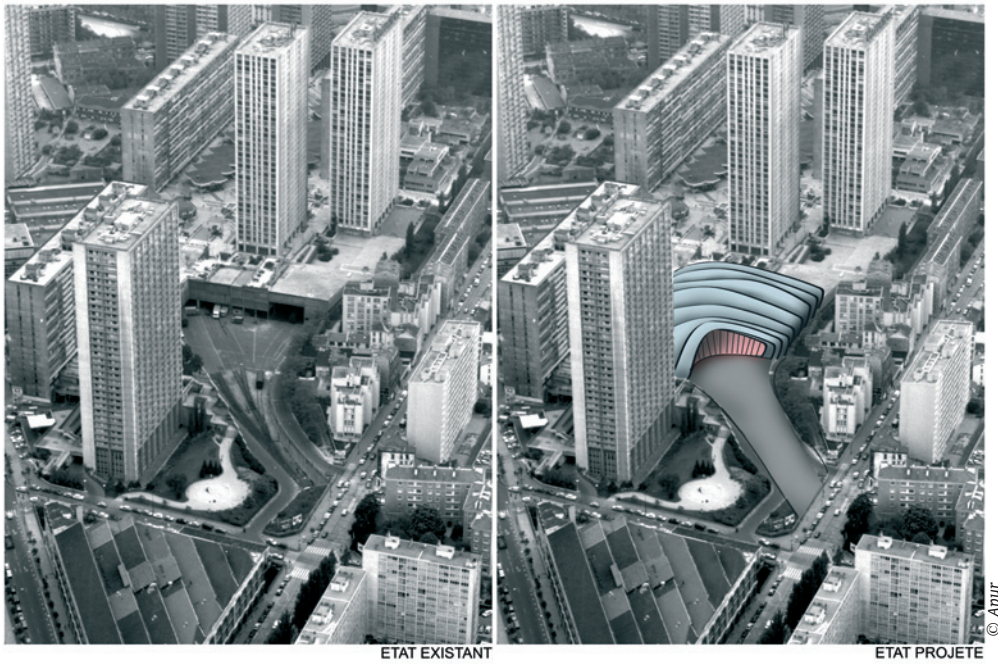
État existant et test d'insertion de grands équipements culturels au dessus de domaine RFF des Olympiades



