

réseau viaire en " patte d'oie " établissant une liaison vers Ivry au nord/est et sud/ouest. Ce maillage est conçu comme une évolution des voies à long terme,

- poursuite de la continuité bâtie entre deux villes au niveau de l'échangeur devant un " parc habité ",
- programmation commerciale, universitaire et de loisirs, le long de la liaison piétonne reliant le pôle universitaire et le multiplexe de la ZAC Port d'Ivry.

La poursuite de l'Avenue de France en deux voies, se scindant de part et d'autres des voies ferrées, sous forme de " patte d'oie " implique de prévoir à moyen terme une poursuite de la rue Molière, dans le cadre des transformations de l'usine de traitement des déchets du SYC-TOM. A long terme, des liaisons avec l'avenue Pierre Sénard seront nécessaires. Par ailleurs, une chaussée limitée volontairement sur la RN 19 et l'articulation du tram des Maréchaux avec le futur TCSP de Seine-Amont, contribueront à renforcer les transports en commun au détriment de la voiture.

Actuellement, de nombreuses bretelles de l'échangeur morcellent l'espace et constituent une barrière infranchissable. La reprise de l'échangeur apparaît donc comme un enjeu fort pour tenter de créer des liens entre les deux villes.

La programmation permettra de réaliser un quartier de ville avec ses différentes composantes urbaines : habitat, activités, commerces, bureaux, espaces verts, équipements, notamment universitaires.

La coopération avec la ville de Vitry

De nombreux axes prioritaires ont été définis dans les domaines variés et des projets communs mis en place par la Ville d'Ivry et Vitry dans le cadre du Contrat de Ville signé par les deux communes sur la

période 2003-2006. Une partie du projet a été réalisée et d'autres sont envisagées :

En ce qui concerne la santé, un diagnostic participatif avec les habitants et les différents intervenants sur les quartiers des deux communes a été réalisé en 2003. Il a permis d'identifier des besoins et de déterminer l'état de santé des habitants. Un Plan Local pour l'insertion et l'emploi (PLIE) a été mis en place dans le cadre et pour la durée du Contrat de Ville. Il a pour objectif de :

- renforcer " l'employabilité " des demandeurs d'emploi,
- agir sur les tensions du marché de l'emploi et les secteurs porteurs,
- développer l'appui individuel et collectif pour soutenir l'activité économique et le développement des ressources humaines au sein des entreprises locales,
- lutter contre les discriminations en lien avec le marché du travail. Afin de développer des projets communs entre les Villes d'Ivry et de Vitry qui ont signé un Contrat de Ville.

Le PLIE pourrait prendre en charge 250 bénéficiaires par an jusqu'en 2006. Une sortie positive et durable peut être envisagée pour 435 bénéficiaires.

Par ailleurs, en janvier 2004, la Zone Franche Urbaine à Vitry a été créée. Elle pourra constituer un atout substantiel de l'insertion économique pour les habitants des Zones Urbaines Sensibles des deux communes.

En 2003, une mise en réseau intercommunale des associations chargées des ateliers de savoirs de base a commencé en partenariat avec le pôle diagnostic Instep, ainsi qu'une réflexion concernant " l'atelier culture ".

2 LE FONCTIONNEMENT DE LA VILLE AUJOURD'HUI

A Les atouts

Avec ses 612 hectares, aux portes de Paris, bordé par la Seine sur 2 700 m, Ivry jouit d'une situation géographique exceptionnelle. L'analyse urbaine de la Ville et son fonctionnement peuvent être traités selon deux angles, à savoir les atouts de la Commune qui ont favorisé et favorisent son développement mais aussi un certain nombre d'inconvénients qui peuvent en constituer des freins.

Par ailleurs, le développement de la Ville ne peut s'envisager que dans le strict cadre communal. Pour traiter des questions de rues, d'avenues, la construction de certains équipements, la Ville doit tisser des liens de collaboration avec ses communes voisines.

Une topographie particulière et une situation géographique exceptionnelle

Le territoire communal se compose de trois entités topographiques bien distinctes : la Plaine, le Coteau et le Plateau. Cette topographie lui procure ainsi des vues imprenables vers la Seine et la Plaine et au-delà, vers Paris et les communes voisines. En limite sud de Paris, la Ville est facile d'accès depuis plusieurs infrastructures régionales RN 305, RN 19, autoroute A4 et le boulevard périphérique. De plus, elle possède 10 entrées de ville qui la relient aux communes voisines.

