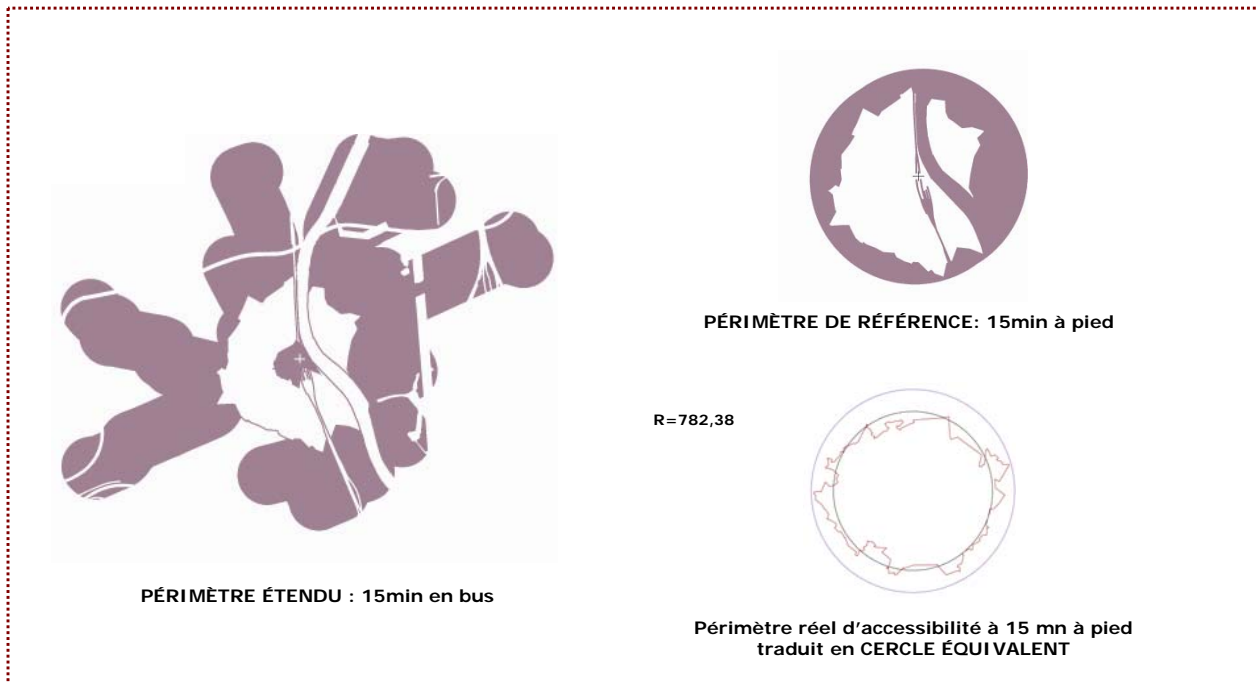
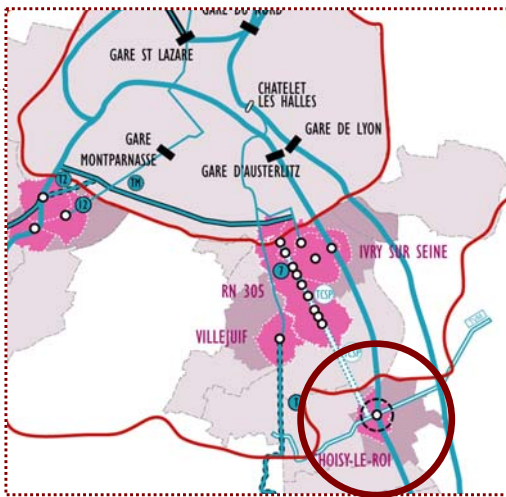


