

FICHE D'IDENTITÉ

IVRY-SUR-SEINE

COMMUNES DU PÉRIMÈTRE ÉTENDU IVRY / PARIS XIII

GARE ET INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

DATE DE CRÉATION DE LA GARE :

Réseau ferrovière : 1900

Réseau métropolitain : 1946

VOCATION D'ORIGINE DE LA GARE :

Station de métro (ligne 7)

Réseau ferroviaire : RER

CONNECTION DU RÉSEAU :

3 pôles

- METRO 7 (station *Pierre Curie*)
- (station *Mairie d'Ivry*)
- RER C (station *Ivry-Sur-Seine*)
- + TRAM MS

QUALITÉ DE DESSERTE :

FRÉQUENCE :

NOMBRE D'ENTRANTS :

MAIRIE D'IVRY L.7

10000 à 15 000 ENTRANTS

IVRY RER C

5000 à 10000

PDUIF

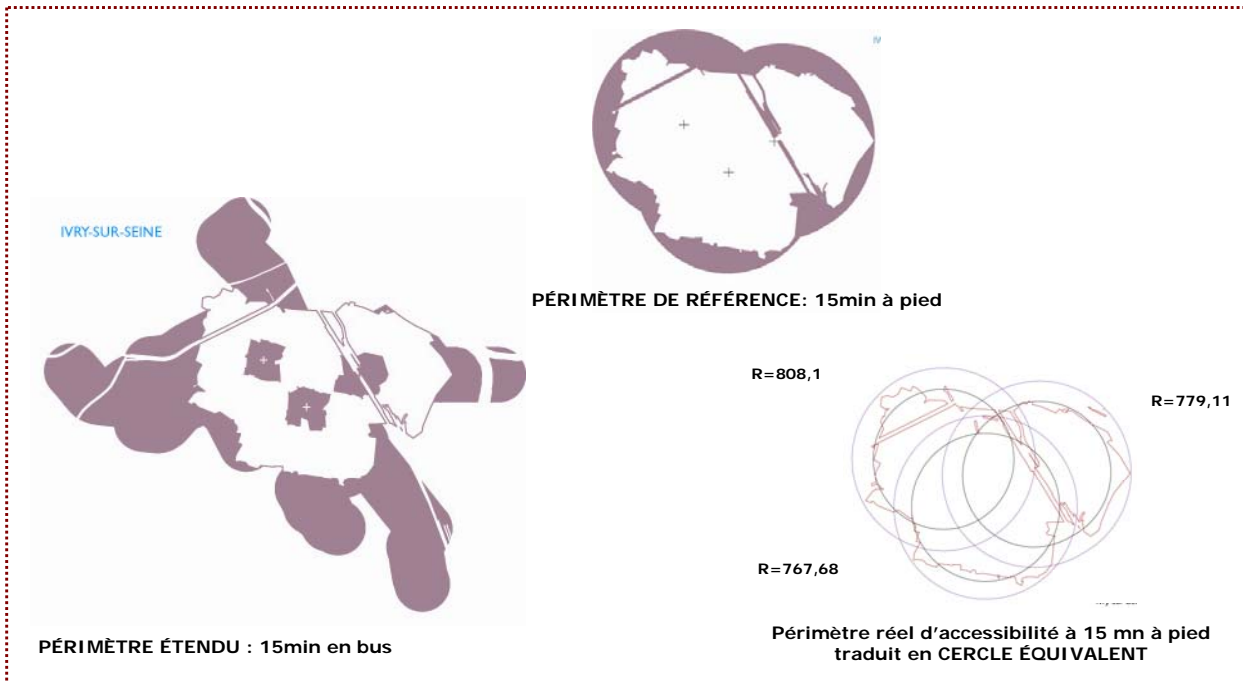
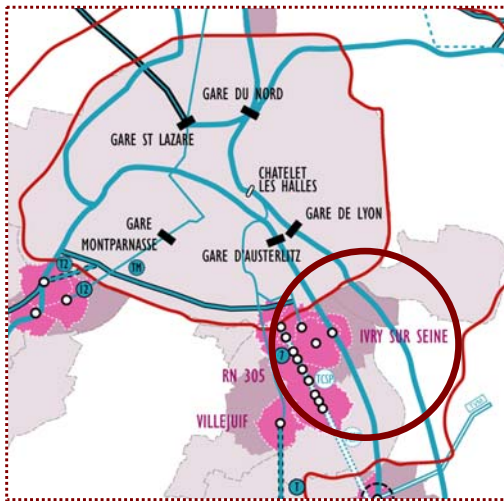
MAIRIE D'IVRY : PÔLE PDU