Une bonne desserte par les transports en commun

Avec la ligne C du RER, la ligne 7 du métro et ses 7 lignes de bus, Ivry est une commune bien desservie en transports en commun au regard de certaines de ses voisines. Par ailleurs, le détournement de la ligne 325 a permis de desservir le quartier d'Ivry Port Nord, jusqu'alors enclavé. La Ville participe également à l'amélioration de son réseau en s'investissant dans la démarche du Plan de Déplacement Urbain régional, initiée depuis 2000. Ainsi 4 lignes de bus et le pôle d'Ivry sur Seine (constitué de la gare du RER C et de la station de métro " Mairie d'Ivry ") vont bénéficier d'une amélioration de leurs fonctionnements et de leur qualité de service.



Ivry au passé

3



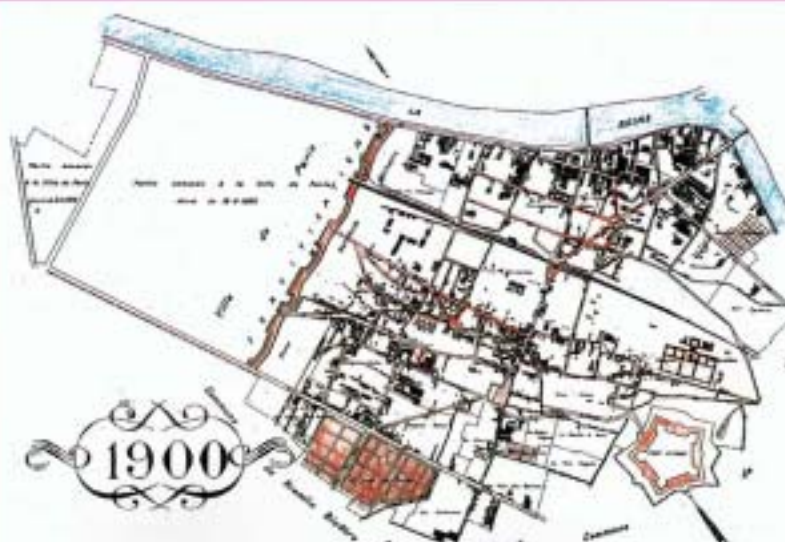
Un bourg agricole



Les premières installations portuaires (partie annexée par Paris)



La création de voies de communication



L'essor industriel, le développement des quartiers, l'implantation des grandes entreprises publiques

Un bon niveau d'équipements

De nombreux équipements communaux administratifs, scolaires, culturels, de santé et sportifs, répondant aux besoins actuels de la Ville, sont répartis sur l'ensemble du territoire. A ces équipements communaux s'ajoutent ceux de rayonnement intercommunal (les lycées, l'hôpital Charles Foix), des équipements de rayonnement régional, voire national (ESIAE, école de photo CE3P, ESMA, école d'infirmières...). Cependant, le développement de la Ville nécessite de prévoir les besoins futurs des Ivryens notamment en matière scolaire et sportive.

Un patrimoine naturel, historique et urbain de qualité

En matière de paysage urbain, de nombreux éléments naturels (les parcs, les jardins...) et urbains (les bâtiments, les places, les rues...) marquent le paysage de la Ville. Ainsi, avec plus de 2,5 km de berges, la Seine est très présente. Elle offre un cadre agréable et un environnement propice à la promenade et aux loisirs liés aux aménagements piétons. Le Fort, les jardins ouvriers et les espaces verts sur le coteau constituent l'élément fort du paysage.

Des bâtiments sont inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques : l'Eglise Saint-Pierre/Saint-Paul, la Manufacture des Œillets, l'hôpital Charles Foix, le Moulin et des bâtiments des



La manufacture des œillets

Péniches. De plus, un certain nombre d'autres, anciens ou plus récents, comme les bâtiments en centre-ville de Renaudie, présentent une qualité architecturale indéniable.



Le centre-ville

Un centre-ville attractif et diversifié marquant l'identité de la Ville

Le centre-ville correspond au premier site d'installation de la Ville. Il est également le centre géographique situé à équidistance de l'ensemble des limites communales. Il se caractérise par sa pente douce en pied de coteau et est composé d'un tissu urbain diversifié où cohabitent les immeubles récents de Renaudie avec des immeubles faubouriens et pavillonnaires et les cités d'habitat social des années 1950/1960, notamment la cité Maurice Thorez et Gagarine. Son architecture laisse une large place à l'espace public (jardins, places, cheminements...) et a donné à la Ville une identité forte renforcée par la création du parc des Cormailles.