# FICHE D'IDENTITÉ

## CHOISY-LE-ROI

### COMMUNES DU PÉRIMÈTRE ÉTENDU CHOISY-LE-ROI / THIAIS



#### GARE ET INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

DATE DE CRÉATION DE LA GARE :  
**XI<sup>ème</sup> siècle**  
**1992 (interconnection RER)**

VOCATION D'ORIGINE DE LA GARE :  
**Réseau ferroviaire**

CONNECTION DU RÉSEAU :  
**RER C (station *Choisy-le-roi*)**  
**TVM**  
**TCSP**

NOMBRE D'ENTRANTS :  
**15 000 à 20 000 entrants**

PDUIF  
**Pôle intermodal CPER *Choisy-le-Roi***

NOMBRE D'EMPLOIS ATTEINTS EN 30 MINUTES  
**RER Choisy-Le-Roi : 806 058**

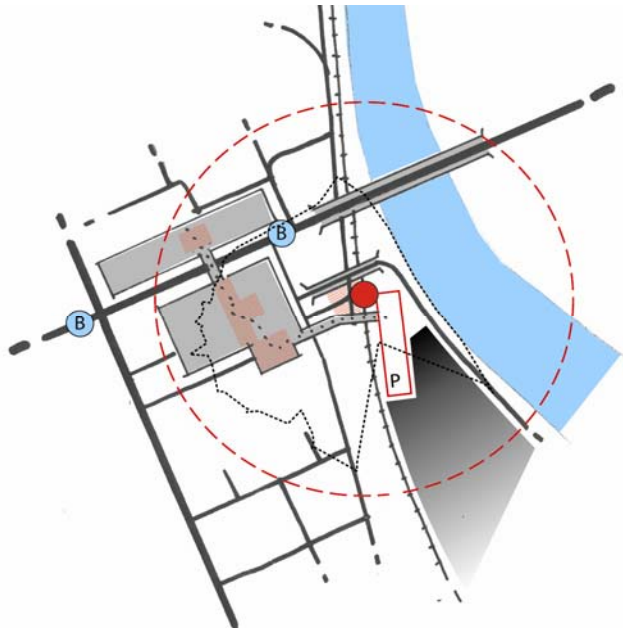
#### DONNÉES DU PÉRIMÈTRE ET DE LA COMMUNE

	Val-de-Marne	Choisy-le-Roi	Thiais	Périmètre
Densité nette de population		<b>110,30</b>	<b>62,20</b>	<b>135,30</b>
Densité nette d'emplois		<b>32,70</b>	<b>23,90</b>	<b>30,20</b>
Densité brut		<b>82,00</b>	<b>57,60</b>	<b>115,00</b>
Densité humaine nette		<b>143,00</b>	<b>86,10</b>	<b>165,50</b>
taux d'emploi 1999 (nb emplois offerts / pop active résidente)	<b>0,77</b>	<b>0,58</b>	<b>0,71</b>	<b>0,43</b>

