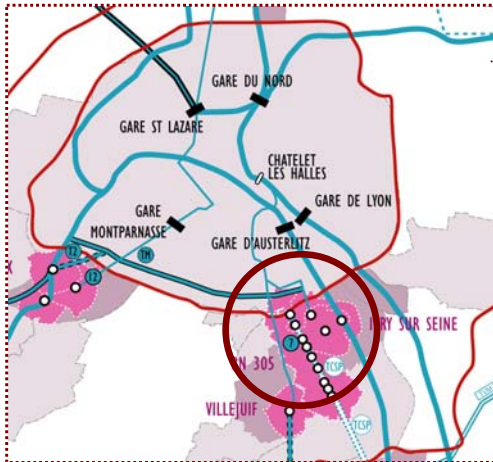


FICHE D'IDENTITÉ

RN 305 –IVRY -VITRY

COMMUNES DU PÉRIMÈTRE ÉTENDU IVRY – VITRY – KREMLIN BICÈTRE - VILLEJUIF – PARIS XIII



GARE ET INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

DATE DE CRÉATION DE LA LIGNE 183 :

1933

VOCATION D'ORIGINE DE LA GARE :

**GRANDE RADIAL ACCUEILLANT
DES LIGNES DE BUS EN SITE PROPRE**

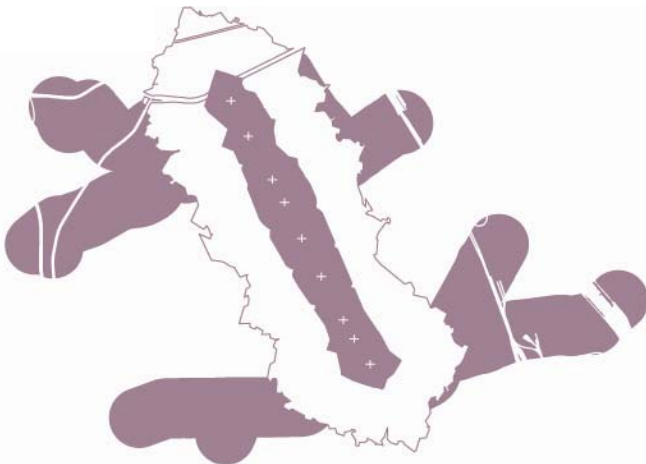
CONNECTION DU RÉSEAU : AXE

Depuis la station de bus 183
(av. de Verdun au niveau de la rue Chateaudun)
jusqu'à la station bus 183
(Place de la Libération)
Futur TCSP

