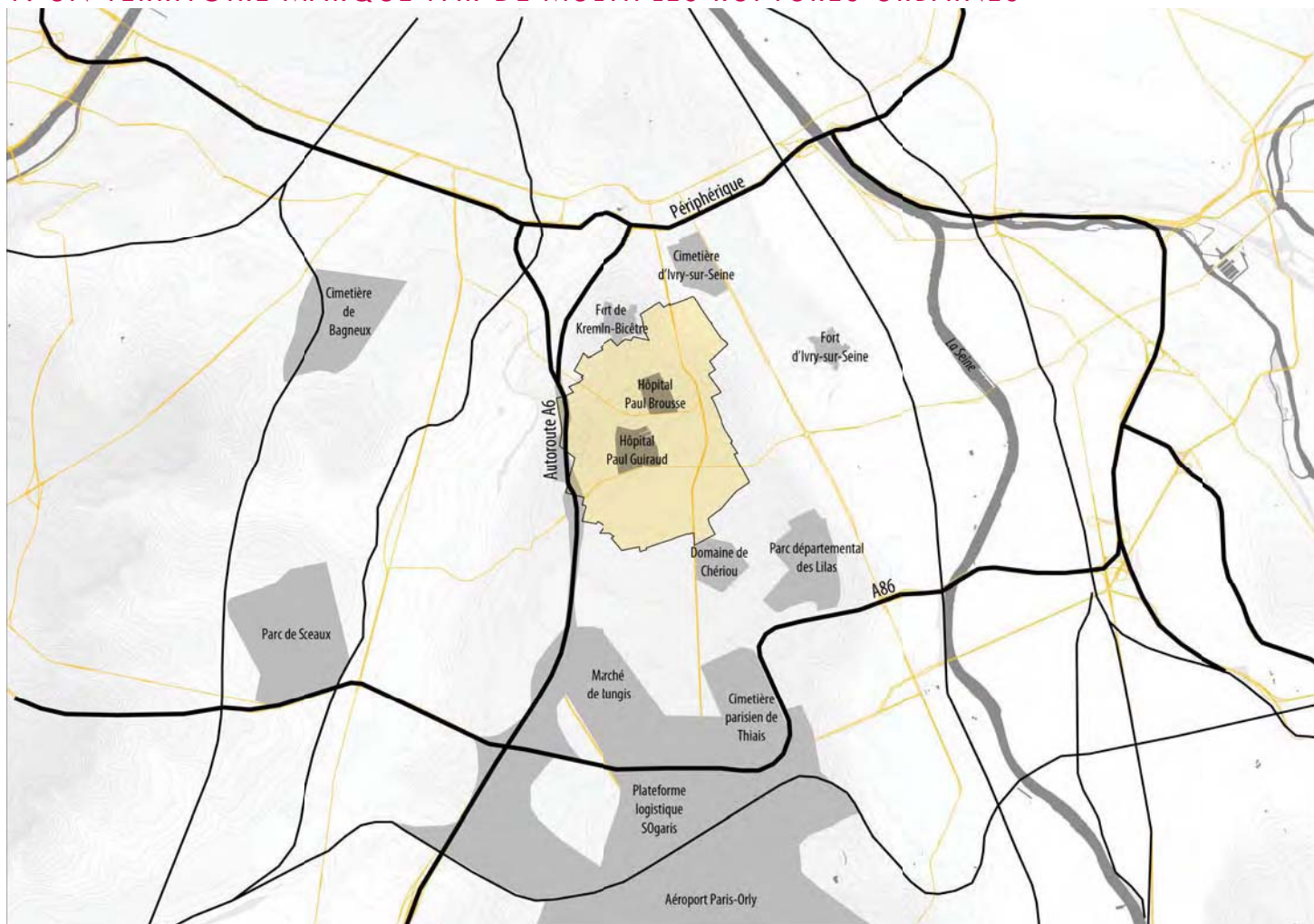


D. MOBILITÉ ET STRUCTURE URBAINE

1. UN TERRITOIRE MARQUÉ PAR DE MULTIPLES RUPTURES URBAINES

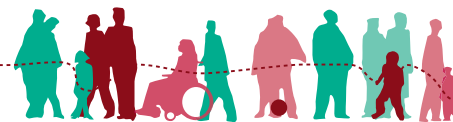


- Principales enclaves
- Coupures territoriales (autoroutes, voies ferrées...)
- Topographie
- Réseau de voiries principales



Le cimetière d'Ivry-sur-Seine, une coupure territoriale qui impacte les relations avec Villejuif





Autoroute A6



RD7

Le territoire villejuifois est marqué par de :

1- multiples ruptures territoriales : les grandes infrastructures linéaires nationales et métropolitaines (autoroute A6) doublées par les contraintes topographiques (point haut et ligne de crête majeure de l'espace francilien) constituent les premières limites au développement du territoire. Celles-ci sont renforcées par des entités fermées de plusieurs hectares en périphérie de Villejuif mais qui renforcent la situation de

«confinés» de plusieurs espaces urbains et quartiers villejuifois :

- le fort du Kremlin-Bicêtre constitue la limite Nord de la ville,
- le domaine de Chériou à Vitry-sur-Seine constitue une limite Sud,
- le cimetière d'Ivry-sur-Seine au Nord-Est).

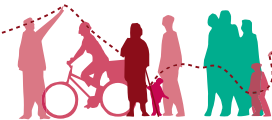
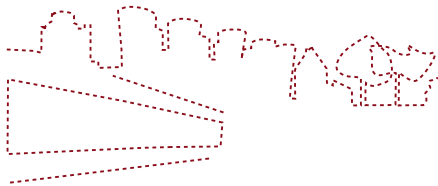
2- fortes coupures intra-urbaines : la RD7 de par son gabarit, son traitement et la vitesse des véhicules qui y circulent constitue une «faille» traversant du Nord au Sud la commune. Les deux rives de la RD7 arrivent difficilement à communiquer.

Ces limites héritées des voies rayonnantes parisiennes sont essentiellement orientées Nord-Sud.



