PLACE D'ITALIE (13^e arr.) Historique

Successivement située à l'extérieur de la cité, puis à son seuil et enfin dans le tissu de la ville, l'actuelle place d'Italie est - comme celle de la Nation - une place giratoire issue de l'âge classique.

Au milieu du XVIIIe siècle, un rond-point planté dépendant du « cours du midi » voulu par Louis XIV est aménagé à côté d'un carrefour qui permettait de se diriger vers Vitry ou bien Fontainebleau et, finalement, l'Italie.

À partir de 1790, ce rond-point est augmenté, au sud, par les bâtiments de l'octroi de l'enceinte des Fermiers généraux et complété par ses nouveaux boulevards extérieurs. Elle devient alors une place-porte.

L'annexion de 1860 marque le passage de la place-porte à la place-giratoire, intégrée au nouveau projet de réseau viaire décidé par l'édilité haussmannienne : en 1868, son centre est déplacé pour mieux intégrer les voies alentour, sa surface est doublée et elle est dotée d'une contre-allée et d'un terre-plein central, agrandi en 1890 pour devenir un square.

Parallèlement, la mairie du nouvel arrondissement s'y installe en 1877 et des immeubles de rapport bourgeois s'élèvent sur les ilots du nord de la place - ceux du sud portant encore la marque ouvrière d'un arrondissement populaire, aux nombreuses activités manufacturières ou industrielles.

À l'aube du XXe siècle, les principes fondamentaux de la place actuelle sont constitués : la structure viaire n'évoluera plus et elle intègre le réseau du métropolitain en 1906. Son front bâti continue de se densifier, toujours marqué par la différence entre les ilots du Paris d'avant l'annexion au nord, et ceux du sud encore laborieux, comme le prouve l'installation d'un dépôt d'omnibus.

Dernière grande mutation, l'opération « Italie XIII » engage en 1966 la rénovation lourde d'un immense secteur au sud de la place afin d'améliorer la sortie de Paris par une double autoroute express - jamais réalisée - et la construction de 16 000 logements et 150 000 m² de bureaux et commerces selon un plan impulsé par Albert Ascher et Michel Holley. Sur la place, le secteur prévoyait d'ériger la tour Apogée, haute de plus de 180 mètres et finalement annulée en application de la décision du président Giscard d'Estaing d'arrêter les constructions de grande hauteur à Paris. L'ensemble de l'opération, arrêtée en 1975, s'achève avec la construction, à l'emplacement de la tour Apogée, d'un bâtiment-portique conçu par Kenzo Tange, pendant monumental à la mairie d'arrondissement, abritant un cinéma, un centre commercial et un hôtel.



Fig. 1 - La place d'Italie en 1950.

1 - XVIIIe siècle : de la pointe au rond-point

Avant d'atteindre Paris, les chemins qui relient Villejuif et Vitry à la capitale se rencontrent en formant une pointe aiguë qui marque de manière forte le territoire - d'abord campagnard puis faubourien - de l'actuelle place d'Italie. Cette « pointe de Vitry », comme un plan de 1722 la dénomme déjà, correspond aujourd'hui à la rencontre des avenues d'Italie et de Choisy (fig. 2).

Ces deux chaussées importantes – l'actuelle avenue d'Italie était la route de Fontainebleau puis la RN 7 – convergent vers la rue Mouffetard, voie antique et artère majeure du faubourg Saint-Marcel. L'importance de l'extrémité sud de cette voie est renforcée au milieu du XVIIe siècle par l'installation de la manufacture royale des Gobelins. Dès les années 1720, des constructions sont attestées sur cette parcelle triangulaire. (fig. 3)

Cet important carrefour de faubourg acquière un nouveau statut à l'occasion de l'aménagement de la seconde tranche des boulevards voulus par Louis XIV – le « cours du midi », équivalent pour la rive gauche du boulevard du nord. Réalisé difficilement au XVIIIe siècle, le boulevard du sud reproduit la typologie établie en 1670 d'une chaussée pavée continue, bordée d'une double rangée d'arbres, et dont les ruptures d'orientation sont marquées par des ronds-points (fig. 9). Certains d'entre eux constituent de nouvelles entrées, même si l'on a abandonné le principe d'y élever des portes monumentales comme au nord.

Dans ce nouveau schéma de développement urbain, le Y de la « pointe de Vitry » s'enrichit d'une circulation supplémentaire, transversale cette fois, avec le passage du boulevard, dont l'intersection avec la rue Mouffetard est marquée par un rond-point. Le boulevard qui rejoint la Seine en longeant la Salpêtrière – l'actuel boulevard de l'Hôpital – est aménagé en 1752 pour faciliter l'accès à l'hôpital.

Le nouveau rond-point, aménagé sur une éminence et environné de champs, est un espace libre circulaire d'environ 100 mètres de diamètre, tangent à la pointe de Vitry, délimité par les arbres qui assurent la continuité entre les voies et le carrefour.