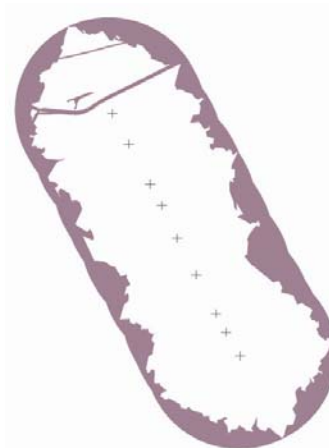
PDUIF

PLU Vitry : Juin 2005

PÉRIMÈTRE DE RÉFÉRENCE: 15min à pied



PÉRIMÈTRE ÉTENDU : 15min en bus



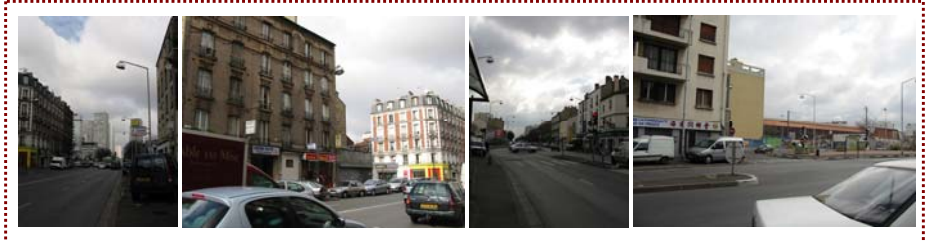
DONNÉES DU PÉRIMÈTRE ET DE LA COMMUNE

	Val-de-Marne	Ivry	Vitry	Kremlin-Bicêtre	Villejuif	Paris 13	Périmètre
Densité nette de population		129,20	101,30	189,20	129,90	381,00	173,20
Densité nette d'emplois		66,50	33,20	82,60	43,70	198,40	33,80
Densité brut		126,00	89,70	221,00	131,80	366,00	156,10
Densité humaine nette		195,70	134,50	271,80	173,60	579,40	207,00
taux d'emploi 1999 (nb emplois offerts / pop active résidente)	0,77	1,03	0,66	0,80	0,74	0,98	0,37

FICHE D'IDENTITÉ

RN 305 – IVRY - VITRY

PERCEPTION



Bus 183 : arrêt Verdun Chateaudun



Bus 183 : arrêt Centre de bus de Vitry

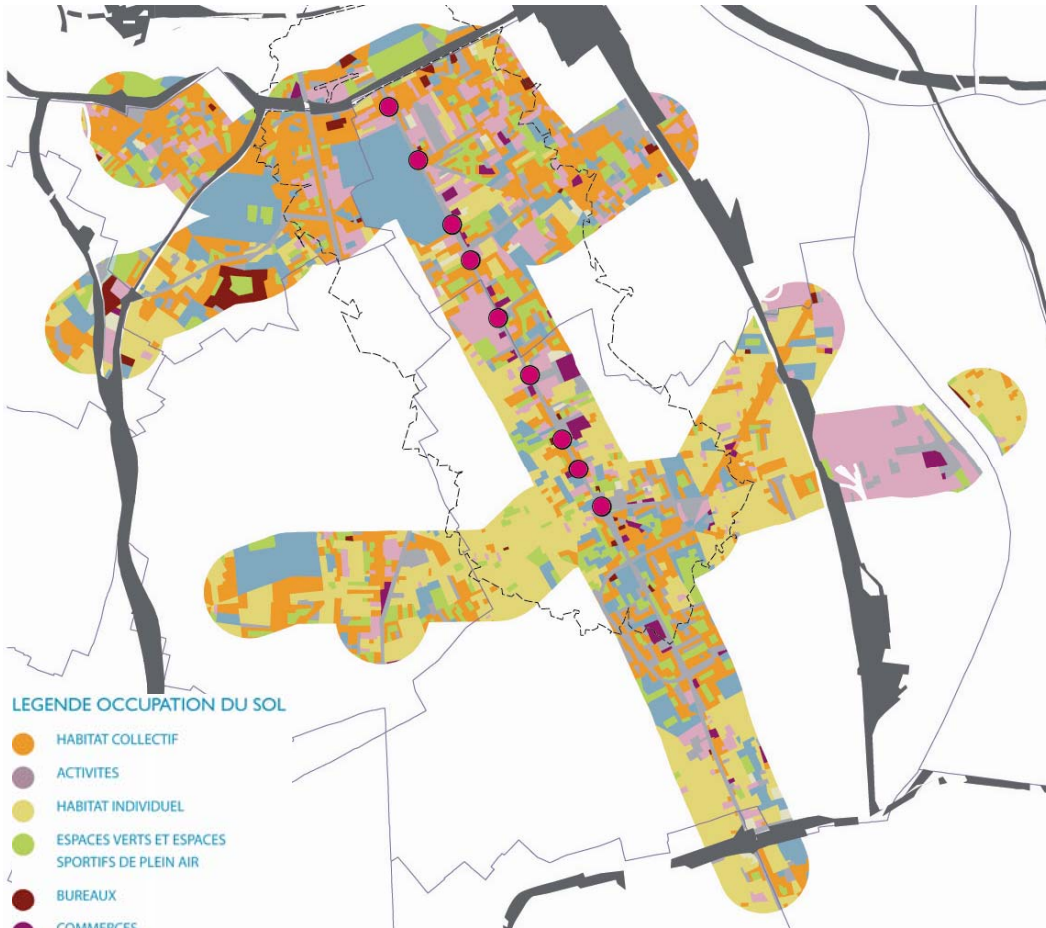


Bus 183 : arrêt Moulin Saquet (MAC VAL)