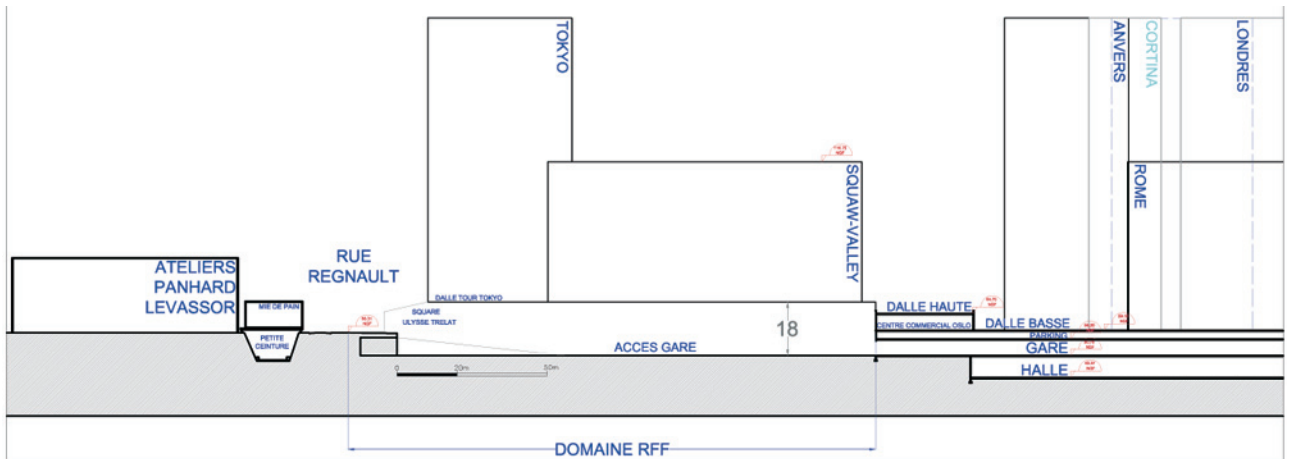
Test d'insertion du Zénith



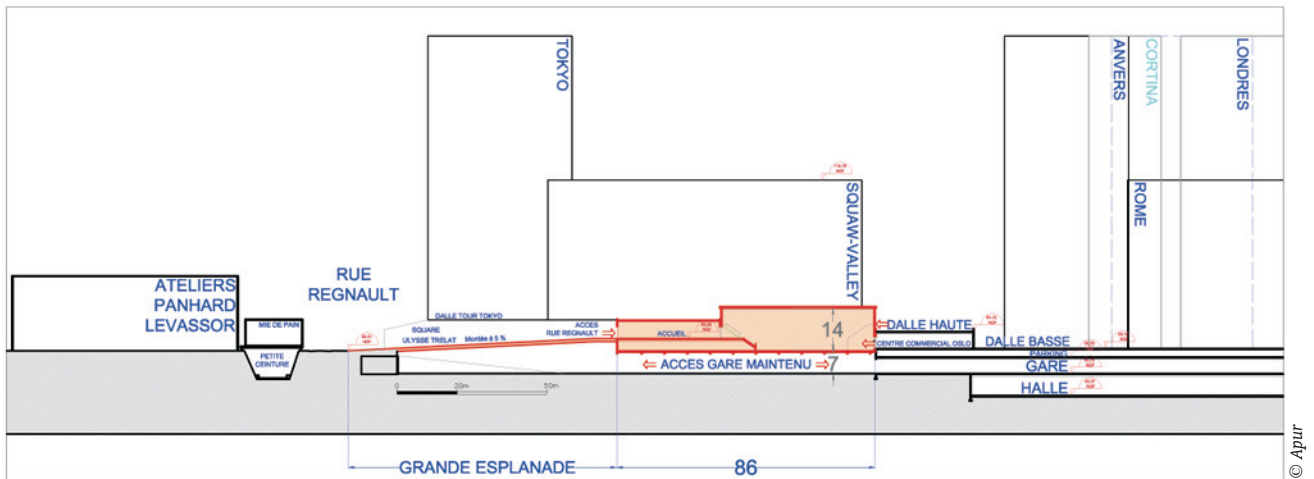
Test d'insertion du multiplex de cinéma « Bercy cinécité »



Test d'insertion d'un grand équipement public au dessus de domaine RFF des Olympiades



Coupe longitudinale sur la fin de la dalle des Olympiades et la gare de FRET
Etat existant



Coupe longitudinale sur la fin de la dalle des Olympiades et la gare de FRET
Projet d'implantation d'un ou plusieurs équipement(s)