# FICHE D'IDENTITÉ

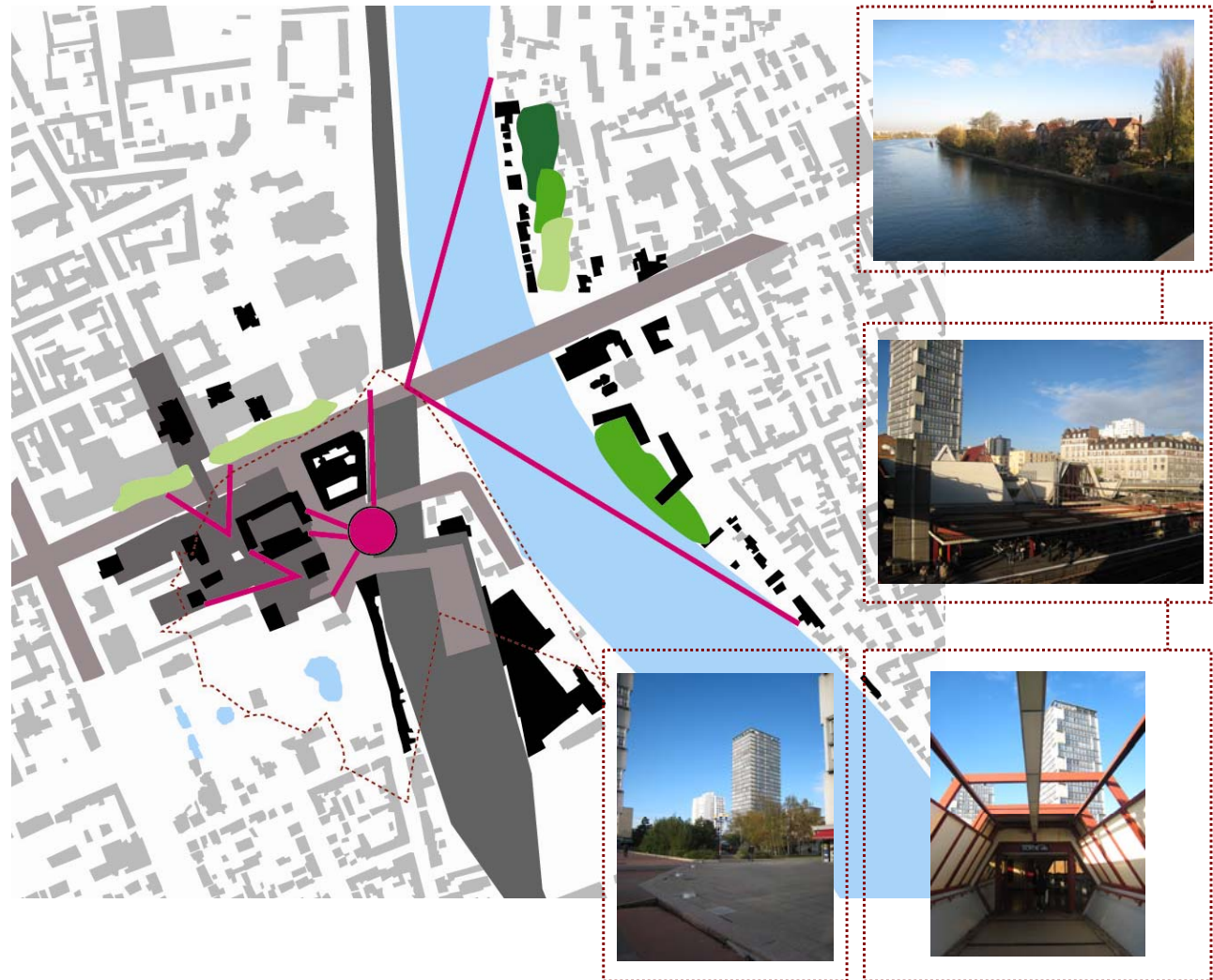
## CHOISY-LE-ROI

### INSERTION DE L'INFRASTRUCTURE



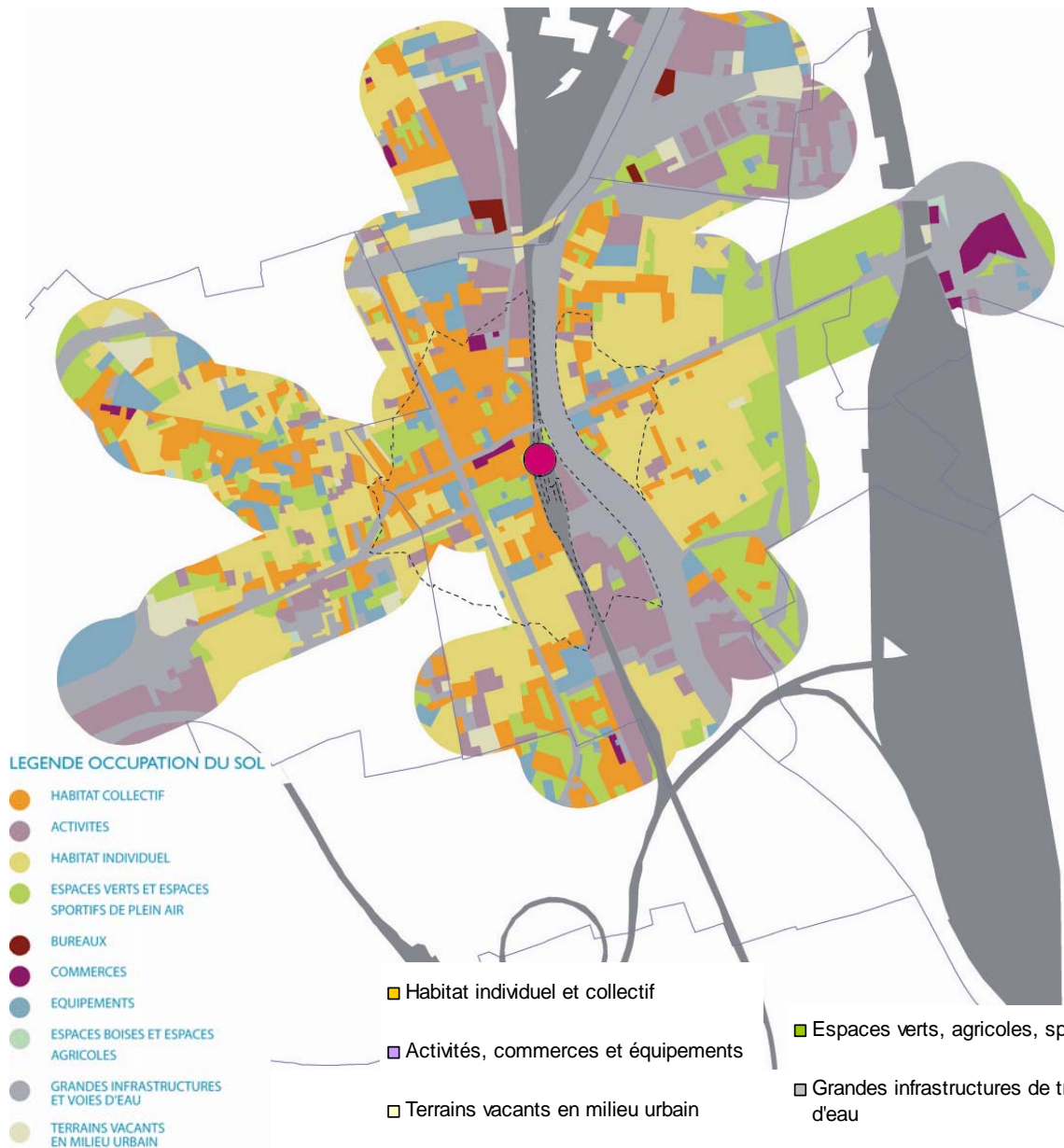
- PÉRIMÈTRE RÉEL 5 MN À PIED
- PÉRIMÈTRE THÉORIQUE 300m
- GARE/STATION TC
- STATION BUS
- ▭ P PARC AUTOMOBILE
- INFRASTRUCTURE EN PONT OU VIADUC
- ESPACE PUBLIC D'ACCÈS À LA GARE/STATION
- EMPRISES VOIES FERRÉES