NOMBRE D'EMPLOIS ATTEINTS EN 30 MINUTES

Métro Pierre Curie : 947 463

Métro Mairie d'Ivry : 659 952

RER Ivry-sur-Seine : 775 909



DONNÉES DU PÉRIMÈTRE ET DE LA COMMUNE

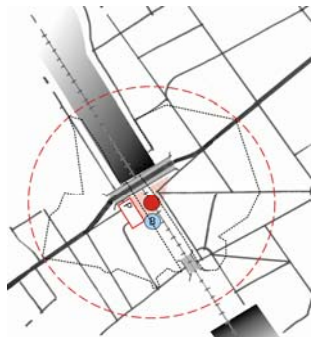
	Val-de-Marne	Ivry	Paris 13	Périmètre
Densité nette de population		129,20	381,00	142,40
Densité nette d'emplois		66,50	198,40	58,60
Densité brut		126,00	366,00	139,60
Densité humaine nette		195,70	579,40	201,00
taux d'emploi 1999 (nb emplois offerts / pop active résidente)	0,77	1,03	0,98	0,79

FICHE D'IDENTITÉ

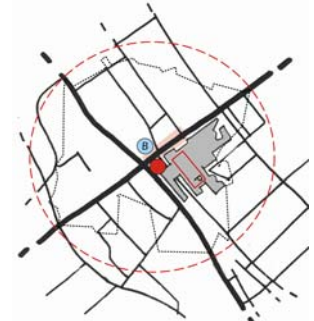
IVRY-SUR-SEINE

INSERTION DE L'INFRASTRUCTURE

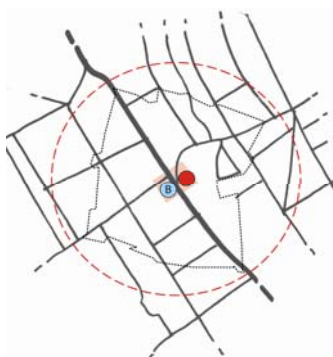
PERCEPTION



Métro ligne 7 / Pierre Curie



RER C / Ivry-sur Seine



Métro ligne 7 / mairie d'Ivry

- PÉRIMÈTRE RÉEL 5 MN À PIED
- PÉRIMÈTRE THÉORIQUE 300m
- GARE/STATION TC
- STATION BUS
- PARC AUTOMOBILE
- INFRASTRUCTURE EN PONT OU VIADUC
- ESPACE PUBLIC D'ACCÈS À LA GARE/STATION
- EMPRISES VOIES FERRÉES