➤ 3.9 Aider à la requalification du secteur Vénétie-Villa d'Este

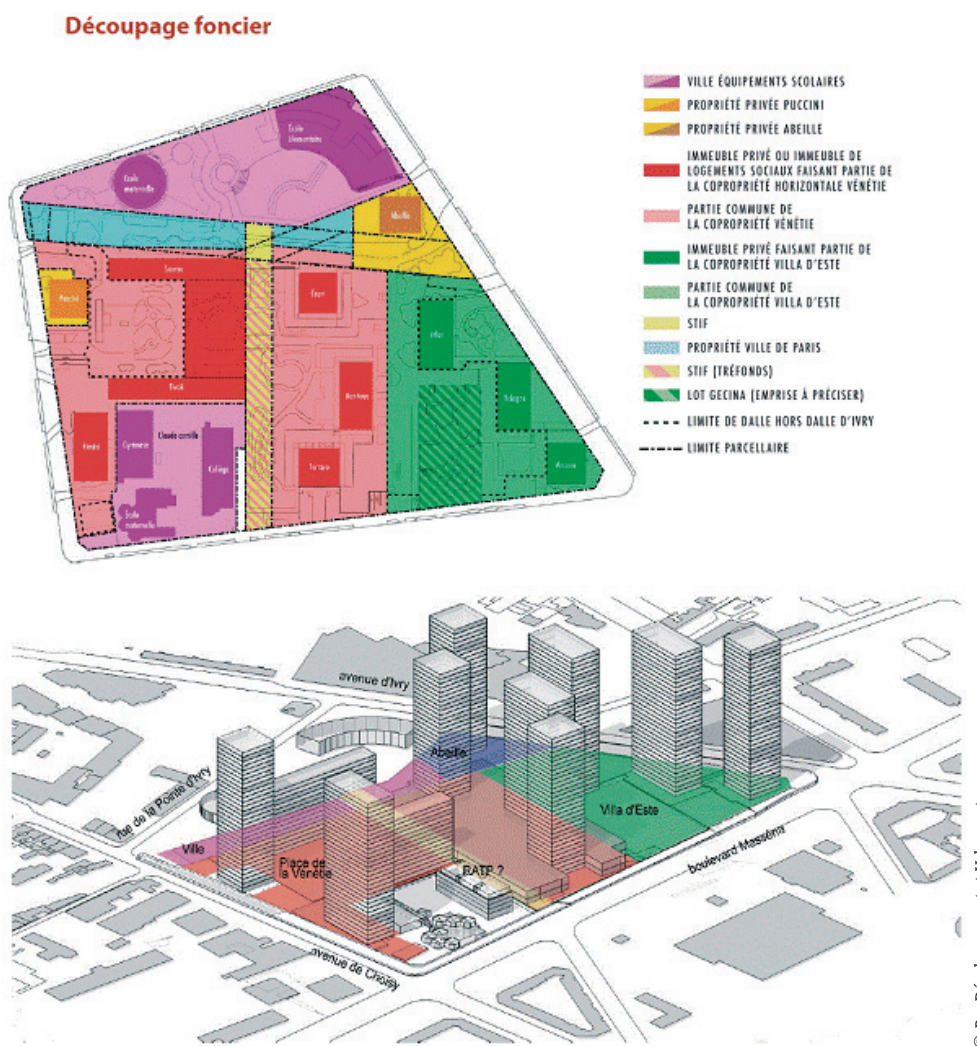
À l'interface entre le centre sportif Georges Carpentier et les Olympiades, le secteur Vénétie-Villa d'Este fait actuellement l'objet d'une étude pré-opérationnelle menée par Pro-Développement et pilotée par la DU. Ce territoire, inscrit au Contrat de Ville 2000-2006, a été reporté au Contrat Urbain de Cohésion Sociale 2007-2009.

Présentation du site et diagnostic

L'îlot Vénétie- Villa d'Este, d'une superficie de 6,5 hectares, a été construit dans les années 70 selon les principes du mouvement moderne : immeubles de grande hauteur en tours et barres, disparition de la rue traditionnelle, abandon de l'alignement sur rue, création de grands espaces ouverts où se mêlent usages publics et privés.

Comme pour la plupart des opérations de construction de cette époque, le découpage foncier est complexe. Il comprend 11 immeubles d'habitation composés de 8 tours constituant chacune 8 copropriétés verticales gérées par des syndicats différents et de 3 immeubles appartenant à 2 bailleurs sociaux (Coopération et Famille et la SAGECO). Le site s'est progressivement dégradé. Il connaît aujourd'hui d'importantes difficultés en termes social, urbain et d'habitat.

6 821 habitants vivent sur cet îlot composé de 2857 logements. La population d'origine étrangère (notamment d'origine asiatique) y est très fortement représentée et le taux de chômage élevé, avec un nombre très important de chômeurs de longue durée.



© Pro-Développement et Urban act

En termes urbains, les principales difficultés rencontrées concernent la présence d'espaces libres mal entretenus et souvent dégradés, des conflits d'usage entre les piétons et les véhicules de livraisons qui circulent sur des espaces privés non conçus pour cette fonction, des cheminements compliqués rendant difficile l'accès au site.

Les dysfonctionnements et la dégradation du secteur Villa d'Este / Place de Vénétie / Dalle d'Ivry ont conduit la Ville de Paris à envisager une intervention pour la réfection et la réorganisation des espaces. Dans ce but, différentes études ont été réalisées.