### PERCEPTION

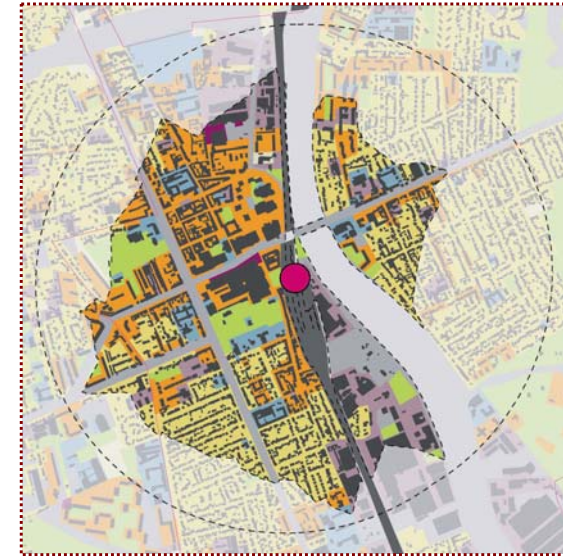




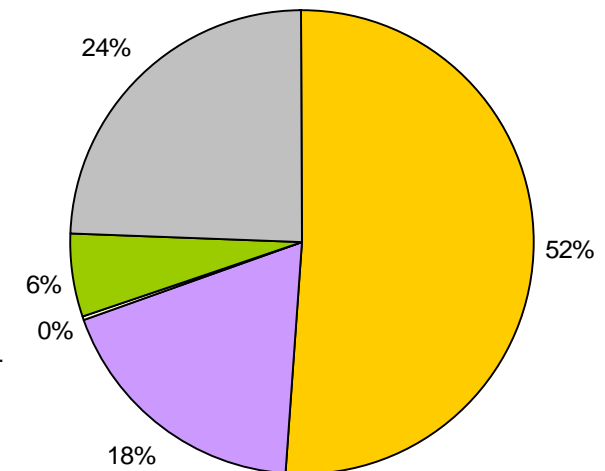
### PÉRIMÈTRE ETENDU AVEC MOS



### PÉRIMÈTRE DE RÉFÉRENCE ET BATI



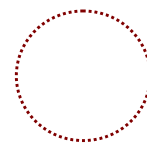
Répartition de l'occupation des sols sur le périmètre de référence