Métro ligne 7 / Pierre Curie



Métro ligne 7 / mairie d'Ivry



RER C / Ivry-sur Seine



FICHE D'IDENTITÉ

IVRY-SUR-SEINE

PÉRIMÈTRE ETENDU AVEC MOS



LEGENDE OCCUPATION DU SOL

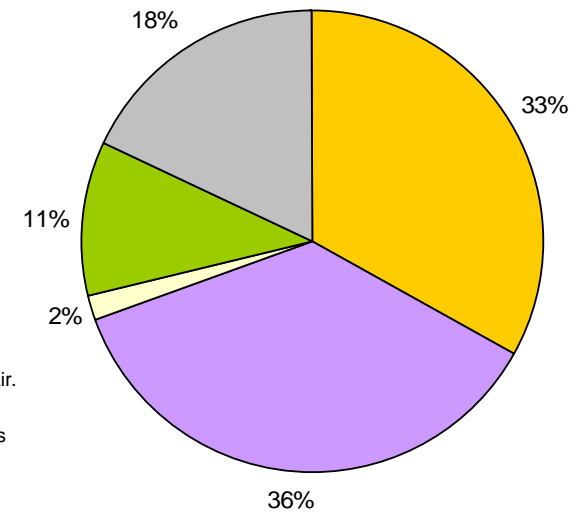
- HABITAT COLLECTIF
- ACTIVITES
- HABITAT INDIVIDUEL
- ESPACES VERTS ET ESPACES SPORTIFS DE PLEIN AIR
- BUREAUX
- COMMERCES
- EQUIPEMENTS
- ESPACES BOISES ET ESPACES AGRICOLES
- GRANDES INFRASTRUCTURES ET VOIES D'EAU
- TERRAINS VACANTS EN MILIEU URBAIN

- Habitat individuel et collectif
- Espaces verts, agricoles, sportifs de plein air.
- Activités, commerces et équipements
- Grandes infrastructures de transport et voies d'eau
- Terrains vacants en milieu urbain

PÉRIMÈTRE DE RÉFÉRENCE ET BATI



Répartition de l'occupation des sols sur le périmètre de référence



-: peu favorable à la densité / à une densification
 +: relativement favorable à la densité ou sans impact particulier
 ++ : très favorable à la densité / à une densification