Les projets engagés

Au-delà de l'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) lancée en 2008 et de l'amélioration de l'offre en équipements, le renouvellement urbain du quartier apparaît comme une priorité. La Ville est déjà intervenue ponctuellement sur les espaces dont elle maîtrise le foncier avec :

- le réaménagement en octobre 2004 d'une partie du jardin de la dalle d'Ivry, avec en particulier des plantations plus importantes et l'installation de jeux pour enfants ;
- le réaménagement et l'extension en mars 2007 de la liaison publique entre la dalle d'Ivry et la rue de la Pointe d'Ivry.

Plus globalement, sur l'ensemble du site, suite à la réalisation des différents diagnostics et à la définition d'un schéma directeur pour l'aménagement des espaces libres (étude Hennin de fin 2004), une étude de programmation confiée à une équipe conduite par le cabinet Pro-Développement a été lancée à l'été 2008 pour définir un programme opérationnel. La première phase s'est achevée en février 2009 avec la présentation de différents scénarii portant sur les aménagements de surface et la réorganisation des livraisons sur le site. La seconde phase de l'étude permettra d'affiner les scénarii qui seront retenus par la Ville pour aboutir à des propositions opérationnelles à l'été 2009.

En termes d'aménagement de surface, les principes du schéma directeur de 2004 sont a priori confirmés, avec la création d'un espace de type parvis sur la place de Vénétie et la création d'un jardin public et de cheminements piétons maillés avec la dalle d'Ivry sur la Villa d'Este.

Les évolutions logistiques sont en cours d'examen en lien avec le groupe CASINO.



© Pro-Développement

Conclusion

Cette étude qui va de la porte d'Ivry à la porte d'Italie a fait apparaître la richesse de ces territoires à l'interface entre Paris, Gentilly, le Kremlin-Bicêtre et Ivry-sur-Seine.

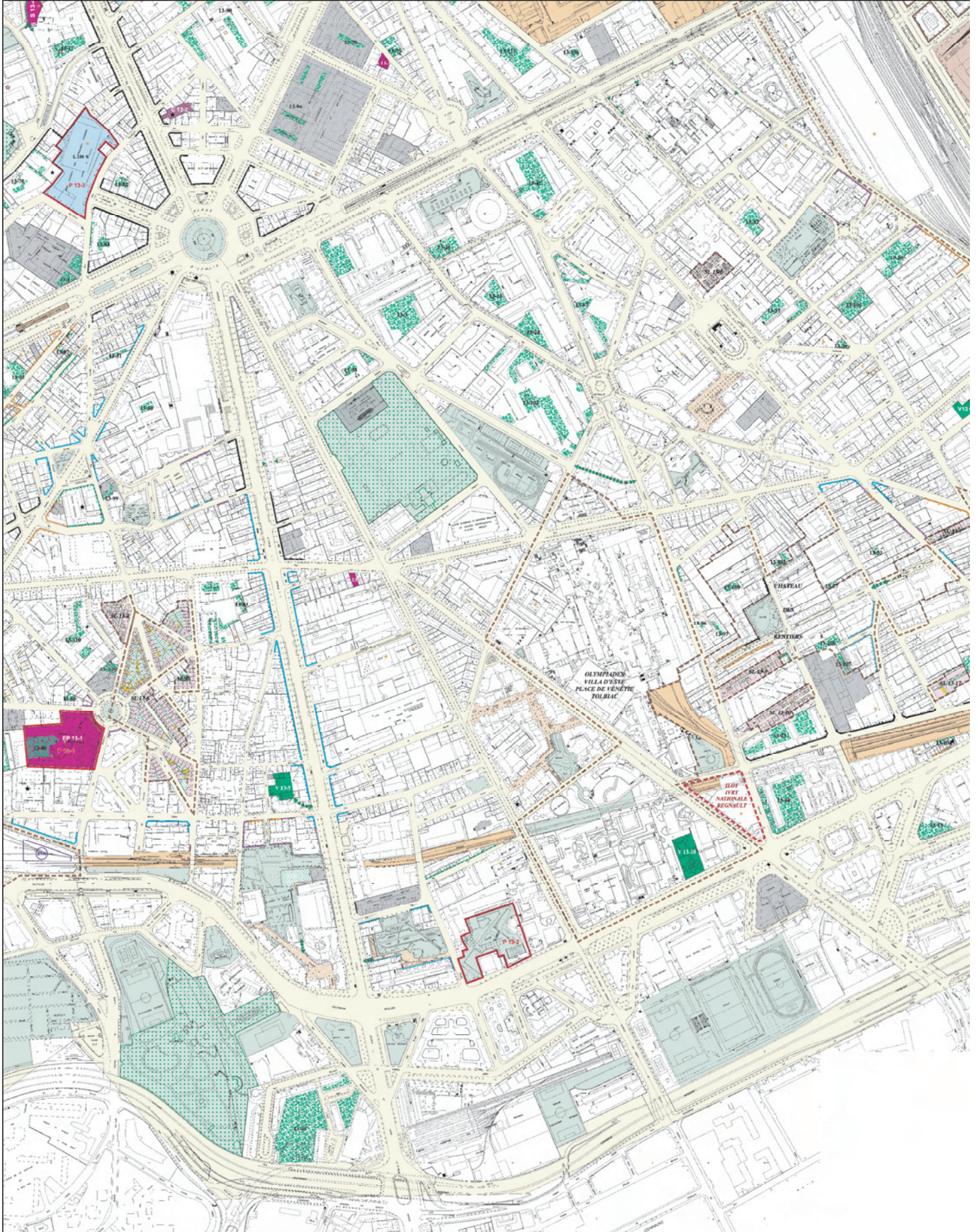
En effet, ce secteur tient une place forte à l'échelle métropolitaine. Les enjeux liés à la mobilité apparaissent comme une priorité dans ce travail sur la réduction des coupures entre Paris et les communes voisines. La mise en place de plusieurs modes de transports lourds, récente ou à venir, s'accompagne de la création d'espaces publics de qualité. Les modes de circulation pour les piétons et pour les vélos peuvent ainsi retrouver leur place dans un secteur jusqu'ici principalement consacré à des flux routiers. Cet élan mérite d'être prolongé à travers la couronne.