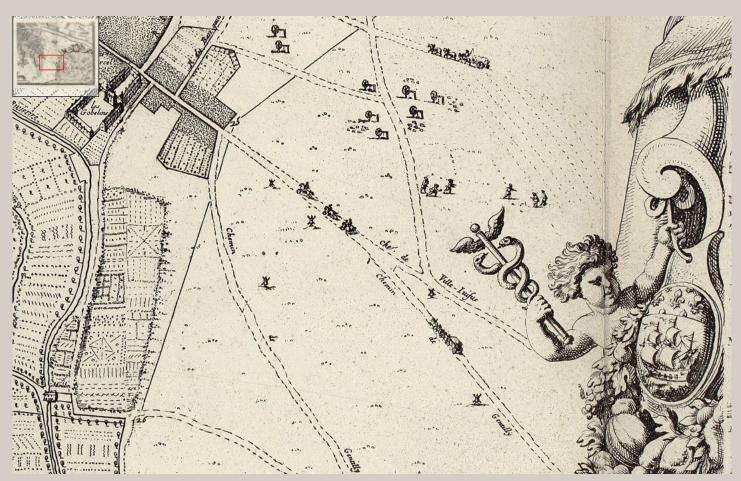


Fig. 2 - Détail du plan de Paris de Jouvin de Rochefort, 1675, montrant la pointe formée par la rencontre des chemins de Villejuif (actuelle avenue de Choisy) et de Gentilly (actuelle avenue d'Italie).

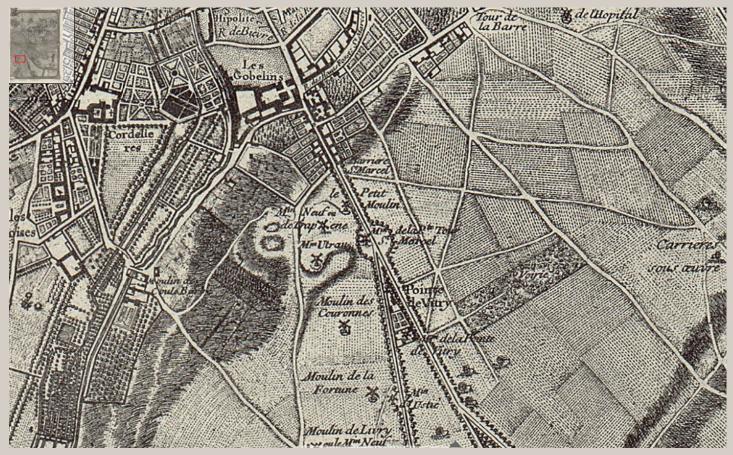


Fig. 3 - Détail du plan de Paris de Roussel, 1731. Avant la contruction des boulevards du sud, la rencontre des chemins de Villejuif et de Gentilly est marquée par un rond-point planté.

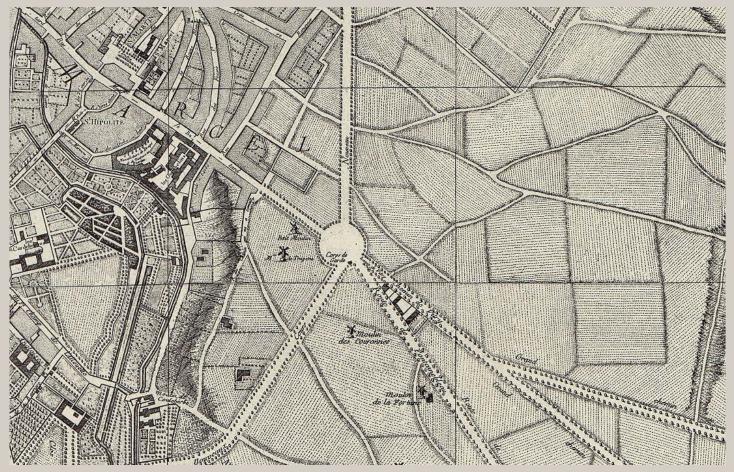


Fig. 4- Détail du plan de Paris de Deharme, 1763. Construit en 1752, le boulevard du sud passe par le rond-point de la « pointe de Vitry ». Dotée d'un corps de garde, il marque une nouvelle limite de la ville.

A la différence de la rive droite, le tracé du mur des Fermiers généraux au sud de Paris suit de très près celui du boulevard rive gauche, en particulier autour de la future place d'Italie. Dans ce dispositif entrepris en 1785, le rond-point avec son corps de garde devient la barrière d'Italie (ou de Fontainebleau) munie d'un double bureau d'octroi. Deux pavillons sont construits sous la direction de Ledoux, à l'entrée de chacune des avenues et une « roulette » à rez-de-chaussée est construite entre eux pour la fermeture des grilles (fig. 13 à 17). Comme pour la place du Trône, un rond-point de type rural devient à l'occasion de la construction de cette enceinte fiscale, une place intégrée à la ville. Ce changement est à l'origine des réflexions des XIXe et XXe siècles sur l'aménagement de cet espace.

L'enceinte conçue par Ledoux est complétée d'un mur simple qui est bordé à l'extérieur par une avenue plantée (fig. 13). C'est ainsi que les deux boulevards de 1752 sont doublés par une avenue plantée qui épouse exactement leur tracé, simplement séparés par un mur (fig. 11), et englobe les pavillons (le boulevard de Croulebarbe le long de l'actuel boulevard Auguste-Blanqui).

En 1819, une modification est apportée au tracé de l'enceinte avec la simplification de son parcours vers la Seine qu'elle rejoint désormais en ligne droite jusqu'à la barrière de la Gare (en application d'un projet plus ancien souvent représenté sur les plans de Paris du XVIIIe siècle. Une nouvelle avenue est donc tracée au sud de cette section du mur, logiquement dans le prolongement du boulevard de Croulebarbe (*fig. 19*). D'abord dénommé boulevard d'Ivry, il correspond à l'actuel boulevard Vincent-Auriol. Ce nouveau tracé a des conséquences importantes sur la morphologie actuelle de la place puisque le nouveau boulevard n'est pas dans l'axe de celui de Croulebarbe. Ce choix a conduit à créer une « manivelle » dans la continuité des boulevards que la place doit gérer.