TABLEAU DE SYNTHÈSE

IVRY-SUR-SEINE PIERRE CURIE – LIGNE 7

FACTEURS INCITATIFS ET DEFAVORABLES A LA DENSIFICATION

I – CONFIGURATION ET QUALITE URBAINE		OBSERVATIONS
Les conditions historiques d' émergence du pôle sont-elles favorables à une dynamique de densification aujourd'hui ?	+	Prolongement de ligne
Le mode d' insertion physique de l'infrastructure de transport est-il favorable à la densification aujourd'hui ?	++	Ligne de Métro souterraine
La gare est-elle située à proximité d'une voie urbaine structurante ?	+	Voie urbaine radiale depuis la porte d'Ivry
La conception de la gare et du pôle de transport est-elle favorable à la densification ?	+	Station de Métro « de ville »
Le site de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale?	+	Espace public urbain
Le périmètre de référence (15 minutes à pied) autour de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale ?	++	Centre ville
Des servitudes spécifiques grèvent-elles les potentialités d'occupation et de densification du site (PPR, PEB, risques naturels, périmètre Seveso,...) ?	+	Zone d'anciennes carrières
La densité bâtie observée est-elle inférieure à la densité prescrite par le POS/PLU, ouvrant ainsi un potentiel de densification ?	++	Renouvellement encouragé
La densité perçue sur le site gare offre-t-elle la possibilité d'une densification ?	+	Ambiance faubourienne
Existe-t-il des potentiels importants de mutation foncière identifiés par le POS/PLU ou dans le MOS ?		
La configuration urbaine des périmètres de référence et étendu (15 minutes en bus) est-elle favorable à la densification ?	+	Secteur mixte
La présence d'un bâti de qualité ou d'opérations d'amélioration du bâti existant en cours peut-elle représenter un atout pour la densification ?		
La présence d' éléments paysagers remarquables (fleuve, espace boisé ou paysager, relief, espaces publics, tracé ancien) peut-elle représenter un atout pour la densification?	-	En pied de coteau et coupé de la Seine
II – INTENSITE URBAINE ET ATTRACTIVITE REGIONALE		
Le pôle gare permet-il d'atteindre en 30mn un nombre important d' emplois ?	++	Plus de 800 000 emplois accessibles
Le pôle gare permet-il à une population importante d'arriver en 30 mn ?	++	Plus de 800 000 personnes pouvant atteindre la gare en 30 minutes
L' utilisation des transports en commun pour les navettes domicile/travail est-elle bien supérieure à celle de la voiture ?	++	Une forte utilisation des transports en commun
Quel est le niveau global d'intermodalité du pôle (présence de ligne de bus notamment) ?		
La fréquence de desserte de la gare en heure de pointe est-elle favorable à la densification ?		
La qualité de service de la desserte en bus en heure de pointe à partir de la gare est-elle favorable à la densification (faire une moyenne sur les lignes de bus desservant la gare, éventuellement pondérée) ?		
Le service de TC en weekend par rapport à la semaine est-il favorable à la densification ? (appréciation qualitative par exemple du maintien d'un service de bus intéressant)		
La mixité des fonctions (habitat / emplois) sur le périmètre est-elle significative ?	++	Mixité importante mais plus faible que moyenne communale (Rapport emploi/habitant entre 35 et 65 %)
La densification est-elle favorisée par la présence d' équipements attractifs dans le périmètre d'accessibilité étendue ?	++	Présence de polarités importantes dans le périmètre d'accessibilité étendue.
La densification est-elle favorisée par l'existence d'une capacité résiduelle suffisante des équipements ?		
La densification est-elle favorisée par la présence d'une concentration commerciale dans le périmètre ? (indicateur des établissements commerciaux et de restauration)	+	Présence de nombreux commerces isolés
Le niveau des prix des marchés immobiliers du secteur, est-il favorable à la densification ?	+	Prix et progression identiques à moyenne d'Ivry-sur-Seine
Les interactions du site de la gare avec d'autres polarités et centralités situées dans le périmètre d'accessibilité élargi permettent-elles d'encourager la densification sur certaines voies de liaison ?	++	Proximité de Paris au Nord
III – DYNAMIQUE DES ACTEURS ET DES PROJETS		
Le contexte institutionnel est-il favorable aux projets de densification ?	++	OIN Seine Amont...
La ou les collectivité(s) sont-elles déjà inscrites dans une perspective de densification ?	++	Ville engagée dans une réflexion sur la densité.
Existe-t-il des projets locaux , proches ou dans le périmètre, propices à la densification (soit directement générateurs de densification, soit porteurs d'attractivité) ?	++	Reconversion de friches + proximité opération RN305
Existe-t-il des projets de nouvelles dessertes de transport collectif favorables à la densification ? (haut niveau de service, par ex : restructuration RER en omnibus type RER B N+, TCSP, métro, ...)	-	Pas de projet particulier à proximité de cette station.
La collectivité est-elle dotée déjà d' outils d'intervention (outils fonciers, opérateurs, procédures en cours type ZAC...) ?	++	Syndicat mixte d'action foncière, ZAC,...

-: peu favorable à la densité / à une densification
 +: relativement favorable à la densité ou sans impact particulier
 ++ : très favorable à la densité / à une densification