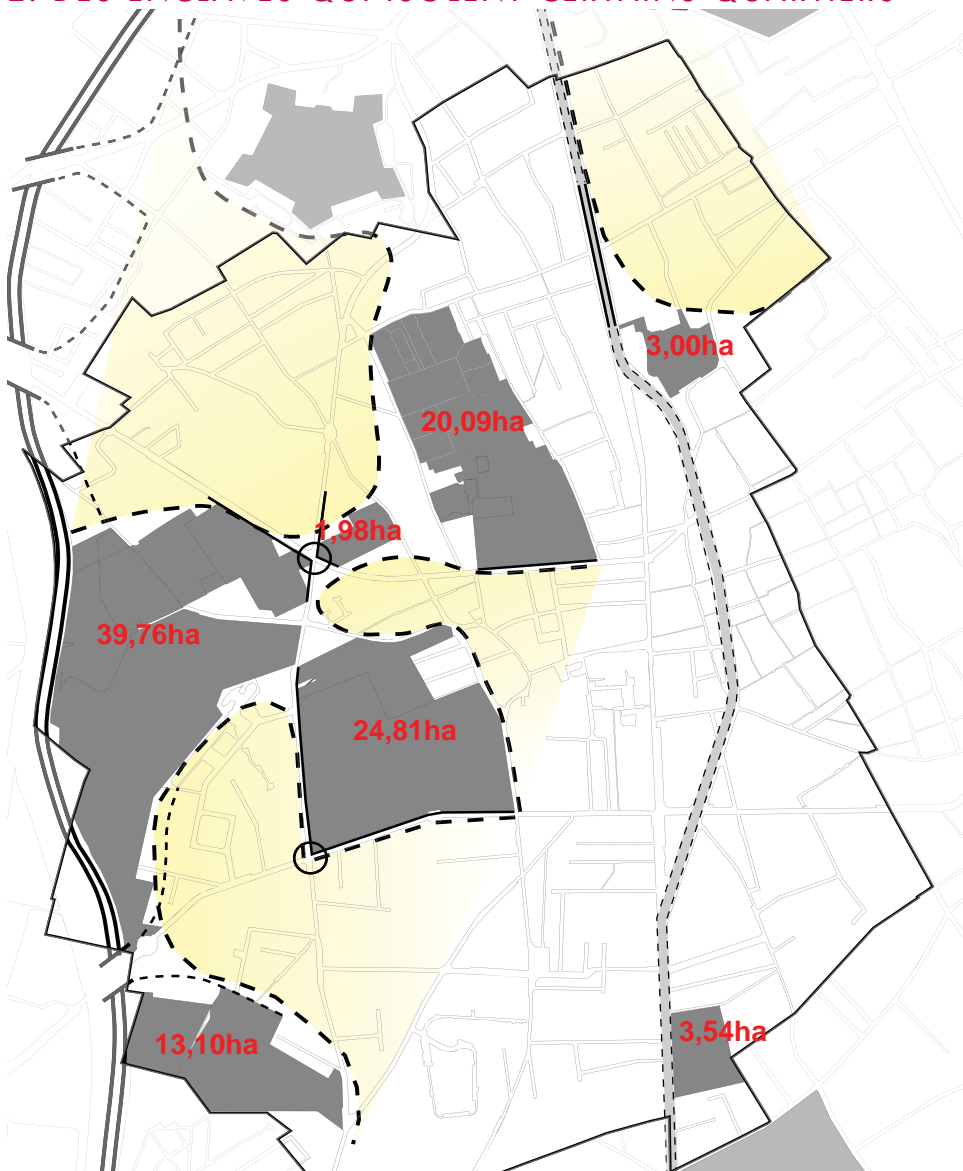
Les trémies de la RD7, une limite aux communications interquartiers





D. MOBILITÉ ET STRUCTURE URBAINE

2. DES ENCLAVES QUI ISOLENT CERTAINS QUARTIERS



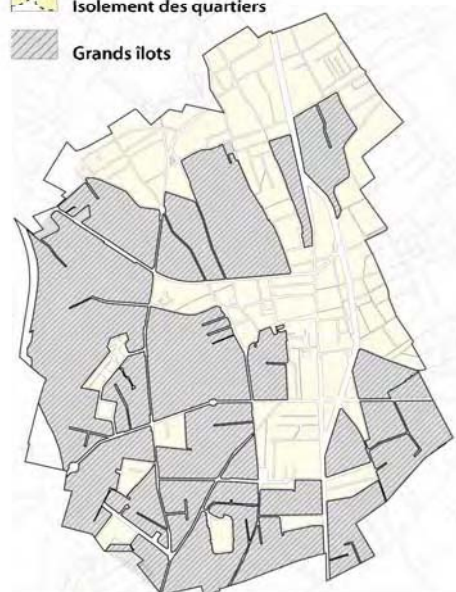
Des enclaves de plusieurs hectares (un cinquième de la superficie communale) viennent rompre la continuité de l'espace urbain. Elles correspondent aux emprises hospitalières, aux cimetières et aux réservoirs d'eau. Elles créent des coupures et rendent difficiles les relations interquartier. Elles limitent également toute possibilité de développement au Nord et à l'Ouest du centre-ville.

Au Nord, les quartiers des Esselières et Dumas sont mis à l'écart du reste de la ville.

Au Sud-Ouest, le quartier des Bruyères apparaît comme un confins de ville..

Le fonctionnement du territoire est par ailleurs directement lié à la structuration des îlots. Villejuif se caractérise par de «grands îlots» dessinés d'une part par une trame viaire large et lâche, et d'autre part par un foncier en lanières sur plusieurs secteurs de la ville qui se développe en profondeur.

- Enclaves
- 3,0ha Superficie des enclaves
- Franchissement de l'autoroute
- Isolement des quartiers
- Grands îlots

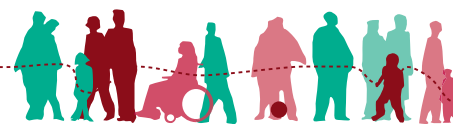


Villejuif : des îlots de grande taille



Le cimetière de la rue Vaillant, une emprise qui forme une enclave en coeur de ville