- : 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

## CHOISY-LE-ROI – RER C



### FACTEURS INCITATIFS ET DEFAVORABLES A LA DENSIFICATION

I – CONFIGURATION ET QUALITE URBAINE	OBSERVATIONS
Les conditions historiques d' <b>émergence du pôle</b> sont-elles favorables à une dynamique de densification aujourd'hui ?	- Convergence d'infrastructures
Le mode d' <b>insertion physique</b> de l'infrastructure de transport est-il favorable à la densification aujourd'hui ?	- Double coupure
La gare est-elle située à <b>proximité d'une voie urbaine structurante</b> ?	++ Radiale (RN305) + rocade (RN186)
La <b>conception de la gare et du pôle de transport</b> est-elle favorable à la densification ?	- Gare « labyrinthe »
Le <b>site de la gare</b> offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale ?	- Mais contrat de pôle en cours
Le <b>périmètre de référence</b> (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 <b>servitudes spécifiques</b> grèvent-elles les potentialités d'occupation et de densification du site (PPR, PEB, risques naturels, périmètre Seveso,...) ?	- PPRI
La <b>densité bâtie observée</b> est-elle inférieure à la densité <b>prescrite</b> par le POS/PLU, ouvrant ainsi un potentiel de densification ?	- équivalentes
La <b>densité perçue</b> sur le site gare offre-t-elle la possibilité d'une densification ?	- Tours et dalle
Existe-t-il des <b>potentiels importants de mutation foncière</b> identifiés par le POS/PLU ou dans le MOS ?	
La <b>configuration urbaine</b> des périmètres de référence et étendu (15 minutes en bus) est-elle favorable à la densification ?	+ Friches industrielles
La <b>présence d'un bâti de qualité</b> ou d'opérations d'amélioration du bâti existant en cours peut-elle représenter un atout pour la densification ?	
La présence d' <b>éléments paysagers remarquables</b> (fleuve, espace boisé ou paysager, relief, espaces publics, tracé ancien) peut-elle représenter un atout pour la densification ?	++ Rive de Seine
<b>II – INTENSITE URBAINE ET ATTRACTIVITE REGIONALE</b>	
Le pôle gare permet-il d'atteindre en 30mn un nombre important d' <b>emplois</b> ?	++ Plus de 800 000 emplois accessibles
Le pôle gare permet-il à une <b>population</b> importante d'arriver en 30 mn ?	++ Plus de 800 000 personnes pouvant atteindre le site en 30 minutes
L' <b>utilisation des transports en commun</b> pour les navettes domicile/travail est-elle bien supérieure à celle de la voiture ?	+ Utilisation TC plus importante dans le périmètre que moyenne Choisy
Quel est le <b>niveau global d'intermodalité</b> du pôle (présence de ligne de bus notamment) ?	++ TVM et autres lignes de bus
La <b>fréquence de desserte de la gare</b> en heure de pointe est-elle favorable à la densification ?	
La qualité de service de la <b>desserte en bus en heure de pointe</b> 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 <b>service de TC en weekend</b> par rapport à la semaine est-il favorable à la densification ? (appréciation qualitative par exemple du maintien d'un service de bus intéressant)	
La <b>mixité des fonctions</b> (habitat / emplois) sur le périmètre est-elle significative ?	- Rapport emplois / habitants inférieur à 35 %
La densification est-elle favorisée par la présence d' <b>équipements</b> attractifs dans le périmètre d'accessibilité étendue ?	+ Situation en centre-ville
La densification est-elle favorisée par l'existence d'une <b>capacité résiduelle suffisante des équipements</b> ?	
La densification est-elle favorisée par la présence d'une <b>concentration commerciale</b> dans le périmètre ? (indicateur des établissements commerciaux et de restauration)	++ Proximité du centre ville et de ses commerces
Le niveau des <b>prix des marchés immobiliers</b> du secteur, est-il favorable à la densification ?	+ Prix et progression identiques à la moyenne de Choisy
Les <b>interactions</b> 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 ?	++ Secteur gare / RN186 / RN 305 est un pôle majeur
<b>III – DYNAMIQUE DES ACTEURS ET DES PROJETS</b>	
Le <b>contexte institutionnel</b> est-il favorable aux projets de densification ?	++ Contexte favorable accentué par la perspective de l'OIN
La ou les collectivité(s) sont-elles déjà inscrites dans une <b>perspective de densification</b> ?	++ De nombreux projets sur l'ensemble de la ville
Existe-t-il des <b>projets locaux</b> , proches ou dans le périmètre, propices à la densification (soit directement générateurs de densification, soit porteurs d'attractivité) ?	++ Rénovation du centre sur dalle, restructuration du pôle gare...
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' <b>outils d'intervention</b> (outils fonciers, opérateurs, procédures en cours type ZAC...) ?	++ ZAC, OPAH, PRU...



# BILAN PROSPECTIF

## CHOISY-LE-ROI

RER C

Les facteurs de localisation dans l'agglomération, d'accessibilité, de niveau de desserte, la situation en centre ville, la dynamique de projets locaux avec le Projet de rénovation Urbaine, forment un faisceau de facteurs favorables à une mise en valeur et à une densification plus poussée.

Mais le site peu avenant de la gare elle-même, son aspect, son fonctionnement, le cadre urbain très contraint et peu attractif (dalles, tours, passerelles) sont en décalage avec sa valeur d'usage et le desservent.

Dans ce contexte, un projet ambitieux sur la gare même, son image et sa fonctionnalité, devrait venir compléter le projet de rénovation urbaine à l'œuvre de l'autre côté de la rue, et amplifier le potentiel de mise en valeur en réfléchissant aux formes concrètes qu'il peut prendre. C'est l'objet du Pôle Intermodal de Choisy-le-Roi.

Une fois ce travail fait, toutes les conditions seront réunies pour la recherche de densification, auquel seul le manque de foncier pourrait faire obstacle.