FICHE D'IDENTITÉ

RN 305 – IVRY - VITRY PÉRIMÈTRE DE RÉFÉRENCE ET BATI

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

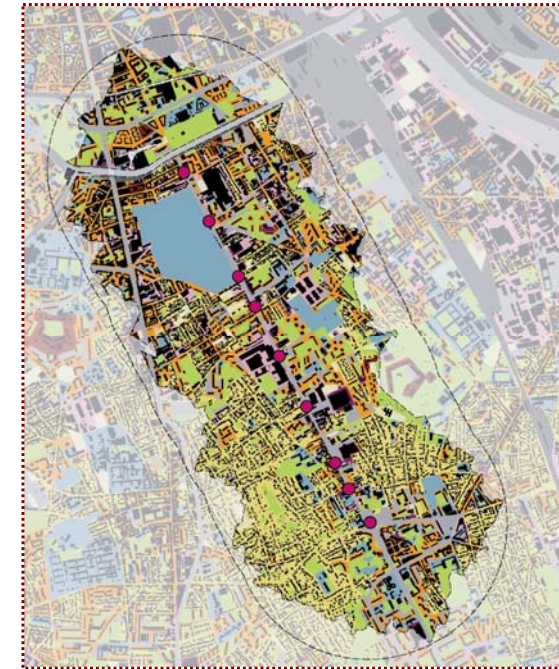
■ Habitat individuel et collectif

■ Activités, commerces et équipements

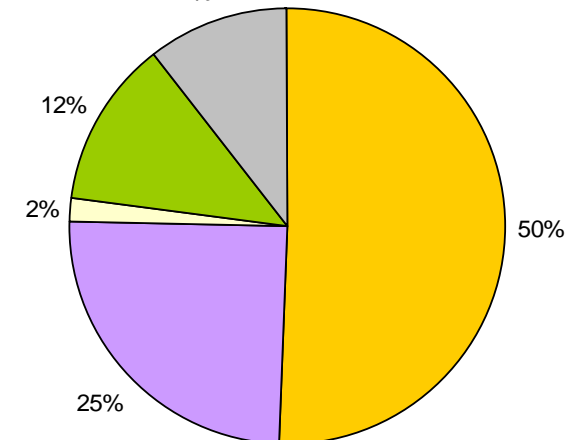
■ Terrains vacants en milieu urbain

■ Espaces verts, agricoles, sportifs de plein air.