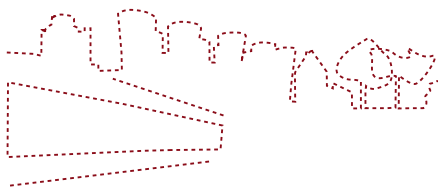




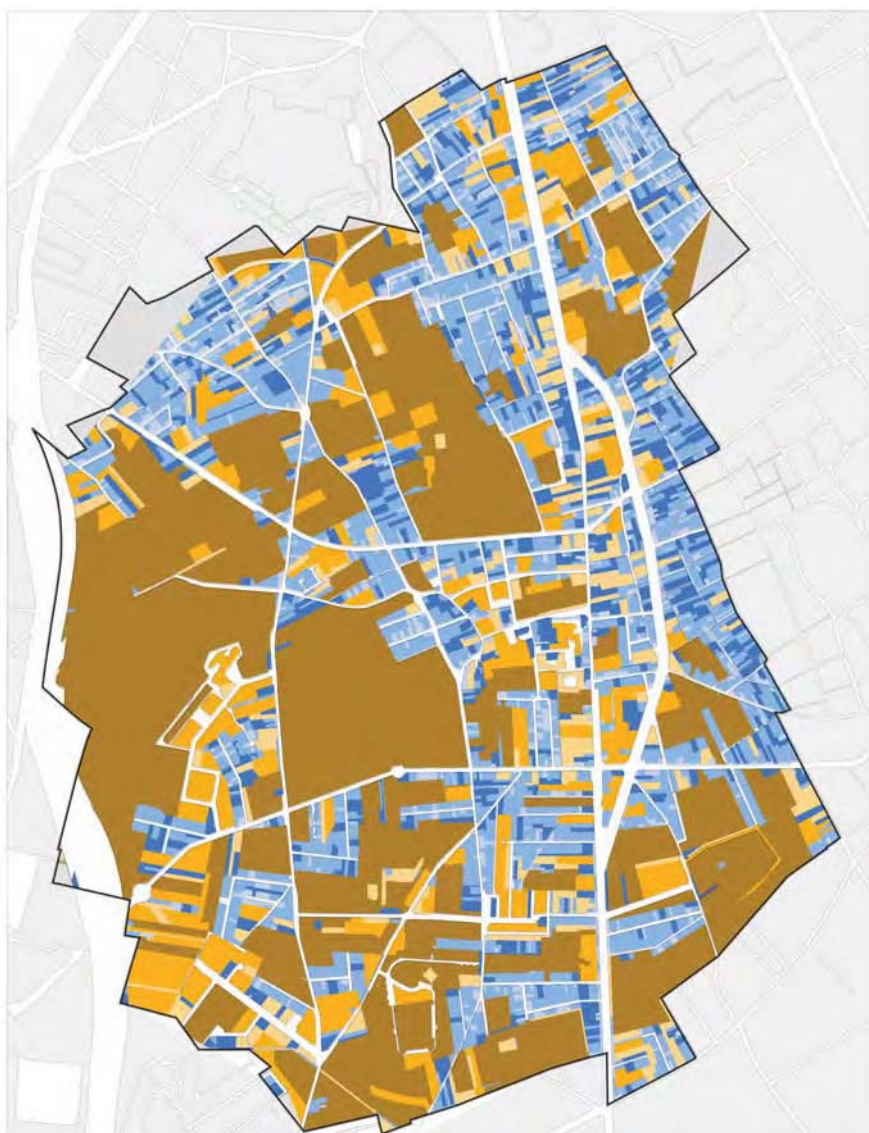
La ville apparaît comme un archipel dont les composantes sont très largement dissociées les unes des autres.

Ces quartiers ainsi éloignés les uns des autres au sein de la commune, se trouvent proches d'un point de vue spatial et morphologique des communes limitrophes, Vitry à l'Est, Chevilly-La-Rue et l'Hay-Les-Roses au Sud, Arcueil et Le Kremlin Bicêtre au Nord Ouest.





D. MOBILITÉ ET STRUCTURE URBAINE



Superficie des parcelles

La taille et le mode d'évolution des parcelles sont étroitement liés aux caractéristiques foncières.

En dehors des emprises hospitalières, la structure foncière villejuivoise se caractérise par une forte dichotomie entre plusieurs secteurs de la ville.

- les grands tènements fonciers, supérieurs à 5000m² (hôpitaux, parc de logements sociaux, secteurs d'urbanisation récente), allant jusqu'à 20ha, se situent pour l'essentiel en périphérie Sud et Ouest de la ville

- le petit parcellaire (inférieur à 1000m²) correspond au tissu urbain ancien et aux opérations pavillonnaires qui se sont développés notamment sur les coteaux.

Le potentiel de densification du territoire porte sur les parcelles de 500 à 1000m² ainsi que sur le parcellaire dont les superficies sont comprises entre 1000 et 5000m².

Les grandes parcelles correspondent pour l'essentiel aux enclaves du territoire.



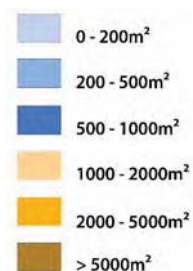
Parcelles < 1000m²

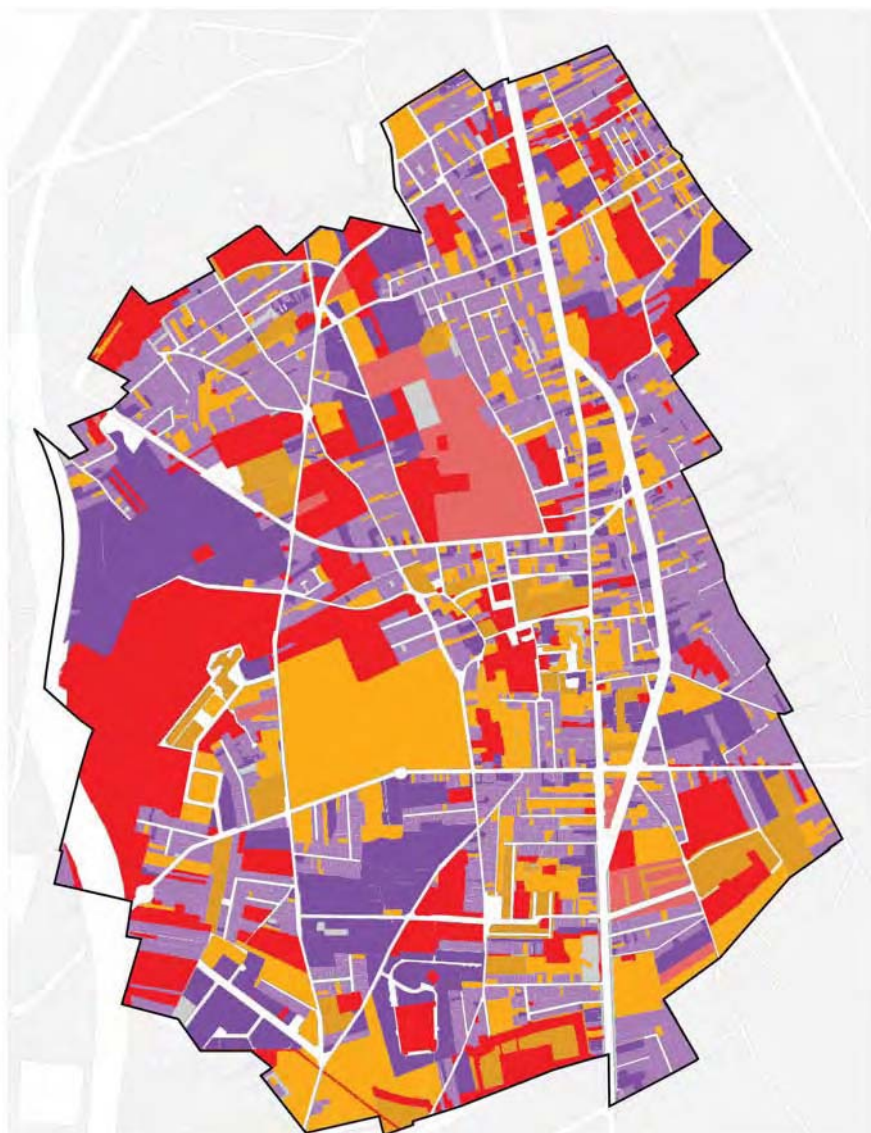
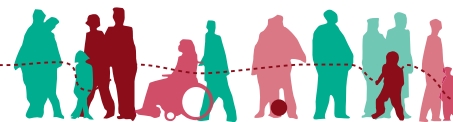