Fig. 5 - Vue en 1790 des deux pavillons d'octroi de la barrière d'Italie, conçus par Ledoux, côté campagne.

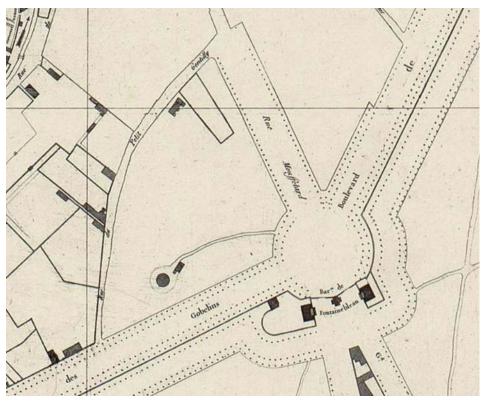


Fig. 6 - Détail du plan de Verniquet vers 1790.



Fig. 7 - Les pavillons de Ledoux de la barrière d'Italie, vus depuis la rue Gérard en 1865-1868.

2 - XIXe siècle : créer une place urbaine

Jusqu'à l'annexion en 1860 des communes de Gentilly et d'Ivry (fig. 20 et 21), le système urbain du rond-point et de ses multiples boulevards ne change pas (fig. 19). Les abords se densifient progressivement, entraînant le lotissement aux abords des boulevards et la réalisation (ou du moins les projets) d'équipements publics comme le cimetière du sud-est à l'angle de l'avenue de Choisy et du boulevard, l'abattoir de Villejuif le long du boulevard de l'Hôpital, des gazomètres avenue de Choisy sur le territoire d'Ivry... (fig. 22) Mais l'espace de la place n'évolue pas et les premières constructions épousent sa forme circulaire de l'ancien rond-point.

Victor Hugo décrit dans *Les misérables* l'étrangeté de ce site à la lisière de la ville dans les années 1820 (*fig. 18*) : « le promeneur solitaire qui s'aventurait dans les pays perdus de la Salpêtrière et qui montait par le boulevard jusque vers la barrière d'Italie, arrivait à des endroits où l'on eût pu dire que Paris disparaissait. Ce n'était pas la solitude, il y avait des passants ; ce n'était pas la campagne, il y avait des maisons et des rues ; ce n'était pas une ville, les rues avaient des ornières comme les grandes routes et l'herbe y poussait ; ce n'était pas un village, les maisons étaient trop hautes. Qu'était-ce donc ? C'était un lieu habité où il n'y avait personne, c'était un lieu désert où il y avait quelqu'un ; c'était un boulevard de la grande ville, une rue de Paris, plus farouche la nuit qu'une forêt, plus morne le jour qu'un cimetière. » Point d'entrée des condamnés à mort incarcérés à Bicêtre, la barrière d'Italie avait une funeste réputation.

Après l'annexion (fig. 23), il convient de donner un centre au nouvel arrondissement. Presque parfaitement située au centre géographique du XIIIe arrondissement, à la rencontre de ses quartiers, la place trouve naturellement sa nouvelle destination : de lieu à la limite de la ville avec son octroi, elle devient le cœur d'une nouvelle municipalité avec sa mairie.

Comme dans tous les projets haussmanniens similaires, la construction de la mairie d'arrondissement s'intègre à un programme plus ambitieux, avec la recomposition de la place, la construction d'un marché (comme place



Fig. 8 - Vue de la barrière d'Italie depuis la campagne au début du XIXe siècle.

Gambetta exactement à la même date) et celles d'une école et d'une caserne de sapeurs-pompiers (fiq. 31).

Le plan de transformation de la place est dressé par les services en février 1865 (fig. 24 et 25). Il prévoit une place deux fois plus grande, d'abord circulaire puis polygonale, mais légèrement décalée par rapport à la précédente de manière à mieux la raccorder au réseau des voies (toutes les anciennes sont régularisées ou élargies et une nouvelle est créée, l'actuelle avenue de la Sœur-Rosalie). Dans un premier temps, il s'agit d'une place délimitée par des trottoirs plantés d'arbres et dont le centre devait, semble-t-il, recevoir un simple rond d'eau. Les bâtiments de Ledoux étaient condamnés à disparaitre, comme la maison du XVIIIe siècle qui subsistait à la pointe de Vitry. Ce projet ne reçut pas d'application immédiate : les problèmes rencontrés pour les fondations de la mairie – chantier prioritaire – ont retardé la mise en œuvre de la voierie qui n'est entreprise qu'en 1872.

