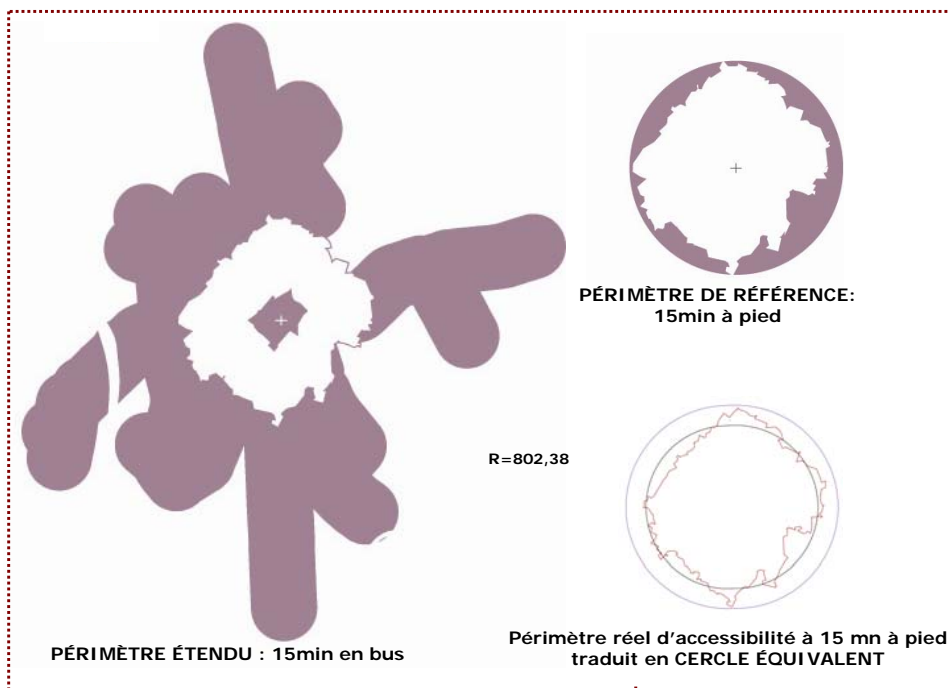
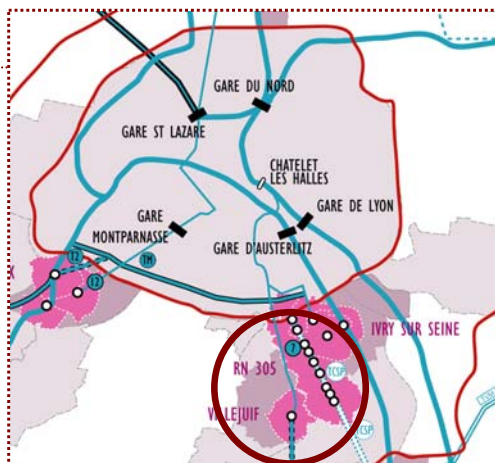


# FICHE D'IDENTITÉ

## VILLEJUIF – LOUIS ARAGON

### COMMUNES DU PÉRIMÈTRE ÉTENDU VILLEJUIF / VITRY



#### GARE ET INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

DATE DE CRÉATION DE LA GARE : 1985

VOCATION D'ORIGINE DE LA GARE :  
PROLONGEMENT DE LA LIGNE 7

CONNECTION DU RÉSEAU :  
Métro 7 (Station *Louis Aragon*)  
+Tram RN7

NOMBRE D'ENTRANTS :  
15 000 à 20 000 entrants

PDUIF

POS : février 2001

NOMBRE D'EMPLOIS ATTEINTS EN 30 MINUTES

Métro Villejuif- Louis Aragon : 447 670

### DONNÉES DU PÉRIMÈTRE ET DE LA COMMUNE

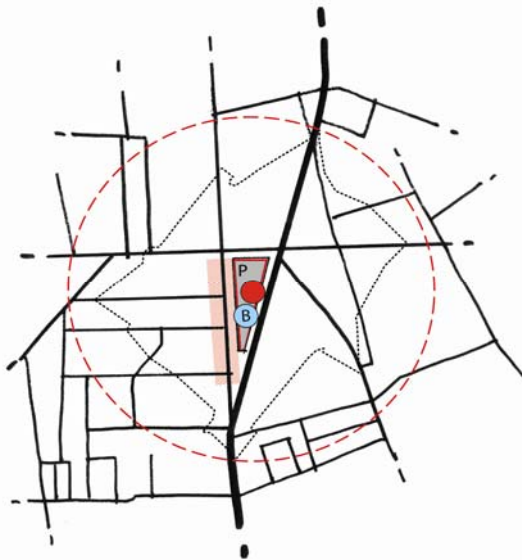
	Val-de-Marne	Villejuif	Vitry	Périmètre
Densité nette de population		129,90	101,30	133,30
Densité nette d'emplois		43,70	33,20	40,50
Densité brut		131,80	89,70	144,50
Densité humaine nette		173,60	134,50	173,80
taux d'emploi 1999 (nb emplois offerts / pop active résidente)	0,77	0,74	0,66	0,61