Parcelles 1000 à 5000m²



Parcelles > 5000m²





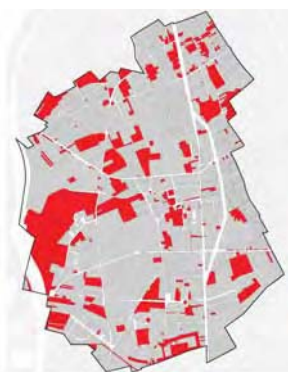
Propriétaires fonciers

Source : DDE 94

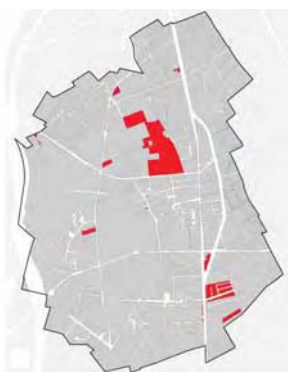
De par son histoire, Villejuif a accueilli de grands équipements (hôpitaux...), et ce en raison de ses grandes disponibilités foncières à l'époque. Il en résulte aujourd'hui des parcelles de grandes tailles et la présence de grands propriétaires terriens. Les collectivités publiques détiennent une très grande part du foncier, de même que les institutions parapubliques (EDF, etc.). Dans ce contexte, la mutabilité foncière paraît facilitée dans le cadre de projets structurants.

Les personnes physiques sont essentiellement propriétaires de petites parcelles correspondant aux parcellaires anciennement urbanisés et aux zones pavillonnaires.

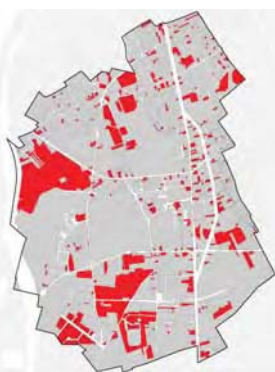
-  Propriétés privées - personnes physiques
-  Propriétés privées - personnes morales
-  Propriétés parapubliques
-  Propriétés publiques
-  Copropriétés
-  Propriétés bailleurs sociaux



Propriétaires publics



Propriétaires parapublics

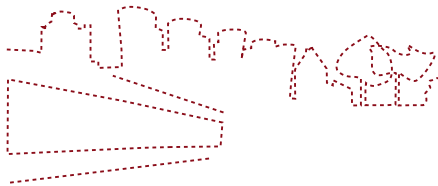


Propriétaires privés
(personnes morales)



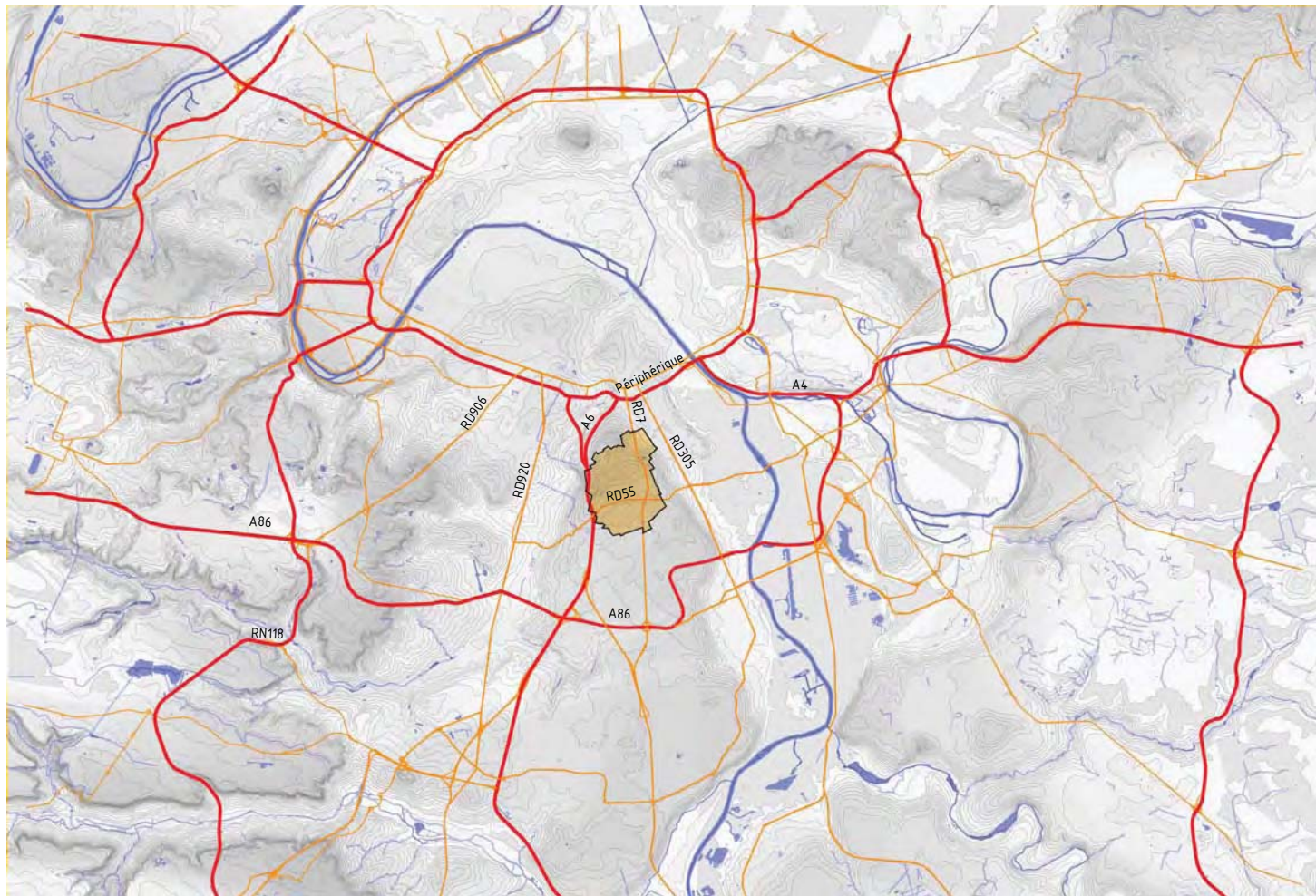
Propriétaires privés
(personnes physiques)