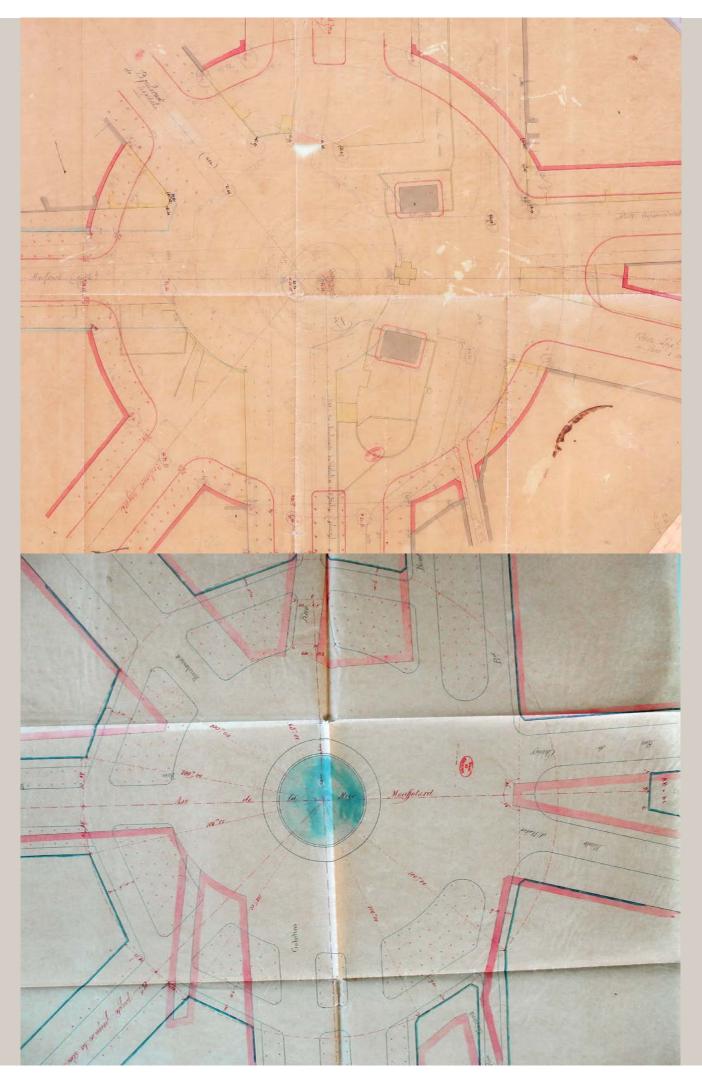
On réalise alors un projet légèrement différent, daté de 1868 (fig. 26) : la place est dotée d'un terre-plein annulaire périphérique qui délimite une contre-allée et des ilots en trapèze rattrapant le polygone des alignements et le terre-plein central. Chaque ilot est planté d'arbres et munis de bancs. Il s'agit d'appliquer un modèle déjà largement éprouvé, notamment place Gambetta, mais qui, ici, s'adapte difficilement à la topographie existante et ne parvient pas à s'adapter à l'ensemble du site.

Après l'achèvement de la mairie en 1877 (fig. 33), les premiers immeubles de rapport s'élèvent à partir du début des années 1880. Du projet initial, seuls la mairie et le marché ont été construits (ce dernier a été démoli dès 1880 (fig. 34). Toutefois, le contraste reste vif entre le nord et le sud de la place, entre le côté parisien qui reçoit des immeubles en pierre de taille (n° 2 à 12 et 3 à 11), et le côté faubourien qui accueille des équipements comme un dépôt d'omnibus à l'angle de l'avenue d'Italie et du boulevard Auguste-Blanqui.

Avant 1890, des embellissements sont apportés aux plantations : de manière assez similaire à la place de la Nation, le dispositif haussmannien est enrichi de sorte à transformer la place en square (fig. 27). Le terre-plein central autour du bassin est élargi au détriment de la chaussée pour créer un jardin agrémenté de plates-bandes fleuries accessible par deux entrées, l'une dans l'axe de la rue Mouffetard et l'autre au droit de la pointe d'Ivry. Les ilots périphériques sont également replantés et le mobilier urbain, redisposé (fig. 35 et 36).



Fig. 9 - La pointe de Vitry depuis le centre de la place en 1866.



DHAAP - DAC - Mairie de Paris

Fig. 10 - Cadastres des communes de Gentilly à gauche et d'Ivry à droite vers 1848. A l'extérieur de la barrière d'octroi, le front bâti est déja continu.

Fig. 11 et 12 sur la page de gauche - Projets d'aménagement de la place d'italie sous Napoléon III.

Sur le pemier projet de 1865 on voit la suoperposition de l'ancien rond-point (en gris et jaune) et du nouveau (en rouge), deux fois plus grand et légèrement décentrée. Il était prévu de conserver et les pavillons de Ledoux, l'un d'entre eux servant de mairie.

Projet définitif d'aménagement de la place, en 1868 qui permet d'observer les anciens alignements en rouge. Apparition des contre-allées, des ilots en trapèze plantés et d'un bassin circulaire central.



Fig. 13 - Plan d'élargissement de la rue Mouffetard (actuelle avenue des Gobelins), 1869.



Fig. 14 - La rue Mouffetard vue depuis la barrière d'Italie, avant sa transformation en avenue des Gobelins.



Fig. 15 - La rue Mouffetard élargie devient l'actuelle avenue des Gobelins, ici vue depuis la place d'Italie vers 1900 (à droite, la mairie).