# FICHE D'IDENTITÉ

## VILLEJUIF – LOUIS ARAGON

### INSERTION DE L'INFRASTRUCTURE

### PERCEPTION



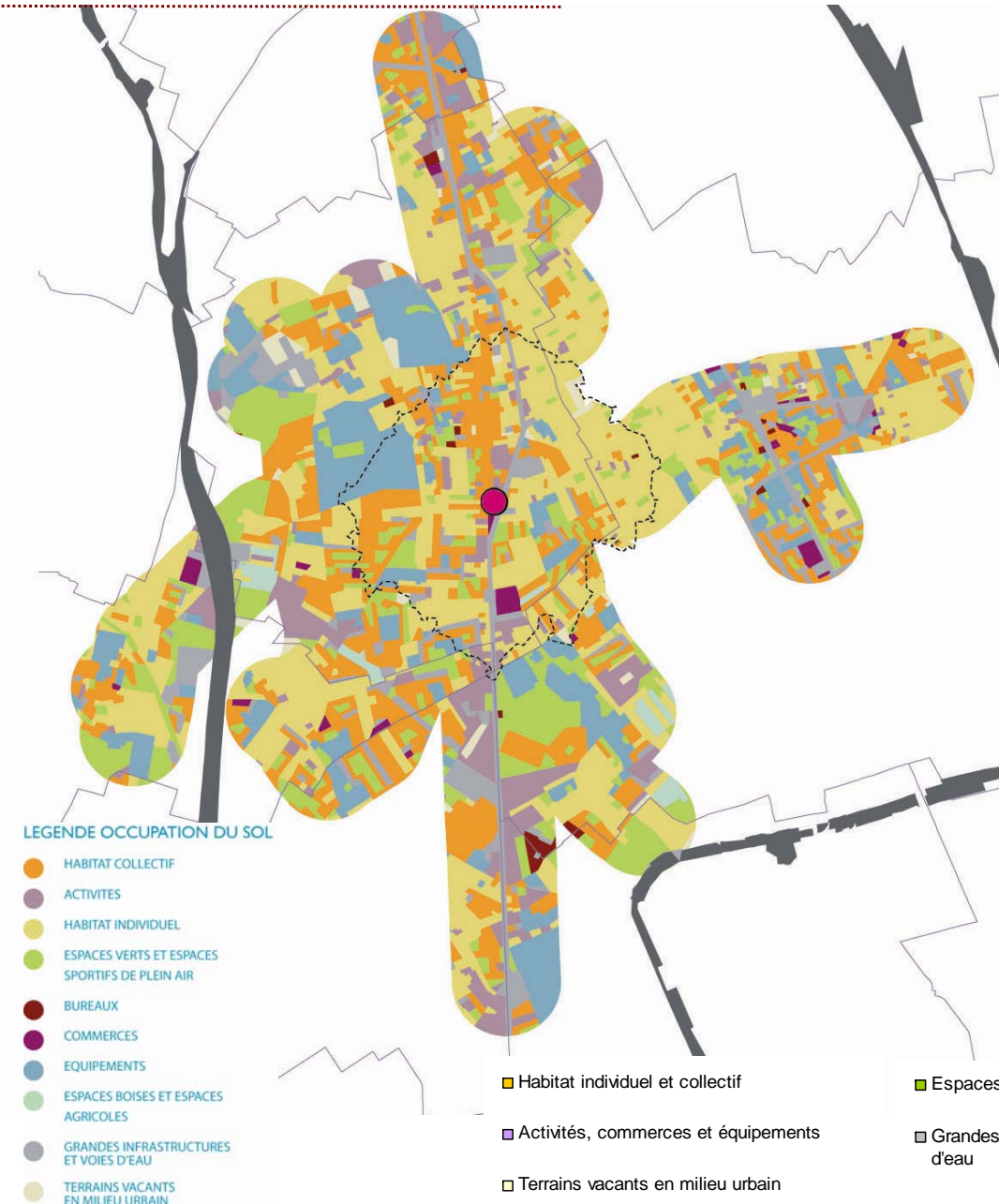
- PERIMÈTRE RÉEL 5 MN À PIED
- PÉRIMÈTRE THÉORIQUE 300m
- GARE/STATION TC
- STATION BUS
- ▭ PARC AUTOMOBILE
- INFRASTRUCTURE EN PONT OU VIADUC
- ESPACE PUBLIC D'ACCÈS À LA GARE/STATION
- EMPRISES VOIES FERRÉES