D. MOBILITÉ ET STRUCTURE URBAINE

3. UNE VILLE AU COEUR DE LA MÉTROPOLE PARISIENNE



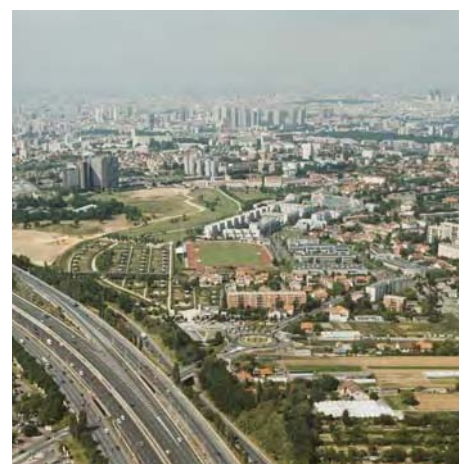
Villejuif, à 1,5 km de Paris Porte d'Italie, se trouve fortement impactée par les infrastructurantes radiales. Elle bénéficie d'une desserte et d'un accès direct au réseau métropolitain et national puisqu'elle est traversée par :

- l'autoroute A6 reliant la porte d'Orléans (Paris) à Lyon. Il s'agit de l'une des principales autoroutes en termes de flux du territoire national. Elle représente la limite communale avec Cachan. Villejuif bénéficie d'un accès à l'autoroute via un demi-échangeur situé à hauteur de l'Institut Gustave Roussy. Cependant, l'accès direct à et depuis l'échangeur ne peut se faire que dans un seul sens (province > Paris). Autrement dit les trajets ayant pour orientation Paris > Villejuif ne peuvent s'effectuer que via les routes nationales et départementales et non par l'A6.

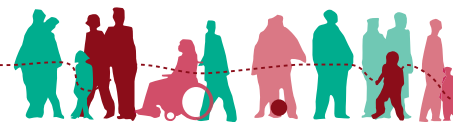
- la RD7 (ex-RN7), voie reliant Paris à Fontainebleau traverse le territoire communal du Nord au Sud et coupe littéralement la commune en deux parties.

En dehors des radiales parisiennes, Villejuif est traversée par l'une des rares voies transversales Est-Ouest du département du Val-de-Marne : la RD148 (ex-RD55), reliant Joinville-le-Pont à Sceaux. Cette voie permet également de relier les vallées de la Seine et de la Bièvre en franchissant le plateau de Longboyau. La RD148 prend les noms d'avenue de la République et Louis Aragon à Villejuif.

Ce réseau d'infrastructures principal est complété par une trame viaire très faiblement hiérarchisée. Le réseau d'infrastructures reliant Villejuif aux autres Villes est en effet limité.



Autoroute A6, bifurcation de desserte de Villejuif



Avenue Paul Vaillant Couturier



Avenue de la République



Rue de Verdun



Avenue Aragon



Hiérarchisation de la frame viaire

Les rues de Chevilly, de Verdun et Grosmesnil constituent le seul axe alternatif à la RD7 permettant d'engager des relations intercommunales dans le sens Nord-Sud.

Quelques voies Est-Ouest viennent compléter le maillage viaire principal. Elles permettent de relier les communes immédiatement limitrophes. Il s'agit de :

- la RD61 menant au centre-ville d'Arcueil
- la rue Barbusse menant au centre-ville d'Ivry-sur-Seine
- la rue des Malassis connectant la RD7 à la RN305.

L'ensemble de ces voies primaires définit une trame très large. Chacune des ces voies cumule toutes les fonctions urbaines (relations intercommunales, relations inter-

quartiers, desserte locale..), et, de ce fait, laisse peu de place au piéton et aux cycles.

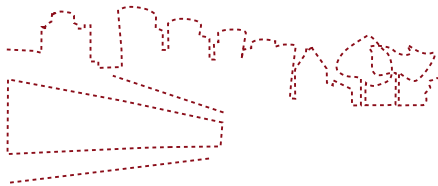
Le maillage secondaire (permettant de relier les voies principales) est peu développé. et discontinu

Les voies tertiaires desservent les grands îlots et permettent une urbanisation à l'écart des rues principales. Elles fonctionnent souvent en boucle.

De nombreuses voies en impasse s'insinuent dans les coeurs d'îlot.

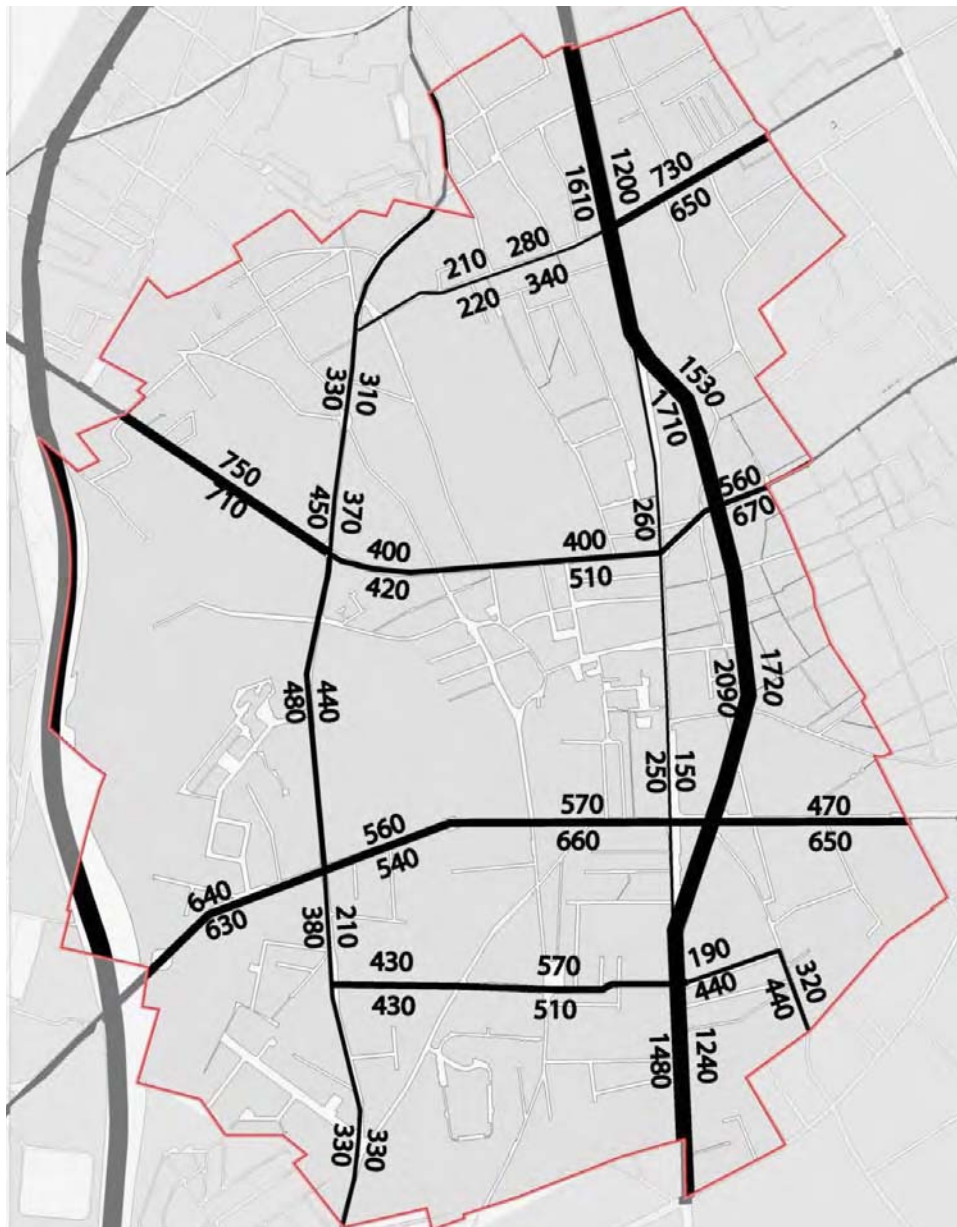
Les nombreuses sentes parcourant les cotéaux ont perdu au fil des années leur structure initiale (privatisation de chemins, fermeture de venelles...). Le réseau de sentes et de cheminements piétons est à reconstruire.