TABLEAU DE SYNTHÈSE

IVRY-SUR-SEINE MAIRIE D'IVRY – LIGNE 7

FACTEURS INCITATIFS ET DEFAVORABLES A LA DENSIFICATION

I – CONFIGURATION ET QUALITE URBAINE		OBSERVATIONS
Les conditions historiques de d'émergence du pôle sont-elles favorables à une dynamique de densification aujourd'hui ?	++	Prolongement de ligne et opération de rénovation urbaine (années 70)
Le mode d'insertion physique de l'infrastructure de transport est-il favorable à la densification aujourd'hui ?	++	Ligne de Métro souterraine
La gare est-elle située à proximité d'une voie urbaine structurante ?	+	Voie urbaine entre Seine et coteau
La conception de la gare et du pôle de transport est-elle favorable à la densification ?	+	Station de Métro « de ville » Contrat de pôle en cours
Le site de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale?	+	Espace public urbain
Le périmètre de référence (15 minutes à pied) autour de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale ?	++	Centre ville
Des servitudes spécifiques grèvent-elles les potentialités d'occupation et de densification du site (PPR, PEB, risques naturels, périmètre Seveso...)?	-	PPRI + carrières
La densité bâtie observée est-elle inférieure à la densité prescrite par le POS/PLU, ouvrant ainsi un potentiel de densification ?	+	Renouvellement encouragé en périphérie du périmètre
La densité perçue sur le site gare offre-t-elle la possibilité d'une densification ?	+	Ambiance urbaine
Existe-t-il des potentiels importants de mutation foncière identifiés par le POS/PLU ou dans le MOS ?		
La configuration urbaine des périmètres de référence et étendu (15 minutes en bus) est-elle favorable à la densification ?	+	Centre urbain rénové et secteurs faubouriens en périphérie
La présence d'un bâti de qualité ou d'opérations d'amélioration du bâti existant en cours peut-elle représenter un atout pour la densification ?		
La présence de éléments paysagers remarquables (fleuve, espace boisé ou paysager, relief, espaces publics, tracé ancien) peut-elle représenter un atout pour la densification?	-	En pied de coteau et coupé de la Seine
II – INTENSITE URBAINE ET ATTRACTIVITE REGIONALE		
Le pôle gare permet-il d'atteindre en 30mn un nombre important d' emplois ?	+	500 000 à 800 000 emplois accessibles
Le pôle gare permet-il à une population importante d'arriver en 30 mn ?	++	Plus de 800 000 personnes pouvant atteindre la gare en 30 minutes
L' utilisation des transports en commun pour les navettes domicile/travail est-elle bien supérieure à celle de la voiture ?	++	Forte utilisation des TC
Quel est le niveau global d'intermodalité du pôle (présence de ligne de bus notamment) ?	++	Nombreuses lignes de bus et proximité du RER C
La fréquence de desserte de la gare en heure de pointe est-elle favorable à la densification ?		
La qualité de service de la desserte en bus en heure de pointe à partir de la gare est-elle favorable à la densification (faire une moyenne sur les lignes de bus desservant la gare, éventuellement pondérée) ?		
Le service de TC en weekend par rapport à la semaine est-il favorable à la densification ? (appréciation qualitative par exemple du maintien d'un service de bus intéressant)		
La mixité des fonctions (habitat / emplois) sur le périmètre est-elle significative ? (voir seuils en introduction)	++	Mixité importante mais plus faible que moyenne communale
La densification est-elle favorisée par la présence d' équipements attractifs dans le périmètre d'accessibilité étendue ?	++	Situation de centre-ville
La densification est-elle favorisée par l'existence d'une capacité résiduelle suffisante des équipements ?		
La densification est-elle favorisée par la présence d'une concentration commerciale dans le périmètre ? (indicateur des établissements commerciaux et de restauration)	++	Pôle commercial centre-ville
Le niveau des prix des marchés immobiliers du secteur, est-il favorable à la densification ?	+	Prix et progression identiques à moyenne d'Ivry-sur-Seine
Les interactions du site de la gare avec d'autres polarités et centralités situées dans le périmètre d'accessibilité élargi permettent-elles d'encourager la densification sur certaines voies de liaison ?	++	Développement vers Ivry Port à l'est, et autour D124 au sud
III – DYNAMIQUE DES ACTEURS ET DES PROJETS		
Le contexte institutionnel est-il favorable aux projets de densification ?	++	OIN Seine Amont...
La ou les collectivité(s) sont-elles déjà inscrites dans une perspective de densification ?	++	Ville engagée dans une réflexion sur la densité.
Existe-t-il des projets locaux , proches ou dans le périmètre, propices à la densification (soit directement générateurs de densification, soit porteurs d'attractivité) ?	+	Peu de projets autour de la station Mairie d'Ivry. Contrat de pôle avec gare RER
Existe-t-il des projets de nouvelles dessertes de transport collectif favorables à la densification ? (haut niveau de service, par ex : restructuration RER en omnibus type RER B N+, TCSP, métro, ...)	-	Pas de projet particulier à proximité de cette station.
La collectivité est-elle dotée déjà d' outils d'intervention (outils fonciers, opérateurs, procédures en cours type ZAC...)?	++	Syndicat mixte d'action foncière, ZAC,...