# FICHE D'IDENTITÉ

## VILLEJUIF – LOUIS ARAGON

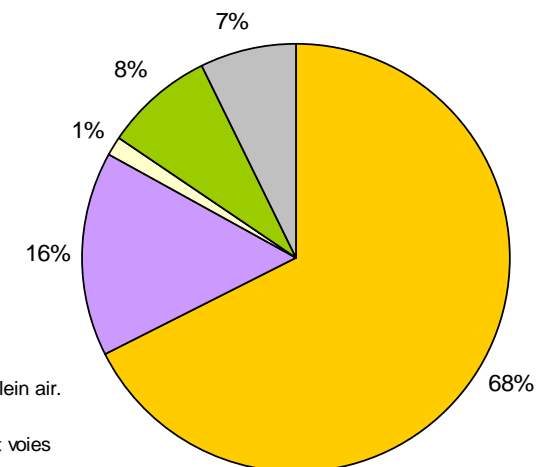
### PÉRIMÈTRE ETENDU AVEC MOS



### PÉRIMÈTRE DE RÉFÉRENCE ET BATI



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



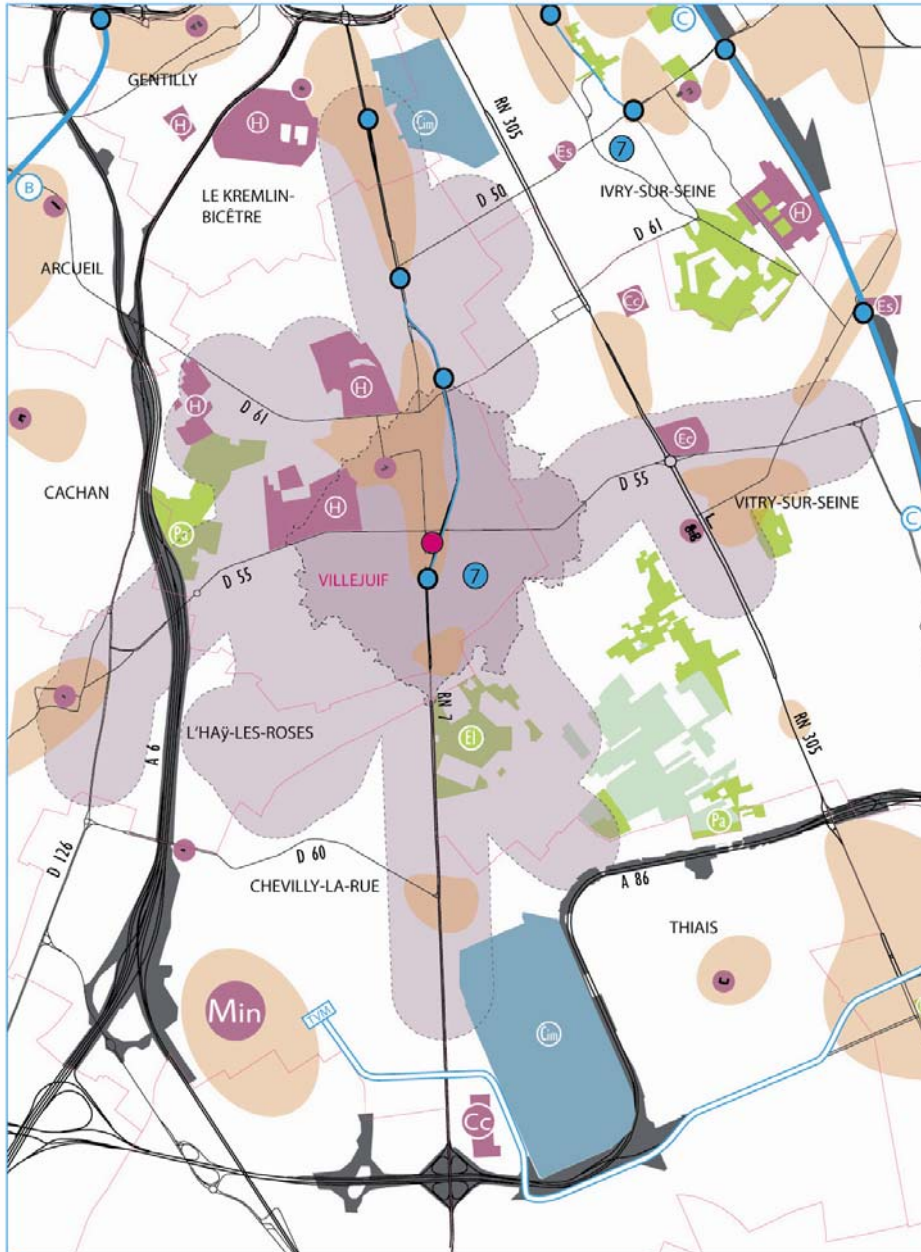
-: peu favorable à la densité / à une densification  
 +: relativement favorable à la densité ou sans impact particulier  
 ++ : très favorable à la densité / à une densification