Le centre-ville concentre également une grande partie des équipements de la Commune, dont le rayonnement dépasse pour certains (Crédac, Théâtre...) les limites communales. Le centre Jeanne Hachette/Marat/Voltaire situé au cœur du centre-ville et nécessitant une restructuration, accueille des activités qui appor-

tent une animation urbaine et une dynamique aux petits commerces.

Une armature commerciale complète

Ivry possède une armature commerciale qui couvre l'ensemble du territoire communal. Outre le centre Jeanne Hachette/Marat/Voltaire en centre-ville, elle se compose de commerces de proximité répartis dans tous les quartiers de la Ville auxquels s'ajoute le centre commercial "Ivry Grand Ciel" de rayonnement régional.

Le marché forain qui se tient en centre-ville et à la Porte d'Ivry deux fois par semaine, ainsi que le marché Henri Barbusse complètent cette structure commerciale et agissent en faveur du commerce existant en drainant une clientèle de tous les quartiers.

Un secteur d'activité important et dynamique

Ivry Port est composé d'un tissu industriel très marqué, notamment en amont de la Seine, identifié par la présence de cheminées, d'entrepôts et de grands réservoirs. En aval, les activités composées de bureaux, de services donnent une autre image de la Ville. Elles participent toutes à la richesse et l'autonomie financière de la Commune.

L'installation des entreprises dans le passé à Ivry Port permettait à celles-ci de bénéficier d'un approvisionnement direct par les quais de la Seine et par la voie ferrée. Mais les entreprises ont essaimé également dans quasiment tous les quartiers d'Ivry et ont laissé à la Ville un tissu très imbriqué de logements et d'entreprises qui demeure aujourd'hui un atout pour la mixité urbaine, l'animation des quartiers, limitant ainsi les effets de la "ville dortoir".

Un tissu urbain riche et diversifié

Le tissu urbain d'Ivry qui s'est formé au fil des siècles est riche et diversifié. Aujourd'hui, de nombreuses marques du passé sont encore présentes (Porte d'Ivry, Place Parmentier...). Les exemples sont nombreux et constituent un héritage sur lequel s'est appuyé le développement de la Ville.

Le tissu urbain de type maison de ville ou faubourien côtoie des immeubles collectifs à l'alignement ou discontinus, ainsi que des bâtiments industriels qui ont imprégné la Ville par leur architecture, mais aussi par leur activité.