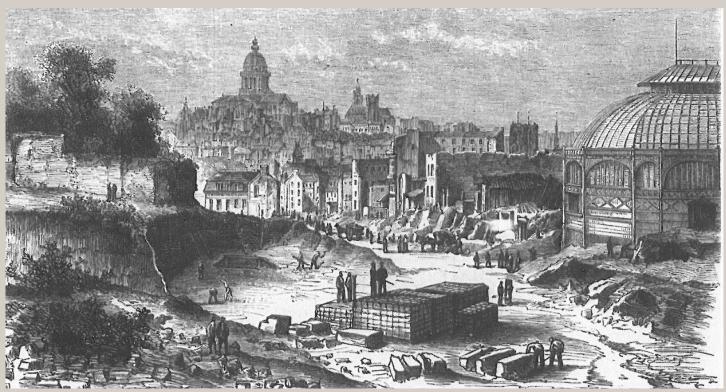


Fig. 16 - Vue du chantier d'élargissement de la rue Mouffetard (actuelle avenue des Gobelins) et du marché avant sa destruction en 1880.



Fig. 17 - Plan d'aménagement de voirie figurant les bâtiments municipaux projetés (mairie, marché, école et caserne), 1866.



Fig. 18 - La mairie du XIIIe arrondissement, construite en 1867-1877, photographiée pour la Commission du Vieux Paris dans les années 1920.

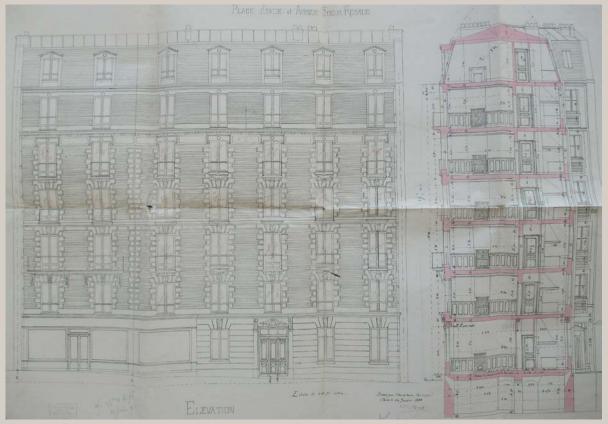


Fig. 19 - Elevation et coupe de l'immeuble 8, place d'Italie, V. Rich architecte, 1888 (extrait du permis de construire).

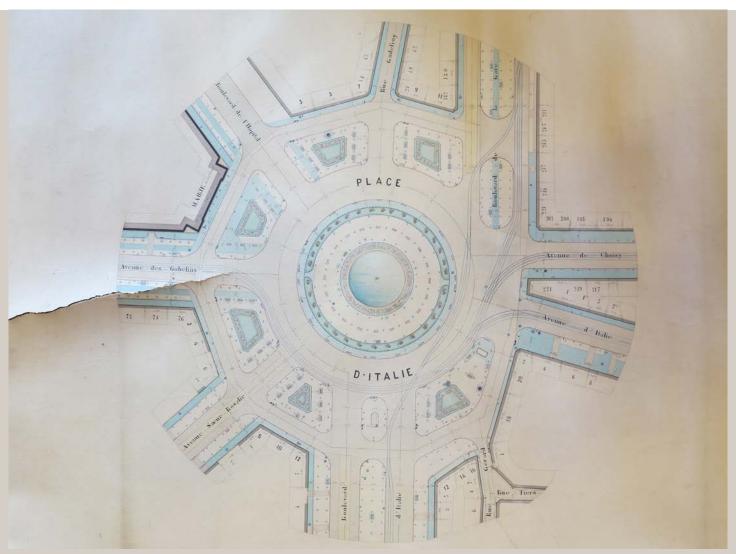


Fig. 20 - Plan statistique de la place d'Italie, 1890.



Fig. 21 - La place d'Italie, vers 1900.



Fig. 22 et 23 - Les sorties du métro place d'Italie, réalisées par Guimard en 1906, sont les seuls éléments de la place bénéficiant d'une protection patrimoniale.





Fig. 24 - Vue du chantier du métro en 1906 au débouché de l'avenue de la Soeur-Rosalie.



Fig. 25 - Vue aérienne de la place en 1950. Le réseau viaire et l'amégenemnt du terre-plein central n'ont pas changés depuis le XIXe siècle. En haut à gauche, l'alignement biais de l'ilot entre l'avenue d'Italie et la rue Bobillot, hérité du parcellaire de Gentilly, apparait encore.



Fig. 26 - Cette vue aérienne de 1950 représentant la place en direction de la Seine (en haut de l'image) met en évidence les décalages d'axe entre le boulevard Vincent-Auriol et le boulevard Auguste-Blanqui et la forme incomplète de la place.

3 - Terminer la place d'Italie

La physionomie de la place change radicalement dans la seconde moitié du XXe siècle, avec l'opération « Italie XIII » lancée en 1966 et qui s'achève en 1991 avec l'inauguration du « Grand écran Italie ». La première opération, visant à requalifier le secteur compris entre la place et les boulevards des maréchaux, s'accompagne d'un projet d'amélioration radicale des circulations automobiles. Devenue une autoroute urbaine, l'avenue d'Italie, nouvelle artère principale du quartier rénové, devait s'incliner en arrivant à la place pour la traverser de manière souterraine. Dans le même temps, les boulevards, également transformées en voies à grande vitesse, franchissaient grâce à un viaduc une place d'Italie métamorphosée (fig. 42 et 43).