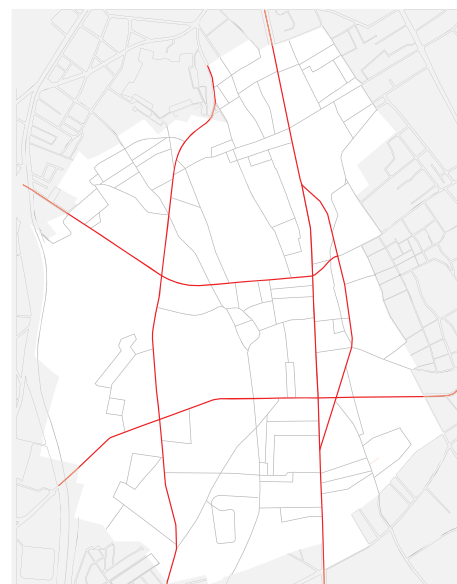


D. MOBILITÉ ET STRUCTURE URBAINE

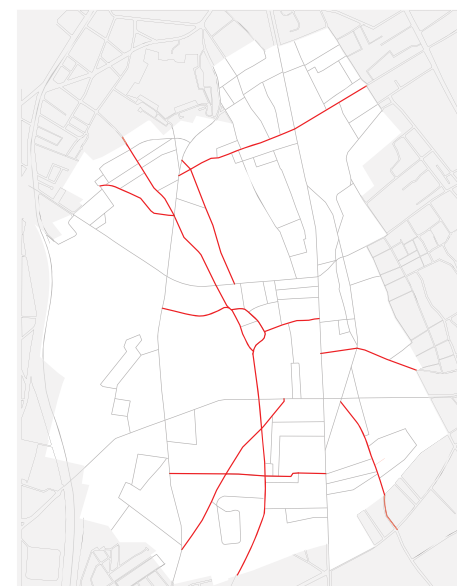
4. UNE TRAME VIAIRE LIMITÉE QUI CONCENTRE TOUS LES FLUX DE CIRCULATION



Flux de circulation (unité : véhicules/heure de pointe du soir)



Voirie primaire

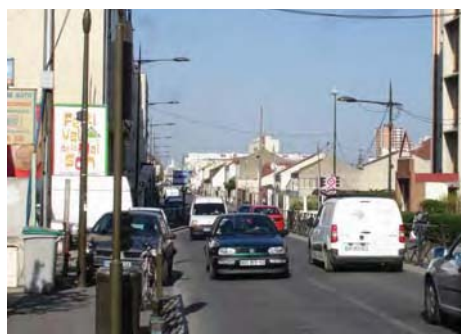


Voirie secondaire



RD61 (=avenue Paul Vaillant Couturier)

110

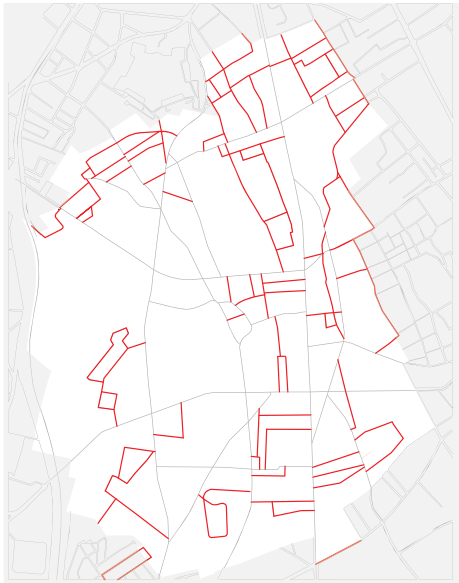
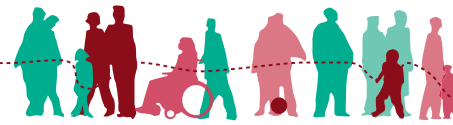