-: peu favorable à la densité / à une densification
 +: relativement favorable à la densité ou sans impact particulier
 ++ : très favorable à la densité / à une densification

TABLEAU DE SYNTHÈSE

IVRY-SUR-SEINE RER C

FACTEURS INCITATIFS ET DEFAVORABLES A LA DENSIFICATION

I – CONFIGURATION ET QUALITE URBAINE		OBSERVATIONS
Les conditions historiques d'émergence du pôle sont-elles favorables à une dynamique de densification aujourd'hui ?	-	Gare historique en marge du CV et urbanisation héritée de faubourg
Le mode d'insertion physique de l'infrastructure de transport est-il favorable à la densification aujourd'hui ?	-	Voie au niveau TN et emprise ferrée importante Franchissement par pont routier
La gare est-elle située à proximité d'une voie urbaine structurante ?	+	RN19 dans le périmètre
La conception de la gare et du pôle de transport est-elle favorable à la densification ?	-	Gare obsolète mais contrat de pôle
Le site de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale?	-	Bâti ancien et parvis réduits
Le périmètre de référence (15 minutes à pied) autour de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale ?	-	Aucune centralité alentour gare existante sur CV Polarité en constitution sur Ivry-Port et
Des servitudes spécifiques grèvent-elles les potentialités d'occupation et de densification du site (PPR, PEB, risques naturels, périmètre Seveso,...) ?	-	PPRI
La densité bâtie observée est-elle inférieure à la densité prescrite par le POS/PLU, ouvrant ainsi un potentiel de densification ?	++	Renouvellement encouragé dans le périmètre
La densité perçue sur le site gare offre-t-elle la possibilité d'une densification ?	-	Aucune intensité urbaine
Existe-t-il des potentiels importants de mutation foncière identifiés par le POS/PLU ou dans le MOS ?		
La configuration urbaine des périmètres de référence et étendu (15 minutes en bus) est-elle favorable à la densification ?	++	Secteur urbain hérité et friches en cours de renouvellement
La présence d'un bâti de qualité ou d'opérations d'amélioration du bâti existant en cours peut-elle représenter un atout pour la densification ?		
La présence d'éléments paysagers remarquables (fleuve, espace boisé ou paysager, relief, espaces publics, tracé ancien) peut-elle représenter un atout pour la densification?	+	Proximité de la Seine à l'est
II – INTENSITE URBAINE ET ATTRACTIVITE REGIONALE		
Le pôle gare permet-il d'atteindre en 30mn un nombre important d'emplois ? (voir seuils en introduction)	+	500 000 à 800 000 emplois accessibles
Le pôle gare permet-il à une population importante d'arriver en 30 mn ? (voir seuils en introduction)	++	Plus de 800 000 personnes pouvant atteindre la gare en 30 minutes
L'utilisation des transports en commun pour les navettes domicile/travail est-elle bien supérieure à celle de la voiture ? (voir seuils en introduction)	++	Forte utilisation des TC
Quel est le niveau global d'intermodalité du pôle (présence de ligne de bus notamment) ?	++	Présence de plusieurs lignes de bus à proximité
La fréquence de desserte de la gare en heure de pointe est-elle favorable à la densification ?		
La qualité de service de la desserte en bus en heure de pointe à partir de la gare est-elle favorable à la densification (faire une moyenne sur les lignes de bus desservant la gare, éventuellement pondérée) ?		
Le service de TC en weekend par rapport à la semaine est-il favorable à la densification ? (appréciation qualitative par exemple du maintien d'un service de bus intéressant)		
La mixité des fonctions (habitat / emplois) sur le périmètre est-elle significative ? (voir seuils en introduction)	++	Mixité importante mais plus faible que moyenne communale
La densification est-elle favorisée par la présence d'équipements attractifs dans le périmètre d'accessibilité étendue ?	++	Proximité du centre-ville
La densification est-elle favorisée par l'existence d'une capacité résiduelle suffisante des équipements ?		
La densification est-elle favorisée par la présence d'une concentration commerciale dans le périmètre ? (indicateur des établissements commerciaux et de restauration)	++	Centre commercial Ivry Grand Ciel dans le périmètre
Le niveau des prix des marchés immobiliers du secteur, est-il favorable à la densification ?	+	Prix et progression identiques à moyenne d'Ivry-sur-Seine
Les interactions du site de la gare avec d'autres polarités et centralités situées dans le périmètre d'accessibilité élargi permettent-elles d'encourager la densification sur certaines voies de liaison ?	++	Développement vers Ivry Port à l'est, et autour D124 au sud + proximité du centre-ville à l'ouest
III – DYNAMIQUE DES ACTEURS ET DES PROJETS		
Le contexte institutionnel est-il favorable aux projets de densification ?	++	OIN Seine Amont...
La ou les collectivité(s) sont-elles déjà inscrites dans une perspective de densification ?	++	Ville engagée dans une réflexion sur la densité.
Existe-t-il des projets locaux, proches ou dans le périmètre, propices à la densification (soit directement générateurs de densification, soit porteurs d'attractivité) ?	++	Projet Avenir Gambetta, transformation profonde de tout Ivry-Port, contrat de pôle
Existe-t-il des projets de nouvelles dessertes de transport collectif favorables à la densification ? (haut niveau de service, par ex : restructuration RER en omnibus type RER B N+, TCSP, métro, ...)	-	Pas de projets programmés à court ou moyen terme.
La collectivité est-elle dotée déjà d'outils d'intervention (outils fonciers, opérateurs, procédures en cours type ZAC...)?	++	Syndicat mixte d'action foncière, ZAC...