De plus, de vastes projets d'aménagement sont déjà enclenchés de part et d'autre du boulevard périphérique. La plupart d'entre eux apportent une mixité programmatique encourageant le rapprochement entre des centralités jusqu'ici dissociées. Ces profondes mutations en cours demandent à être anticipées, coordonnées et complétées afin de réduire au mieux les coupures entre les trois communes.

Afin de renforcer la mise en cohérence urbaine du secteur, plusieurs approches prospectives sont envisageables. Aussi, plusieurs orientations de projets, dont les délais et les coûts de mise en œuvre sont très variables, ont été proposées pour servir de support à des réflexions qui doivent prendre forme dès aujourd'hui. Par exemple, le passage d'un transport en commun structurant sur l'avenue de la Porte de Choisy, le maillage du Centre Sportif Carpentier ou la construction d'une allée entre les portes de Choisy et d'Ivry-sur-Seine, sont des propositions qui peuvent devenir opérationnelles à court et moyen terme. D'autres comme la restructuration des dépôts bus de la RATP et Saint-Gobain à Ivry-sur-Seine ou le réaménagement de la Porte d'Italie impliquent des interventions lourdes sur les infrastructures du boulevard périphérique ou posent des problèmes fonciers et de financements complexes, et sont donc à envisager à plus long terme.