Rue Barbusse

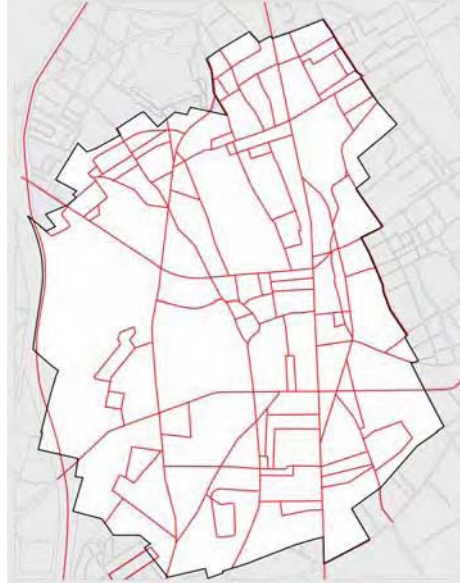


Rue des Malassis

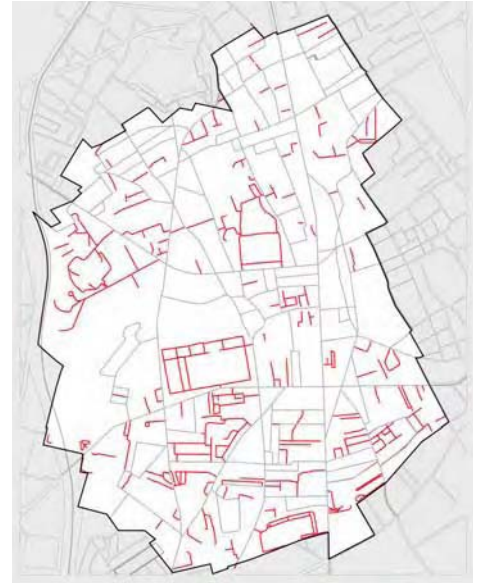




Voirie tertiaire



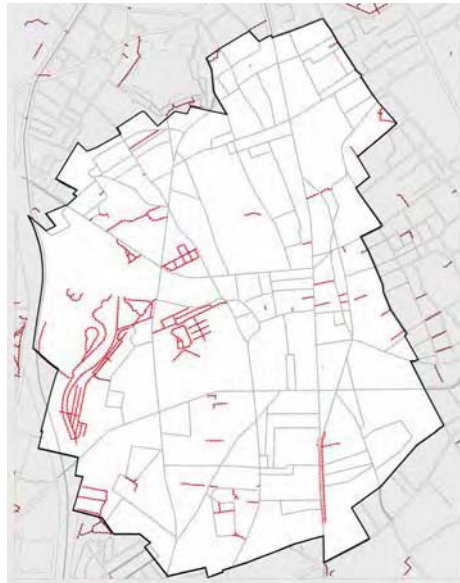
Voiries publiques



Voiries privées



Impasses



Sentes piétonnes

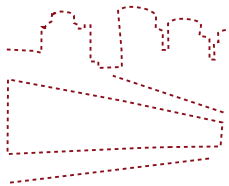


Voie privée



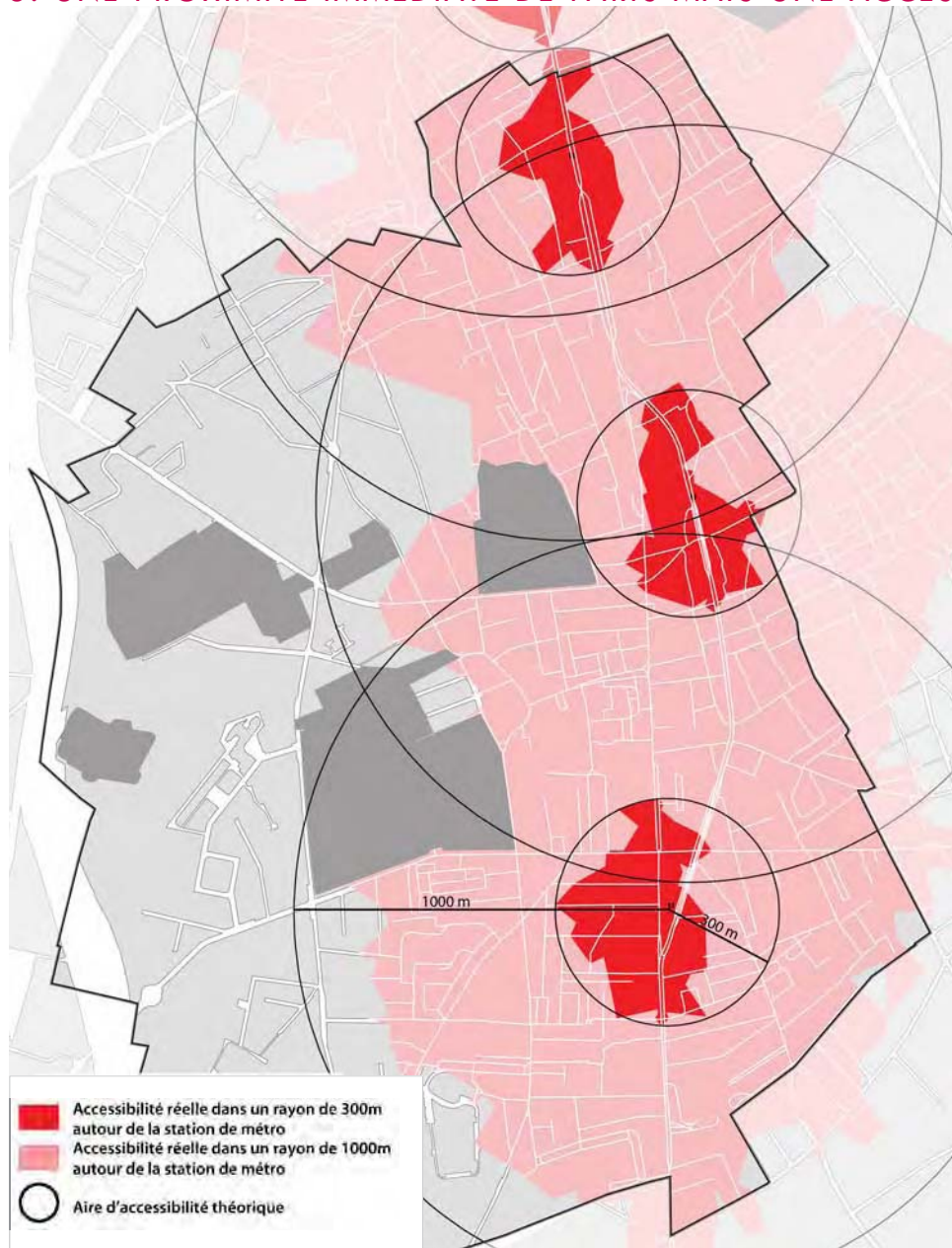
Voie en impasse





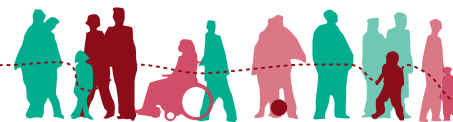
D. MOBILITÉ ET STRUCTURE URBAINE

5. UNE PROXIMITÉ IMMÉDIATE DE PARIS MAIS UNE ACCESSIBILITÉ PERFECTIBLE



Réseau de transport RATP

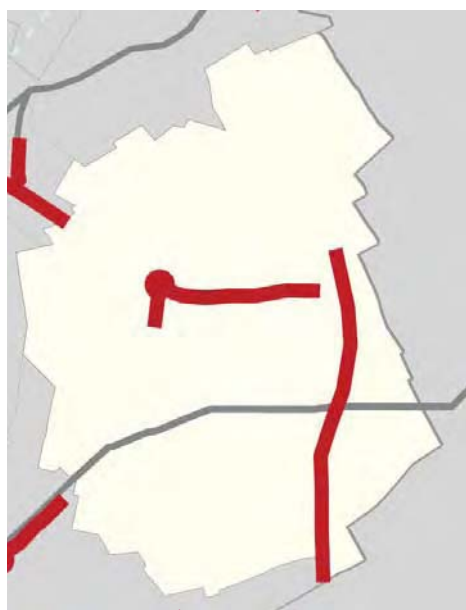




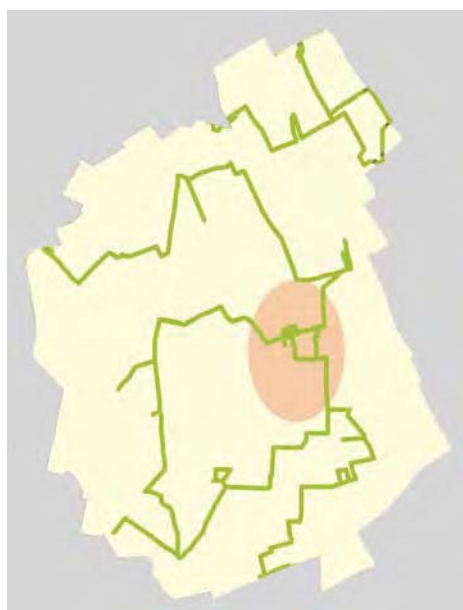
Accessibilité autour des stations de bus