BILAN PROSPECTIF

IVRY-SUR-SEINE

METRO LIGNE 7 MAIRIE D'IVRY

L'ensemble des facteurs de densification, qu'ils relèvent des caractéristiques physiques ou urbaines de la gare, des critères d'accessibilité, des critères de localisation régionale et dans la ville, des dynamiques d'acteurs et de projets, de la mise en réseaux avec d'autres pôles ; tous ces facteurs externes comme internes au site de gare, concourent à son attractivité. Le site dispose des atouts nécessaires pour évoluer encore dans le sens d'une plus grande mise en valeur de ses atouts.

L'enjeu n'est pas celui de l'enclenchement d'une dynamique de projet, mais bien celui de sa poursuite. Pour cela le foncier encore disponible forme un critère déterminant.

METRO LIGNE 7 PIERRE CURIE

L'ensemble des facteurs de densification, qu'ils relèvent des caractéristiques physiques ou urbaines de la gare, des critères d'accessibilité, des critères de localisation régionale et dans la ville, des dynamiques d'acteurs et de projets, de la mise en réseaux avec d'autres pôles ; tous ces facteurs externes comme internes au site de gare, concourent à son attractivité. Le site dispose des atouts nécessaires pour évoluer encore dans le sens d'une plus grande mise en valeur de ses atouts.

L'enjeu n'est pas celui de l'enclenchement d'une dynamique de projet, mais bien celui de sa poursuite. Pour cela le foncier encore disponible forme un critère déterminant.