Un potentiel foncier important pour le développement futur

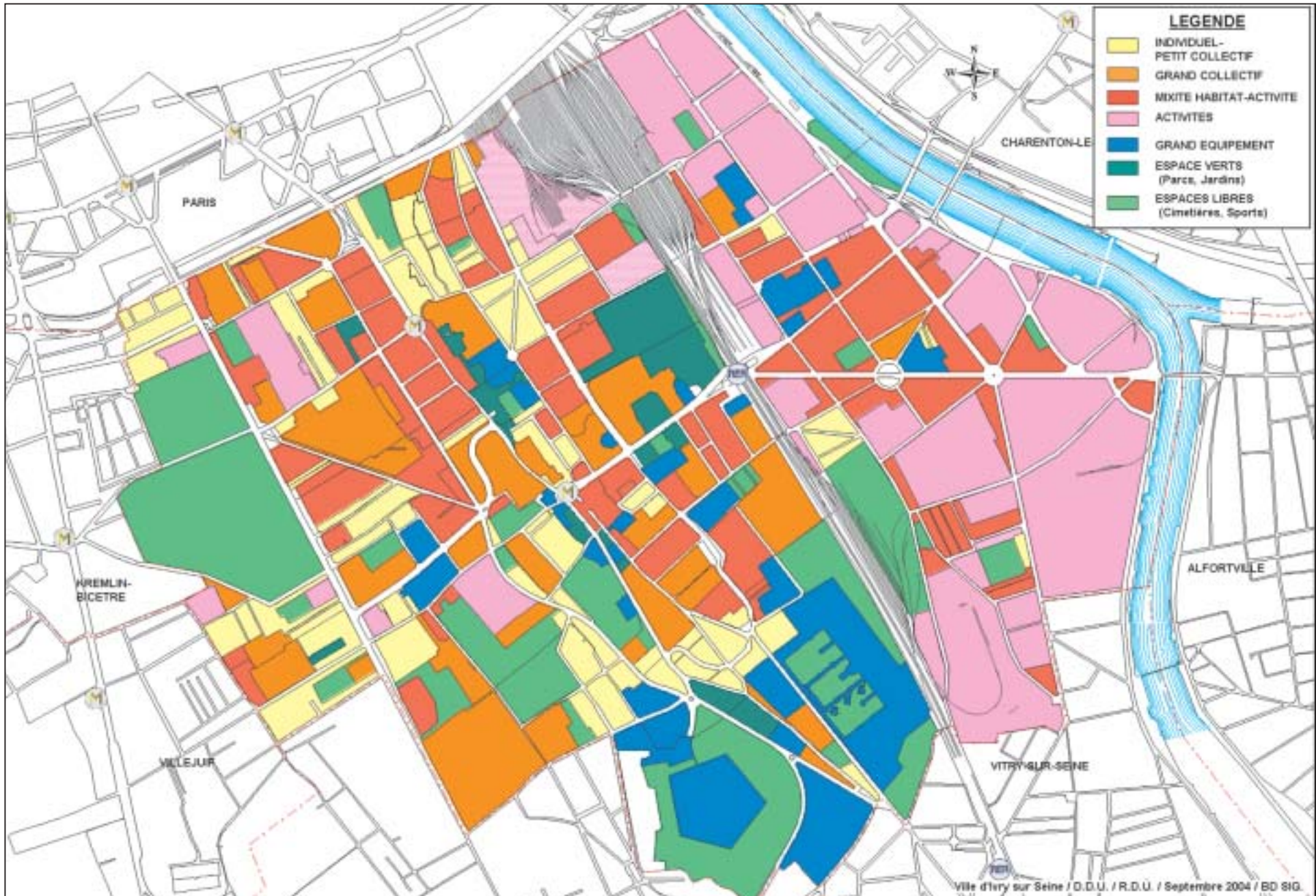
Grâce à la politique foncière menée par la Ville dans les années 1980, de nouvelles entreprises s'implantent actuellement sur la Commune, principalement sur la ZAC Port. Le potentiel foncier disponible sur la Commune reste important, notamment sur le quartier Ivry Port, permettant ainsi d'asseoir de nouveaux projets d'aménagement.

Toutefois, ce foncier est soumis à des fortes pressions qu'il convient de canaliser dans les secteurs stratégiques, comme par exemple le secteur Avenir/Gambetta. Il en est de même du secteur Champs Dauphin, propriété du Réseau Ferré de France, friche industrielle d'une dizaine d'hectares le long des voies SNCF, rue Ernest Renan.



Réserve foncière à Ivry Port

La morphologie urbaine



B Les inconvénients

Si Ivry est une ville bénéficiant de nombreux avantages et atouts liés à son histoire, sa situation, son patrimoine, son paysage, elle souffre néanmoins d'un certain nombre d'handicaps et d'inconvénients qui ont des incidences sur le fonctionnement général de la Commune. Ils sont de plusieurs ordres : physique, conjoncturel et économique.

Des coupures dans l'espace urbain

Elles sont provoquées par de nombreuses infrastructures qui traversent ou longent le territoire communal, notamment le boulevard périphérique, la RN 305, les voies ferrées, la Seine et dans la moindre mesure la RN 19. Certaines ont des effets négatifs plus que d'autres comme les voies ferrées du fait de leur localisation et de leur emprise. Ces coupures ont pour incidence l'enclavement de certains quartiers, des liaisons déficientes entre les différentes parties de la Ville, la présence de " no man's land " (abords du boulevard périphérique).



Les voies ferrées coupent la ville en deux

Des risques majeurs

L'ensemble du territoire communal, à l'exception d'une partie du coteau, est soumis à deux types de risques naturels :

les inondations par le débordement de la Seine et le ruissellement, à l'est, et les mouvements de terrains liés à la présence de carrières à l'ouest. Il est également soumis à deux risques technologiques liés au transport des matières dangereuses et à la présence du site TOTAL classé SEVESO II. A noter que le départ de la société TOTAL, annoncé pour 2004, participera à la réduction des risques liés à la présence des établissements classés.