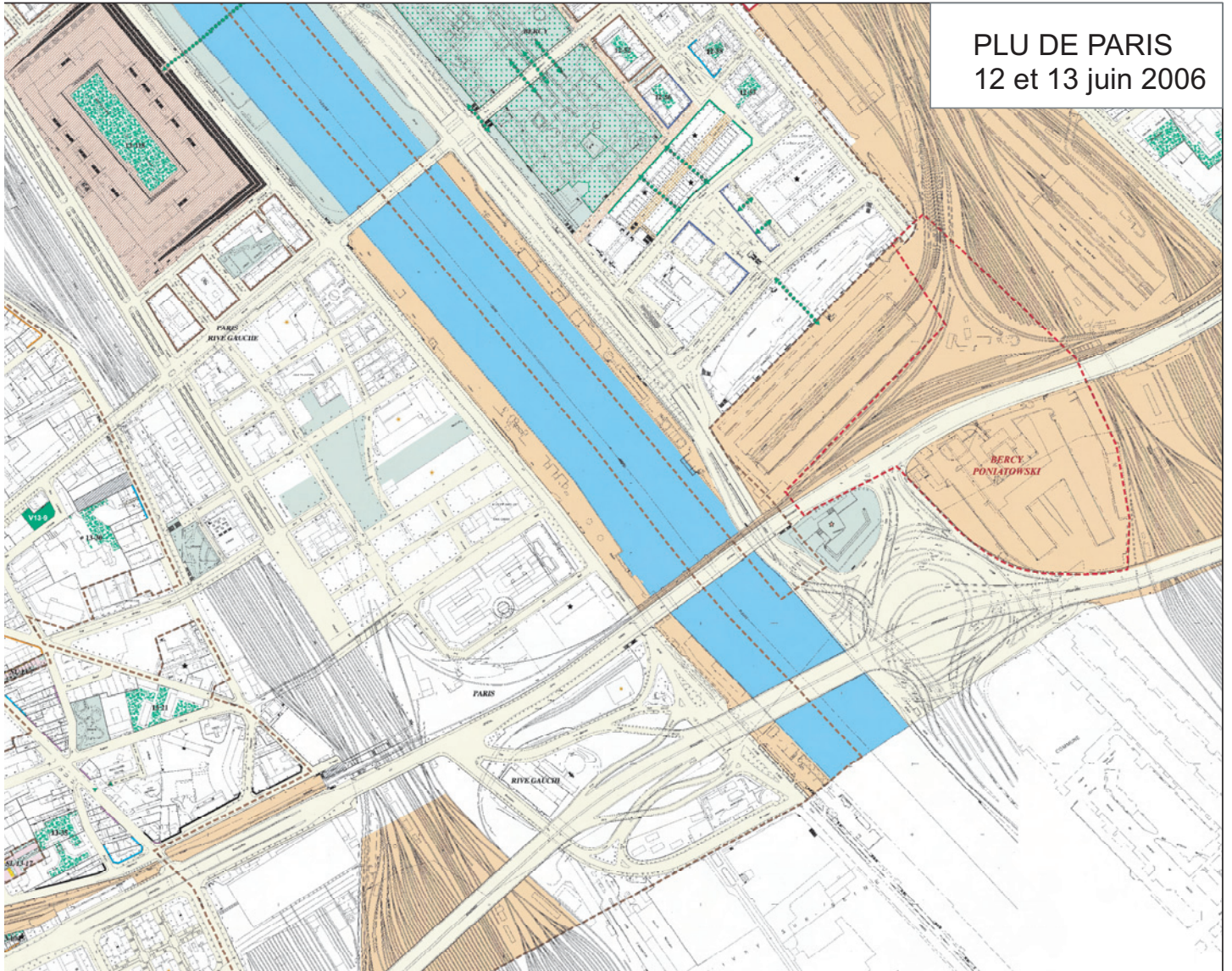
La dynamique issue des discussions avec les communes voisines va être poursuivie en 2009 autour de trois objectifs :

- l'amélioration des espaces publics à l'interface de Paris, de Gentilly, du Kremlin-Bicêtre et d'Ivry-sur-Seine avec l'ambition de premières phases d'intervention à court terme ;
- des projets de restructuration et de requalification des ensembles de logements sociaux qui subissent fortement les nuisances du boulevard périphérique ;
- les premières études de restructuration des ouvrages du boulevard périphérique et des voies autoroutières et de leur impact notamment sur le centre de maintenance de la RATP situé entre la Porte d'Italie et la Porte de Choisy.