Finalement, la frange sud de la place est reconstruite sans que sa morphologie ne soit trop modifiée. Toutefois, le règlement d'urbanisme en vigueur transforme totalement le paysage en introduisant une échelle urbaine
supplémentaire, la grande hauteur. A l'angle de l'avenue de Choisy et du boulevard Vincent-Auriol, un ensemble
de tours de logements de 17 étages et de bureaux sur un socle de commerces et de parking est mis au point en
1967 par les architectes d'Italie XIII, Brown-Sarda et Mikol (fig. 45). La proximité avec la place guide sans doute
le choix de cette hauteur maitrisée. Mais, de l'autre côté de la pointe, le centre commercial Galaxie (fig. 47 et 48)
devait former le point d'orgue de ce nouveau quartier avec une tour de 180 mètres de haut, dite « Apogée », en
bordure de la place (fig. 44). Signal d'entrée de ce nouveau quartier, sa construction est toutefois annulée par
décision présidentielle en 1975, laissant le centre inachevé jusque dans les années 1980.

Désormais piloté par la mairie de Paris, un nouveau projet voit le jour à partir de 1984 lorsqu'on fait appel à l'un des architectes les plus célèbres du moment, le Japonais Kenzo Tange. Après de nombreuses esquisses où le nouveau bâtiment s'accompagne d'une appropriation de la place (fig. 49 à 51), le projet définitif est arrêté au printemps 1986. Le dernier bâtiment de la place doit offrir un équipement culturel populaire sans peser sur

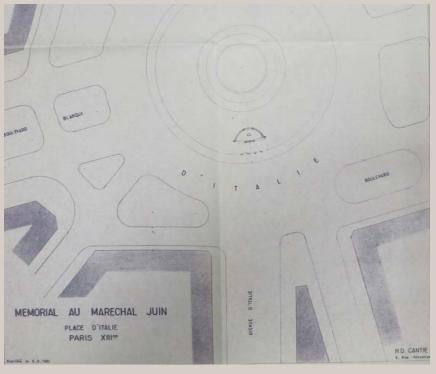


Fig. 27 - Vue actuelle de l'angle du boulevard Vincent-Auriol et de l'avenue de Choisy.

les finances municipales. Le programme se compose principalement d'un cinéma et de 20 000 m² de bureaux. Confirmant l'abandon de la grande hauteur, l'immeuble apparaît comme un gigantesque portique vitré incurvé (fig. 52), invitant à rejoindre le centre commercial, lui-même signalé par un campanile décalé et surmonté d'une œuvre de Thierry Vidé. L'édifice est inauguré en 1991 et le cinéma « Grand écran Italie » a longtemps offert le plus vaste écran d'Europe (240 m²). Il ferme ses portes en 2006 (un projet de reconversion en salle de sport peine à se réaliser).

L'intervention de Tange n'a finalement pas impacté les aménagements de la place qui a conservé son dispositif hérité du XIXe siècle. Le square central s'est enrichi en 1983 d'un monument au maréchal Juin, composé d'une statue en bronze du sculpteur André Greck élevé sur un socle en marbre elliptique dû à l'architecte Cantié (fig. 54 à 56). Initialement prévue pour la place qui porte son nom dans le XVIIe arrondissement, mais dont le sol s'est avéré trop fragile pour la supporter, cette œuvre honore la mémoire du vainqueur, et de ses soldats, des campagnes d'Italie, dernier des trois maréchaux de la seconde guerre mondiale à ne pas disposer d'un monument dans la capitale. Situé sur le terre-plein entourant le bassin, à l'entrée du square au droit de la pointe de Vitry et regardant le sud, il est la première tentative de donner un statut national à la place d'Italie, à l'instar des autres places parisiennes de son importance.

En 2006, la Ville a réaménagé les plantations des ilots périphériques, créant de petits squares à l'intérieur des trapèzes les plus vastes (fig. 58). Mais le dispositif n'a concerné qu'une partie de la place, l'arc de cercle nord entre le boulevard Auguste-Blanqui et le boulevard Vincent-Auriol. Alors que, déjà marquée par une architecture différente, la partie sud de la place concentre tous les problèmes de la circulation – terminaux de bus, sorties de métro et débouché du boulevard et des deux avenues au droit de la « pointe de Vitry ». Même l'opération de Kenzo Tange, qui visait à « terminer » la place, ne parvient à relier correctement le boulevard Auguste-Blanqui et l'avenue d'Italie. Peut-être à cause du choix de l'architecte d'affirmer une forme circulaire qu'aucun autre bâtiment de la place ne présente.



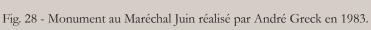






Fig. 29 - Vue actuelle du monument du maréchal Juin dans le jardin Françoise-Giroud.



Fig. 30 - Vue actuelle du seul accès piéton au jardin Françoise-Giroud.

CONCLUSION

Aujourd'hui, la circulation automobile est relativement fluide mais celle des piétons pose problème. Les nouveaux aménagements des terre-pleins contribuent à les faire circuler en périphérie, consacrant la quasi-impossibilité de rejoindre le square central. Dénommé jardin Françoise-Giroud depuis 2015, son accès ainsi que celui au monument du maréchal Juin ne sont possibles que par un seul passage piéton, côté Auguste-Blanqui. Cette difficulté majeure a d'ailleurs conduit la mairie du XIIIe et l'APUR à demander en 2013 à des étudiants de l'école supérieure nationale d'architecture de Paris Val de Seine de réfléchir à des projets de métamorphose du site « qui laisserait toute sa place aux piétons ».