Des nuisances sonores importantes

Les nuisances sonores sont principalement liées au périphérique auquel la Ville tourne le dos, et à l'autoroute A4. Cette situation a poussé la Ville à privilégier l'implantation des activités dans le quartier Ivry Port nord cerné par le périphérique, l'A4 et la RN 19. Les nuisances sonores sont également générées par la circulation des trains.

Une carence dans les transports en commun de banlieue à banlieue

Même si Ivry possède une bonne desserte générale (la ligne C du RER, la ligne 7 du métro) et est bien reliée à Paris, des carences existent quant à la fréquence des bus et à la desserte locale de certains quartiers (Ivry-Port, Véroillot, Mirabeau), mais également à la liaison avec les communes voisines. Ainsi, certains quartiers restent enclavés en raison de ruptures dans l'espace urbain, de nuisances sonores et d'une insuffisance de transports en commun.

En effet, les liaisons radiales ont été privilégiées, comme d'ailleurs dans toute la région parisienne, au détriment des liaisons rocades permettant d'assurer des liaisons de banlieue à banlieue. Ivry manque de liaison avec Créteil, le point central du département.

Les lignes inscrites au PDU bénéficieront d'amplitudes horaires plus importantes (de 5h30 à 0h30 du lundi au samedi, de 6h30 à 0h30, le dimanche). Il s'agit par contre de développer les liaisons transversales (de rocade). A ce titre, la ligne 323 doit être prolongée jusqu'à la Place Gambetta afin de reconstituer la rocade de première couronne constituée par la connexion des lignes 323 et 325.

Des quartiers enclavés

Même si Ivry possède une bonne desserte générale, des carences existent quant à la fréquence des bus et à la desserte locale de certains quartiers : Ivry-Port, Véroillot, Mirabeau. Ainsi, certains quartiers restent enclavés en raison de ruptures dans l'espace urbain, de nuisances sonores et d'une insuffisance de transports en commun.

- Ivry-Port : ce quartier, coupé du centre-ville par la ligne SNCF, souffre par ailleurs d'une faible desserte en transports en commun. La Seine et les lignes SNCF sont deux obstacles à franchir. Tous les franchissements des voies ferrées sont contraints (en hauteur ou en tonnage). Par ailleurs, la passerelle Muller (piétonne) doit être reconstruite en raison de sa vétusté.

- Véroillot : ce quartier, séparé par la RN 305, est à l'écart de la vie communale. Un certain nombre de voies aboutissant en impasse posent des problèmes d'accessibilité. L'habitat insalubre est important, la cohabitation habitat et activités est parfois difficile.

- Châteaudun : encadré par le périphérique, le cimetière parisien, la RN 305 et le Kremlin-Bicêtre, ce quartier est mal relié au reste de la Ville.

- Mirabeau : ce quartier souffre de l'absence de liaisons directes avec la Porte

d'Ivry, avec un habitat ancien et dégradé. Les circulations et le stationnement y sont difficiles.

- Gagarine : cette cité adossée à la ligne SNCF n'est desservie que par la rue Saint-Just. Des actions visant à son désenclavement sont en cours.

Une situation sociale difficile pour une grande partie de nos habitants

Certains quartiers présentent des signes de tensions sociales et une paupérisation qui se manifestent par des dégradations (parties communes des immeubles, espace public, ...). C'est le cas notamment de la cité Gagarine, en centre-ville.

La présence de grands équipements pénalisant l'évolution de la Ville d'Ivry

De nombreux équipements supra-communaux sont présents sur le territoire d'Ivry. Il s'agit essentiellement de l'Usine de Traitement Industriel des Résidus Urbains (TIRU), du site TOTAL, de la Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain (CPCU) qui donnent une image déformée de la Ville. De plus, l'usine TOTAL génère un périmètre de protection lié aux risques industriels, limitant la constructibilité.

Il faut cependant noter que l'entreprise TOTAL a annoncé son départ au cours de 2004. Une réflexion a également été engagée en ce qui concerne l'avenir de la TIRU avec des hypothèses envisageables de démolition/reconstruction accompagnées de la réduction d'effectifs.

L'ensemble des emprises publiques supra-communales représente plus du 5ème du territoire communal (TIRU, SNCF, cimetière parisien, assistance publique, SAGEP, CPCU). Elle empêche tout nouveau développement urbain dans ces secteurs.