# TABLEAU DE SYNTHÈSE

## VILLEJUIF – LOUIS ARAGON 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 (1985)
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 ?	++	Entre radiale (RN7) et sa déviation
La conception de la gare et du pôle de transport est-elle favorable à la densification ?	++	Pôle intermodal (Métro, Bus, PIR)
Le site de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale ?	+	Espace public assez restreint
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 à proximité immédiate
Des servitudes spécifiques grèvent-elles les potentialités d'occupation et de densification du site (PPR, PEB, risques naturels, périmètre Seveso,...) ?	+	?
La densité bâtie observée est-elle inférieure à la densité prescrite par le POS/PLU, ouvrant ainsi un potentiel de densification ?	-	Densification peu encouragée sur le périmètre
La densité perçue sur le site gare offre-t-elle la possibilité d'une densification ?	+	Ambiance urbaine à l'ouest Débouché sur RN7 à l'est
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 historique en renouvellement urbain Secteur pavillonnaire à l'est Grandes emprises au sud
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 ?	+	Grand tracé historique de la RN7
<b>II – INTENSITE URBAINE ET ATTRACTIVITE REGIONALE</b>		
Le pôle gare permet-il d'atteindre en 30mn un nombre important d'emplois ? (voir seuils en introduction)	-	Une accessibilité moyenne malgré la proximité de Paris. Moins de 500 000 emplois accessibles
Le pôle gare permet-il à une population importante d'arriver en 30 mn ? (voir seuils en introduction)	+	Idem. Entre 600 000 et 800 000 personnes pouvant accéder à 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)	+	L'utilisation des TC pourrait être plus importante.
Quel est le niveau global d'intermodalité du pôle (présence de ligne de bus notamment) ?	++	Une gare routière en lien avec la station.
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)	-	Une dominante résidentielle
La densification est-elle favorisée par la présence d'équipements attractifs dans le périmètre d'accessibilité étendue ?	++	Une situation privilégiée, proche du centre-ville
La densification est-elle favorisée par l'existence d'une capacité résiduelle suffisante des équipements ?	-	La ville soulève le problème de saturation des équipements.
La densification est-elle favorisée par la présence d'une concentration commerciale dans le périmètre ? (indicateur des établissements commerciaux et de restauration)	++	Pôles commerciaux sur la RN 7 + centre-ville de Villejuif
Le niveau des prix des marchés immobiliers du secteur, est-il favorable à la densification ?	+	Prix moins élevé que moyenne de Villejuif
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 ?	++	Au croisement de deux axes majeurs : RN 7 et D55
<b>III – DYNAMIQUE DES ACTEURS ET DES PROJETS</b>		
Le contexte institutionnel est-il favorable aux projets de densification ?	++	
La ou les collectivité(s) sont-elles déjà inscrites dans une perspective de densification ?	+	Peu d'anticipation de l'arrivée du tramway
Existe-t-il des projets locaux, proches ou dans le périmètre, propices à la densification (soit directement générateurs de densification, soit porteurs d'attractivité) ?	++	Importance du futur tramway RN 7
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, ...)	++	Tramway RN7 programmé
La collectivité est-elle dotée déjà d'outils d'intervention (outils fonciers, opérateurs, procédures en cours type ZAC...) ?	-	Pas d'intervention organisée sur ce secteur pour l'instant



### VILLEJUIF – LOUIS ARAGON LIGNE 7

Ce site de gare réunit la plupart des facteurs externes favorables à une densification : localisation proche des bassins d'emplois et de population, intégration urbaine de la gare, proximité du centre ville, contexte institutionnel local propice.

Pour autant, le projet de tramway sur la RN 7 ne paraît pas particulièrement anticipé par une réflexion locale, ni la densification encouragée.

Une mobilisation locale semble nécessaire pour tirer parti des atouts dont dispose le site afin de préparer l'arrivée du tramway. Un projet d'urbanisme local, assorti des outils opérationnels adaptés, permettraient d'apprécier le potentiel de densification au regard du foncier réellement mutable. Cette dynamique de densification reste à enclencher.