■ Grandes infrastructures de transport et voies d'eau



Répartition de l'occupation des sols sur le périmètre de référence
11%



-: 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

RN 305 TCSP RN 305 Entre porte Choisy et MacVal

FACTEURS INCITATIFS ET DEFAVORABLES A LA DENSIFICATION

OBSERVATIONS

I – CONFIGURATION ET QUALITE URBAINE		
Les conditions historiques d'émergence du pôle sont-elles favorables à une dynamique de densification aujourd'hui ?	++	Tracé historique (route de Choisy-le-roi) ayant généré une urbanisation en rive
Le mode d'insertion physique de l'infrastructure de transport est-il favorable à la densification aujourd'hui ?	++	Grande radiale parisienne
La gare est-elle située à proximité d'une voie urbaine structurante ?	++	Axe support du TC
La conception de la gare et du pôle de transport est-elle favorable à la densification ?	+	TCSP entre Paris et Choisy-le-roi
Le site de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale?	-	Vaste emprise du TCSP en situation centrale
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 ?	-	Polarité linéaire et en transversalité au droit des rocades
Des servitudes spécifiques grèvent-elles les potentialités d'occupation et de densification du site (PPR, PEB, risques naturels, périmètre Seveso,...) ?	+	Non
La densité bâtie observée est-elle inférieure à la densité prescrite par le POS/PLU, ouvrant ainsi un potentiel de densification ?	++	Encouragement à une densification de front d'avenue
La densité perçue sur le site gare offre-t-elle la possibilité d'une densification ?	+	Front discontinu en restructuration
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 ?	-	Urbanisation de front de voie de caractère mixte mais diverse
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)?	+	Tracé historique
II – INTENSITE URBAINE ET ATTRACTIVITE REGIONALE		
Le pôle gare permet-il d'atteindre en 30mn un nombre important d' emplois ?		Non communiqué
Le pôle gare permet-il à une population importante d'arriver en 30 mn ?		Non communiqué
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) ?	++	Plusieurs lignes de bus et connexion avec le tramway à Paris
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 ?	-	Une large prédominance de l'habitat
La densification est-elle favorisée par la présence d' équipements attractifs dans le périmètre d'accessibilité étendue ?	++	Traversée du centre-ville de Vitry, Mac-Val, proximité du centre d'Ivry et de Paris
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)	+	La RN 305 n'est pas un axe commercial majeur.
Le niveau des prix des marchés immobiliers du secteur, est-il favorable à la densification ?	-	Les prix sont plus élevés que ceux de Vitry et Ivry
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 ?	++	La RN 305 est un axe majeur
III – DYNAMIQUE DES ACTEURS ET DES PROJETS		
Le contexte institutionnel est-il favorable aux projets de densification ?	++	Coopération Ivry-Vitry, réflexion Seine-Amont
La ou les collectivité(s) sont-elles déjà inscrites dans une perspective de densification ?	++	Densification à l'œuvre à Ivry, et à Vitry sur la portion sud de la RN 305
Existe-t-il des projets locaux , proches ou dans le périmètre, propices à la densification (soit directement générateurs de densification, soit porteurs d'attractivité) ?	++	Nombreux projets en cours sur Ivry
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, ...)		
La collectivité est-elle dotée déjà d' outils d'intervention (outils fonciers, opérateurs, procédures en cours type ZAC...) ?	++	ZAC, PLU, syndicat mixte d'action foncière

BILAN PROSPECTIF

RN 305 –IVRY -VITRY

TCSP RN 305 ENTRE PORTE DE CHOISY ET MACVAL

Le site bénéficie d'une localisation et d'une accessibilité exceptionnelles dans l'agglomération parisienne (temps d'accès), ainsi que d'une bonne dynamique d'acteurs et de projet à l'œuvre. Les facteurs externes sont donc propices.

Mais pour affirmer son potentiel de densification et d'attractivité, le site doit travailler ses facteurs propres :