Annexe

PLU DE PARIS
12 et 13 juin 2006



Légende des plans de l'atlas général

I. Zonage <ul style="list-style-type: none"> Zone urbaine générale Zone urbaine de grands services urbains Zone urbaine verte Zone naturelle et forestière Secteur de taille et de capacité d'accueil limités Terrain appartenant au secteur de protection de l'artisanat et de l'industrie 	II. Localisation des équipements et aménagements prévus <ul style="list-style-type: none"> E 12-01 Emplacement réservé pour équipement public, ouvrage public ou installation d'intérêt général (voir liste dans le règlement, tome 2) (L.123-1 b') V 12-01 Emplacement réservé pour espace vert public au bénéfice de la Ville de Paris (voir liste dans le règlement, tome 2) (L.123-1 b') P 12-01 Périmètre de localisation d'équipement, ouvrage, espace vert public ou installation d'intérêt général à réaliser (voir liste dans le règlement, tome 2) (L.123-2 c) Périmètre devant faire l'objet d'un projet d'aménagement global (voir liste dans le règlement, tome 2) (L.123-2 a) Plate-forme de transit en temps partagé des marchandises et déchets acheminés ou évacués par voie d'eau Emplacement réservé en vue de la réalisation de logement ou de logement localisé social au sens de l'article L.302-5 du Code de la construction et de l'habitation (L.123-2 b) LS 25% Obligation de réaliser en habitation affectée au logement social 25% de la surface hors œuvre nette, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3 L 50% Obligation de réaliser en habitation au moins 50% de la surface hors œuvre nette, et d'affecter au moins 50% du programme d'habitation prévu à du logement social, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3 LS 50% Obligation de réaliser en habitation affectée au logement social 50% de la surface hors œuvre nette, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3 L 100% Obligation de réaliser en habitation 100% de la surface hors œuvre nette, et d'affecter au moins 50% du programme prévu à du logement social, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3 LS 100% Obligation de réaliser en habitation affectée au logement social 100% de la surface hors œuvre nette, dans les conditions énoncées à l'article UG.2.3 	IV. Implantation et hauteur des constructions <p>Hauteur maximale des constructions</p> <p>Gabarits-enveloppes :</p> <p>Hauteur de verticale Indiquée par la couleur : - H = 5 m : Rose - H = 7 m : Kaki - H = 10 m : Vert - H = 12 m : Orange - H = 15 m : Violet - H = 18 m : Bleu clair - H = 20 m : Noir - H = 23 m : Gris - H = 25 m : Bleu marine - Verticale de même hauteur que la façade existante : Marron</p> <p>Couronnement Indiqué par le type de trait : UG 10.2.1 ou UGSU 10.2.1 : - Horizontal : Pointillé - P = 1/3, h = 2 m : Hachures - P = 1/2, h = 3 m : Tiré court - P = 1/1, h = 4,5 m : Tiré long - P = 2/1, h = 4,5 m : Tiré mi-long</p> <p>Exemples : hauteur 18 m, couronnement P = 1/1, h = 4,5 m ; hauteur 10 m, couronnement P = 1/3, h = 2 m</p>
III. Aménagement et traitement des voies et espaces réservés à la circulation <ul style="list-style-type: none"> Voie publique ou privée Aménagement piétonnier Emplacement réservé pour élargissement de voie ou création de voie publique communale Servitude d'alignement (Servitude d'utilité publique) Emprise de constructions basses en bordure de voie avec mention éventuelle "R+1" si un étage est autorisé. Voie à conserver, créer ou modifier avec indication éventuelle de largeur Liaison piétonnière à conserver, créer ou modifier Passage piétonnier sous porche à conserver 	V. Protection des formes urbaines et du patrimoine architectural <ul style="list-style-type: none"> Volumétrie existante à conserver Emprise constructible maximale éventuellement limitée en hauteur et en emprise au sol Bâtiment protégé, ou parcelle comportant un ou des bâtiments protégés (voir la liste dans le règlement, tome 2) Élément particulier protégé (voir la liste dans le règlement, tome 2) <p>A titre d'information : Parcelle comportant un élément protégé au titre des monuments historiques : - par un arrêté de classement au titre des monuments historiques - par un arrêté d'inscription au titre des monuments historiques</p> <p>Dans les secteurs délimités par un tiret violet (— — — — —), une réduction au 1/2000^{ème} des documents graphiques des Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur est reportée à titre indicatif et ne possède aucun caractère réglementaire. Les Plans de sauvegarde et de Mise en Valeur peuvent être consultés à la Préfecture de Paris.</p>	
	VI. Protection et végétalisation des espaces libres <ul style="list-style-type: none"> Espace vert protégé (EVP) Espace libre protégé (ELP) Espace boisé classé (EBC) Espace libre à végétaliser (ELV) Espace à libérer (EAL) 	
	VII. Secteurs soumis à des dispositions particulières (voir la liste des secteurs dans le règlement, tome 2)	
	VIII. Pour information : Parcelle signalée pour son intérêt patrimonial, culturel ou paysager	