Itinéraires cyclables définis au PLD



Zones de circulation délicate pour les bus
Source : PLD, CAVB



Itinéraires piétons définis au PLD
Source : PLD, CAVB



La rue Condorcet, un lieu de transit régulier non aménagé pour les piétons (sortie du métro)



Sentier Benoît Malon

Villejuif apparaît comme une ville très privilégiée d'un point de vue des transports en commun (trois stations du métro ligne n°7 Villejuif - la Courneuve, dont un pôle d'échanges multimodal en terminus, 8 lignes de bus RATP, lignes de bus de la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre..) :

- certains secteurs de Villejuif (quartiers Ouest : Hautes Bruyères, les Esselières) restent en retrait des transports (aucun arrêt de bus à moins de 300 mètres à pied).
- les îlots entourant les stations de métro paraissent insuffisamment perméables pour faciliter une accessibilité optimale (réduction des trajets, gains temporels pour les piétons et les vélos).
- les espaces publics autour des stations sont de mauvaise qualité malgré les flux de piétons quotidiens (lieux non aménagés, gabarit réduit pour les cheminements piétons...).

LE PLD DE LA CAVB (PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENT)

a défini une nouvelle trame d'itinéraires piétons et cycles. Celle-ci repose sur les sentes existantes et la création de connexions Est-Ouest entre le plateau et les stations de métro actuelles.

ENJEUX

La future gare Cancer Campus viendra compléter l'offre en transport en commun à l'Ouest,

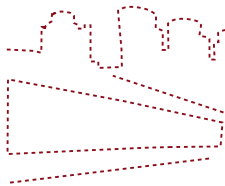
Le futur tramway permettra de requalifier les quartiers Sud de part et d'autre de la RD7 au profit des piétons.

Les nouveaux aménagements sur l'ensemble de la RD7 offriront un nouvel espace public et de nouveaux liens avec le centre ville.

Les transports en commun ouvrent un potentiel de développement des modes de déplacement alternatifs.

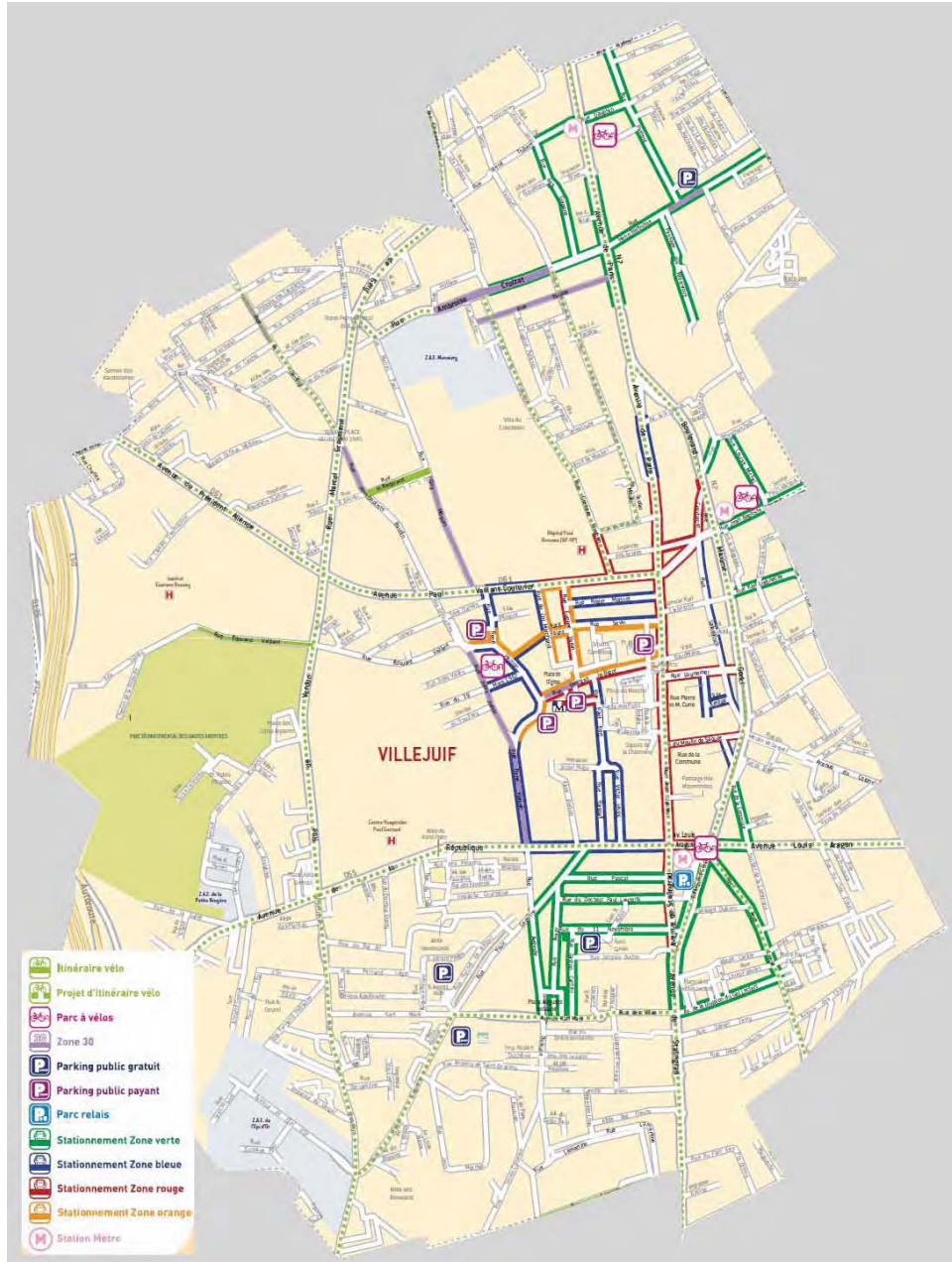
La question de la place de la voiture dans Villejuif est réellement posée.





D. MOBILITÉ ET STRUCTURE URBAINE

6. DES PROBLÈMES DE STATIONNEMENT GÉNÉRALISÉS SUR LA VILLE



Le stationnement est une préoccupation récurrente des villejuifois. Elle concerne tous les quartiers, et de manière accrue le centre-ville. Les emplacements de parking sont saturés notamment aux heures de sorties d'école, les livraisons des commerces rendus difficiles dans le contre ville.

Dans les quartiers Sud, la voiture est visuellement omniprésente.

Pour répondre à ces problèmes, le PLD recommande de sectoriser la gestion du stationnement entre d'une part les espaces aux abords de la RD7 et des stations de métro (instauration de normes contraignantes laissées à l'appréciation de la commune), et d'autre part le reste du territoire.