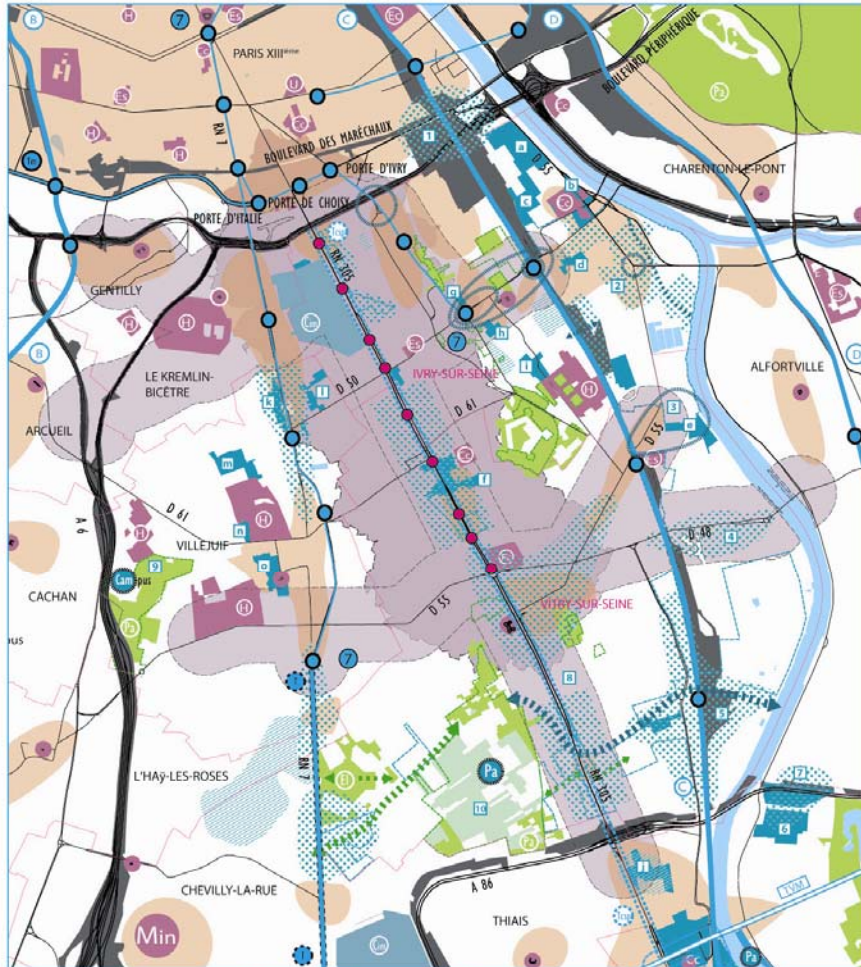
qualité de l'insertion urbaine du transport en commun,

forme urbaine de l'avenue

mixité des programmes.

C'est dans l'ensemble une question d'image, et d'attractivité de l'avenue et du mode de transports qui se joue, mais aussi d'efficacité des outils opérationnels (coordination entre les villes, phasage du projet dans la durée, rythme des réalisations), afin d'obtenir une mise en valeur optimale du site.

L'enjeu semble être ici celui de la définition du « projet de site » d'une part, et de la gestion d'une dynamique de projet déjà enclenchée d'autre part.



- 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 j ZAC du Docteur Roux k ZAC Les Guypons l ZAC Pasteur m ZAC Monsivry n ZAC Les Barmonts o ZAC Centre ville
- p Secteur massena-Bruneseau q Projet Avenir Gambetta r Pôle du port à l'anglais s Pôle Allende t Pôle des Ardoines u Développement quartier Chantereine
- v Parc d'activités Val-de-Seine w Réaménagement de la RN305 x Développement de l'IGR, "Campus de cancérologie" y Parc Départemental des Hautes bruyères

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)
 Ville de Choisy-le-Roi: "Projets urbains de la ville de Choisy" site internet

- PROJETS**
- RENFORCEMENT OU DEVELOPPEMENT D'UNE CENTRALITE
 - PROJET PONCTUEL
 - OPERATION D'AMENAGEMENT EN COURS OU PREVUE
 - PERIMETRE D'ETUDE
 - ▨ DEVELOPPEMENT
 - ▩ RENOUVELLEMENT
 - ➔ PROJET DE LIAISON
 - ➔ PROJET DE LIAISON VERTE
 - ➔ PROJET DE COULEE VERTE
 - PROJET DE PROTECTION D'UNE ZONE NON BÂTIE
- PROJET TRANSPORT**
- ⚙️ PROJET TRAMWAY
 - ⚙️ PROJET TGN
 - ⚙️ PROJET PROLONGEMENT METRO
 - ⚙️ PROJET TCSP
 - ⚙️ PROJET DE PÔLE MULTIMODAL SUR PÔLE D'ETUDE
 - ⚙️ PROJET DE PÔLE MULTIMODAL AUTRE