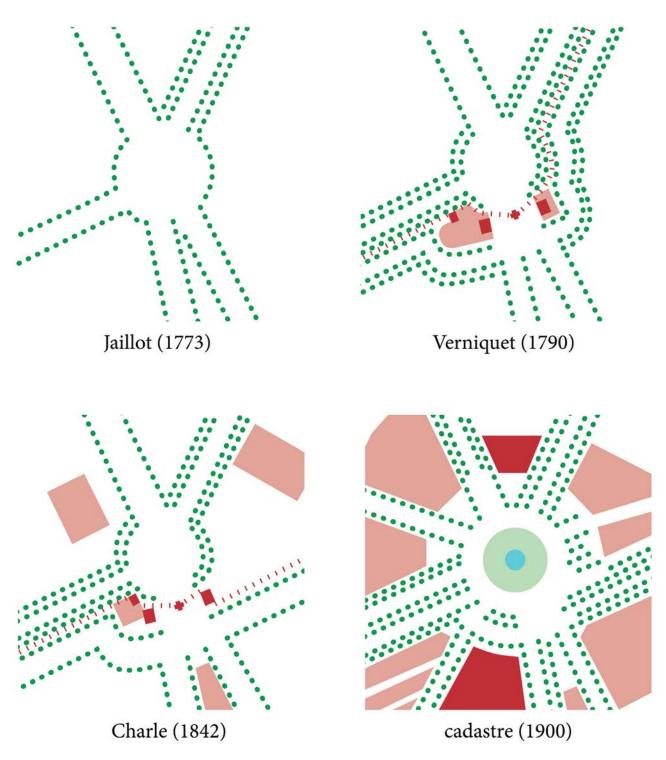


Fig. 31- Evolution de la configuration de la place d'après des plans historiques.

PROTECTIONS

Au titre des Monuments historiques :

- « Station Place d'Italie (ligne n° 5) : deux accès, l'un à l'angle de l'avenue d'Italie et l'autre à l'angle de la rue Bobillot : inscription par arrêté du 29 mai 1978 ».

NB : sont indiquées ici les sources qui ont utilisées pour la rédaction de ce document. Il ne s'agit pas d'une recension exhaustive. On trouvera les mentions des sources dont la consultation serait indispensable pour constituer un dossier documentaire plus complet.

SOURCES

- Archives et documentation de la Commission du Vieux Paris : CA 13e-014 et CA 13e-suppl. 095.
- Documentation de la COARC.

Archives nationales:

- Q1/1099/170.
- atlas de Trudaine.
- CP/N/III/Seine/874 et 885.

Archives de Paris:

- 1304W 160/7.
- VO11 1584.
- Pérotin/60350-362.
- Plans/6059.
- plans cadastraux numérisés.

Parisienne de photographie / archives Roger-Viollet. Gallica.

BIBLIOGRAPHIE GENERALE SUR LES PLACES

- Michel-Jean Bertrand, Atlas des places de Paris. Places-parvis, Paris, Université de Paris VIII, département de géographie, (s.d.), 3 t. en 4 vol.
- Félix Pigeory, Monuments de Paris au dix-neuvième siècle. Histoire architectonique de Paris ancien et moderne, Paris, Au Comptoir des imprimeurs-unis, 1849.
- Adolphe Alphand, *Les promenades de Paris*, Paris, Rothschild, 1882.
- Jean Prasteau, *Paris : ses places, ses jardins*, Paris, SIDES, Ed. de la Tourelle, 1984.
- June Ellen Hargrove, Les statues de Paris : la représentation des grands hommes dans la rue et sur les places de Paris, Anvers, Mercator et Paris, Albin Michel, 1989.

- Michel-Jean Bertrand, Atlas des places de Paris. Places pleines, écrins, Paris, Laboratoire d'étude des périphéries urbaines géographie-Université de Paris VII, 1990
- Jean Pattou (aquarelles) et Jean-Marc Léri (préface), Les places de Paris, Paris, Hervas, 1994.
- Jean Colson et Marie-Christine Lauroa (dir.), *Dictionnaire des monuments de Paris*, Paris, Hervas, 1995.
- Michel Le Moël et Sophie Descat (dir.), *L'urbanisme* parisien au siècle des Lumières, Paris, AAVP, 1997.
- Géraldine Rideau-Texier et Michaël Darin (dir.), *Places de Paris. XIXe XXe siècles*, Paris, Action artistique de la Ville de Paris, 2003.

BIBLIOGRAPHIE SPECIFIQUE

- Victor Hugo, Les misérables, Paris, 1862.
- Gustave Flaubert, L'éducation sentimentale, Paris, 1869.
- Agnès Vince, « Une ville un architecte : tango urbain place d'Italie », *L'architecture d'aujourd'hui*, octobre 1987, n° 253.
- B. Vayssière, « La place d'Italie, histoire urbaine d'un échec exemplaire », 13e arrondissement, une ville dans Paris, Paris, AAVP, 1993.
- Gilles-Antoine Langlois, *Le guide du promeneur du 13e arrondissement*, Paris, Parigramme, 1996.
- Renaud Gagneux et Denis Prouvost, Sur les traces des enceintes de Paris, promenades au long des murs disparus, Paris, éditions Parigramme, 2004.
- Simon Texier, *Paris 1950. Un âge d'or de l'immeuble*, Paris, éditions du pavillon de l'Arsenal, 2010, p. 232.
- http://sauvonslegrandecran.org
- Géraldine Rideau-Texier, *Un espace public pris dans les réseaux. La place du XIXe siècle*, Paris, Pavillon de l'arsenal.