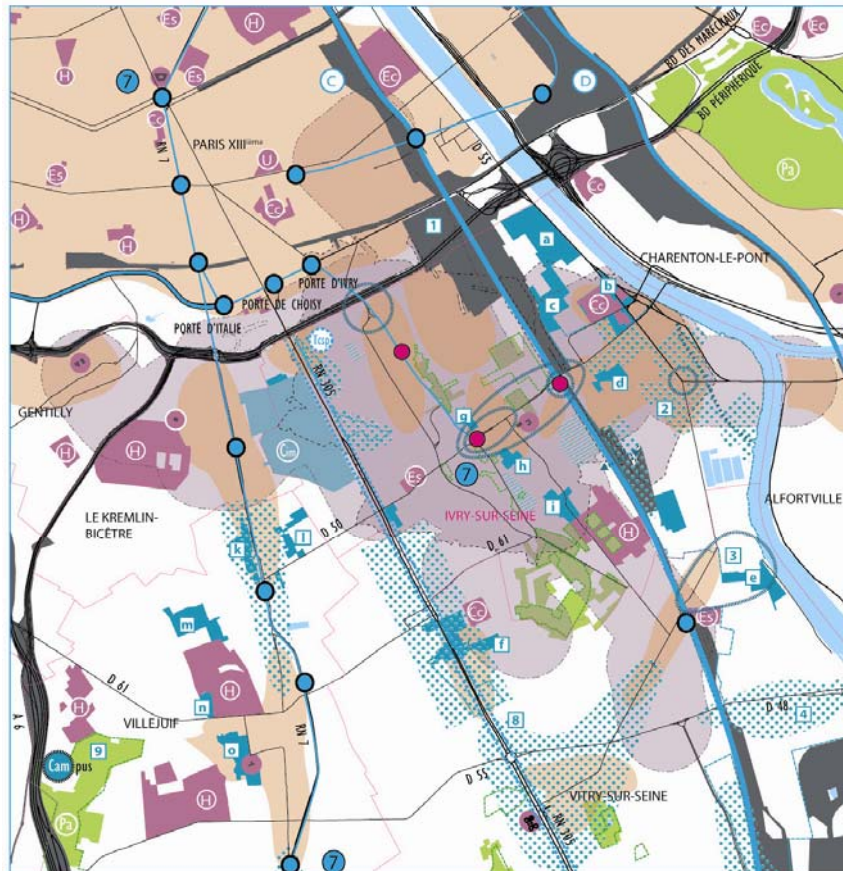
IVRY-RER C

Tous les facteurs externes liés aux contextes sont favorables à une mise en valeur : localisation régionale, et dans la ville, dynamique d'acteurs et de projets.

Seule la gare elle-même comme objet et comme site urbain manque de l'attractivité nécessaire (image, fonctionnalité, et sans doute fréquence insuffisante). Le site de gare ne sait pas capter une animation qui reste insuffisante au regard des atouts de localisation.

La mise en valeur des potentialités réelles tient donc à l'élaboration d'un projet sur le site même de la gare, en travaillant aux mises en liaison avec les pôles urbains proches. C'est l'objet du Contrat de Pôle.

Une fois ce travail fait, toutes les conditions seront réunies pour la recherche de densification, auquel seul le manque de foncier pourrait faire obstacle.



- a ZAC du Port d'Ivry b ZAC Bords de Seine c ZAC Molière d ZAC Brandebourg e ZAC du port à l'anglais
- f ZAC Concorde Stalingrad g ZAC Louis Rousseau h ZAC St-Just i ZAC Parmentier k ZAC Les Guypons l ZAC Pasteur
- m ZAC Monsivry n ZAC Les Barmonts o ZAC Centre ville 1 Secteur massena-Bruneseau 2 Projet Avenir Gambetta
- 3 Pôle du port à l'anglais 4 Pôle Allende 5 Réaménagement de la RN305 6 Développement de l'IGR, "Campus de cancérologie"

Sources projets:
 Ville d'Ivry-sur-Seine: Charte d'aménagement "Vers Ivry 2015"
 Ville de Vitry-sur-Seine: PLU (PADD)
 Ville de Villejuif: POS (Plan de zones)

- | PROJET TRANSPORT | | PROJETS | |
|------------------|--|---------|--|
| | PROJET TRAMWAY | | RENFORCEMENT OU DEVELOPPEMENT D'UNE CENTRALITE |
| | PROJET TGN | | PROJET PONCTUEL |
| | PROJET PROLONGEMENT METRO | | OPERATION D'AMENAGEMENT EN COURS OU PREVUE |
| | PROJET TCSF | | PERIMETRE D'ETUDE |
| | PROJET DE PÔLE MULTIMODAL SUR PÔLE D'ETUDE | | DEVELOPPEMENT |
| | PROJET DE PÔLE MULTIMODAL AUTRE | | RENOUVELLEMENT |
| | | | PROJET DE LIAISON |
| | | | PROJET DE LIAISON VERTE |
| | | | PROJET DE COULÉE VERTE |
| | | | PROJET DE PROTECTION D'UNE ZONE NON BATIE |