DE LA PORTE D'ITALIE À LA PORTE D'IVRY, Propositions et projets à l'interface de Paris, d'Ivry-sur-Seine, du Kremlin-Bicêtre et de Gentilly

Cette étude inscrite au programme partenarial 2008 de l'Apur, concerne un territoire d'étude qui s'étend de la rue de Tolbiac au nord jusqu'aux territoires d'Ivry-sur-Seine, du Kremlin-Bicêtre et de Gentilly. Elle englobe l'ensemble des territoires à l'interface des quatre communes, et particulièrement ceux qui aujourd'hui constituent des coupures, tel les vastes enclos des grands stades ou des services urbains et les infrastructures routières, et en premier lieu le boulevard périphérique, qui génèrent des nuisances et s'insèrent difficilement dans le maillage urbain.

L'examen de l'ensemble de ce territoire montre qu'il est aujourd'hui très sollicité. De nombreux projets s'y développent notamment le long des grandes voies radiales, à Ivry et au Kremlin-Bicêtre.

Ces projets urbains en cours ou à l'étude rendent nécessaire un regard global. L'étude a pour ambition la mise en cohérence des interventions projetées par des acteurs différents et à des rythmes très divers à partir de quelques objectifs partagés :

- la réduction des coupures entre les villes concernées ;
- la mesure de l'impact du nouveau pôle universitaire de Paris rive gauche, des extensions du réseau de transport en commun et des grands projets d'aménagement ;
- l'élaboration de propositions de projets destinées à renforcer la cohérence globale des actions en cours, à faciliter leur mise en œuvre, à compléter les projets urbains sur les territoires non pris en compte par les projets connus.

S'appuyant sur ces objectifs, une série de propositions ont été élaborées.

- Réaménager les franchissements du boulevard périphérique et les accès actuels aux portes ;
- Améliorer et valoriser l'environnement urbain et protéger les immeubles de logement en rives du boulevard périphérique ;
- Intervenir sur le tissu urbain et en particulier sur certaines grandes emprises de part et d'autre du boulevard périphérique (cité Paul Bourget et îlot « Bricorama-Total-Vinci », ateliers RATP à Paris, dépôts de bus de la RATP et ensemble de logement à Ivry-sur-Seine, secteur sud des Olympiades...);
- Densifier le réseau des espaces publics pour les circulations douces ;
- Réunir les territoires aujourd'hui éloignés grâce à de nouveaux programmes bâtis.

Ces propositions sont également déclinées par grands territoires.

- Porte d'Italie : requalifier la cité Paul Bourget et mieux accéder au Parc Kellermann ;
- Transformer le stade Carpentier pour qu'il ne soit plus une enclave mais un parc sportif urbain ;
- Réaménager l'Avenue de la porte de Choisy pour créer une meilleure continuité urbaine entre Paris et Ivry-sur-Seine et prolonger dans Paris la voie dédiée aux transports en commun de surface ;
- Rapprocher Ivry et Paris entre les portes de Choisy et d'Ivry par une « allée » qui enjambe le boulevard périphérique et traverse le stade Carpentier ;
- À Ivry, restructurer les îlots compris entre la rue Paul Bert et la rue Mozart, le boulevard Hyppolite Marqués et la rue Barbès, enrichir le réseau des espaces publics, produire des logements ;
- À Paris, création d'une réserve pour équipement public culturel et sportif aux Olympiades.