LISTE DES DOCUMENTS REPRODUITS

- Fig. 1 Roger Henrard, *La place d'Italie (XIIIème arr.). Vue aérienne oblique vers le Nord-Est*, photographie, 1950 (musée Carnavalet).
- Fig. 2 Détail du plan de Paris de Jouvin de Rochefort, gravure, 1675 (bibliothèque historique de la ville de Paris).
- Fig. 3 Détail du plan de Paris de Roussel, gravure, 1731 (bibliothèque historique de la ville de Paris).
- Fig. 4 Détail du plan de Paris de Deharme, gravure, 1763 (bibliothèque historique de la ville de Paris).
- Fig. 5 Barrière de Fontainebleau, aquarelle, 1790.
- Fig. 6 Détail du plan de Paris d'Edme Verniquet, gravure, 1791 (bibliothèque historique de la ville de Paris).
- Fig. 7 Charles Marville, *Barrière d'Italie, vue prise de la rue Gérard. Paris (XIIIème arr.)*, photographie, 1865-1868 (musée Carnavalet).

- Fig. 8 Aubert et Couvoisier, *Vue de la barrière des Gobelins ou d'Italie*, estampe, début du XIXe siècle (musée Carnavalet).
- Fig. 9 Charles Marville, *Place et barrière d'Italie, Paris (XIIIème arr.)*, photographie, 1866 (bibliothèque historique de la ville de Paris).
- Fig. 10 Plan cadastral de la commune de Gentilly, 1848 (Archives de Paris).
- Fig.11 Projet d'aménagement de la place d'Italie, dessin, 1865 (archives de Paris : VO11 1584 ; © DHAAP).
- Fig. 12 Projet d'aménagement de la place d'Italie, dessin, 1868 (archives de Paris : VO11 1584 ; © DHAAP).
- Fig. 12 Archives nationales : CP/N/III/Seine/874.
- Fig. 13 Projet d'élargissement de la rue Mouffetard, dessins, 1869 (archives de Paris : VO11 1584 ; © DHAAP).
- Fig. 14 Charles Marville, Rue Mouffetard de la barrière d'Italie. Partie incorporée à l'avenue des Gobelins. Paris (XIIIème arr.), photographie, avant 1869 (bibliothèque administrative de la ville de Paris).
- Fig. 15 France panoramique. Paris : 143. L'avenue des Gobelins prise de la place d'Italie. Place d'Italie ; Paris (13e arrondissement), carte postale (bibliothèque de l'Hôtel de Ville). Fig. 16 Félix Thorigny d'après Raynal, La nouvelle place d'Italie à l'extrémité de la rue Mouffetard, gravure, 1868.
- Fig. 17 Abords de la place d'Italie (13e arrondissement) : voies d'isolement et d'accès du marché et de la mairie projetés, dessin, 1866 (archives de Paris : VO11 1584 ; © DHAAP). Fig. 18 Charles Lansiaux, 1 place d'Italie. Mairie du 13e arrondissement. Façade latérale, photographie, 9 août 1921 (Commisiosn du vieux Paris : N4531).
- Fig. 19 V. Rich, *Construction de M. Miguet. Place d'Italie et Avenue Soeur Rosalie*, dessin, 1888 (archives de Paris : VO11

- 1584; © DHAAP).
- Fig. 20 Plan statistique, 1890 (archives de Paris : Perrotin60350-362; © DHAAP).
- Fig. 21 *Paris* 13e *Place d'Italie*, carte postale, début du XXe siècle (© Roger-Violet).
- Fig. 22 René Giton dit René-Jacques, *Place d'Italie, entrée du métro la nuit, sous la neige. Bascule automatique et boîte aux lettres. Paris (XIIIème arr.)*, photographie (bibliothèque historique de la ville de Paris).
- Fig. 23 René Giton dit René-Jacques, *Place d'Italie sous la neige. Entrée de la station de métro, la nuit. Paris (XIIIème arr.)*, photographie (bibliothèque historique de la ville de Paris).
- Fig. 24 Charles Maindron, Construction du chemin de fer métropolitain municipal de Paris : Ligne 2 sud, 9e lot . 239(2) : place d'Italie. Raccordement avec les ateliers de la Compagnie, chantier avenue Soeur Rosalie. 21 février 1906, photographie, 1906 (bibliothèque de l'Hôtel de Ville).
- Fig. 25 Roger Henrard, *La place d'Italie. Paris (XIIIème arr.). Vue aérienne oblique vers l'Ouest*, photographie, 1950 (musée Carnavalet).
- Fig. 26 Roger Henrard, *La place d'Italie (XIIIème arr.). Vue aérienne oblique vers le Nord-Est*, photographie, 1950 (musée Carnavalet).
- Fig. 27 Place d'Italie, avril 2015 (© DHAAP/P. Saussereau). Fig. 28 Mémorial au maréchal Juin, plan de masse, 1983 (COARC; © DHAAP).
- Fig. 29 Statue du maréchal Juin, avril 2015 (© DHAAP/P. Saussereau).
- Fig. 30 Place d'Italie, avril 2015 (© DHAAP/P. Saussereau). Fig. 31 - Schémas de Nicolas Moucheront, 2015 (© DAC/DHAAP).Fig. 60 - Atlas du PLU (www.parisalacarte.fr)