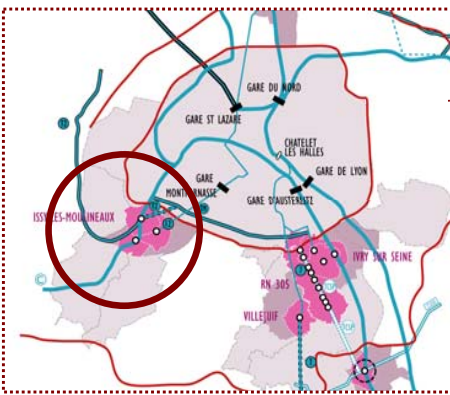


FICHE D'IDENTITÉ



ISSY-LES-MOULINEAUX

COMMUNES DU PÉRIMÈTRE ÉTENDU

ISSY / BOULOGNE / MEUDON / CLAMART / VANVES / PARIS XV

GARE ET INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

DATE DE CRÉATION :

FIN XIX EME : Réseau ferroviaire

1934 : Ligne de métro

VOCATION D'ORIGINE DE LA GARE :

Station de métro (I.12)

Réseau ferroviaire RER C

CONNEXION DU RÉSEAU : 3 pôles

METRO 12 (station Mairie d'Issy)

RER C (station Issy-Ville)

T2+TRAM MS (Station Issy-Val de Seine)

QUALITÉ DESSERTE :

FREQUENCE :

NOMBRE D'ENTRANTS : ISSY MAIRIE D'ISSY

15000 à 20000 ENTRANTS

ISSY RER VAL-DE-SEINE

5000 à 10000

ISSY RER ISSY-VILLE

-DE 5000 ENTRANTS

PDUIF

PÔLE D'ÉCHANGE PDU

Mairie d'Issy- Corentin Celton

Contrat de pôle PDU Issy-Val-de-Seine

PLU : octobre 2006

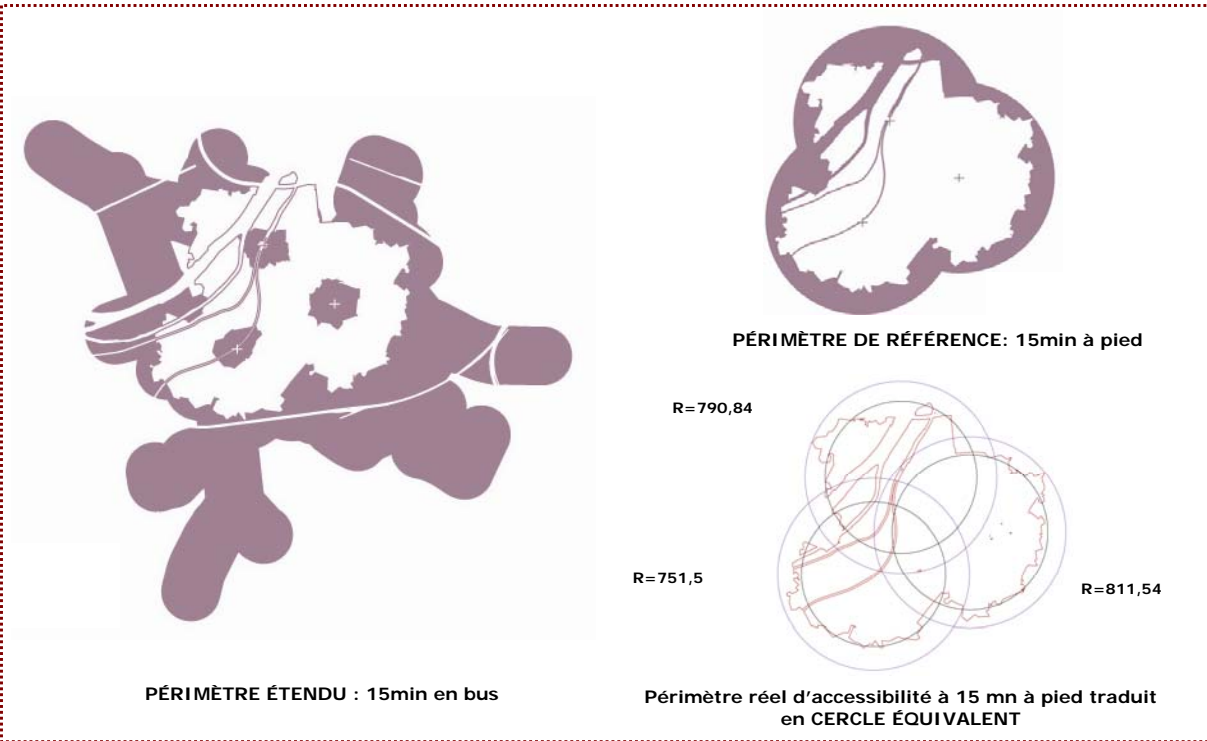
NOMBRE D'EMPLOIS ATTEINTS EN 30 MINUTES

Métro Mairie d'Issy : 877 493

RER Issy Val de Seine : 568 845

DONNÉES DU PÉRIMÈTRE ET DE LA COMMUNE

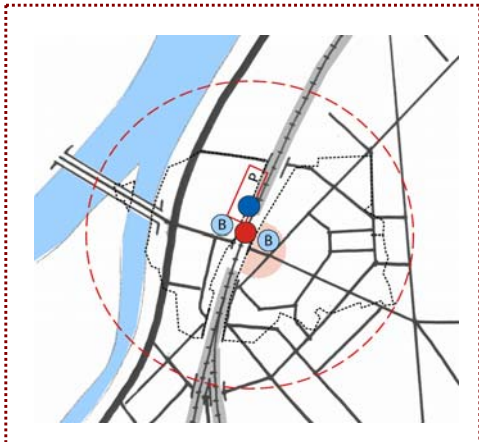
	Hauts-de-Seine	Issy	Boulogne	Meudon	Clamart	Vanves	Paris 15	Périmètre
Densité nette de population		173,70	255,20	124,20	93,70	216,20	383,80	166,20
Densité nette d'emplois		126,20	170,20	36,40	35,10	61,11	246,40	130,60
Densité brut	127,50	214,60	287,70	56,70	76,90	209,20	434,30	202,80
Densité humaine nette		299,90	425,40	160,60	128,80	277,31	630,20	296,80
taux d'emploi 1999 (nb emplois offerts / pop active résidente)	1,12	1,33	1,27	0,61	0,77	0,53	1,20	1,41



FICHE D'IDENTITÉ

ISSY-LES-MOULINEAUX

INSERTION DE L'INFRASTRUCTURE



- PERIMÈTRE 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



RER C / Issy – Val de Seine

PERCEPTION



RER C / Issy-Ville



Métro ligne / 12 Mairie d'Issy

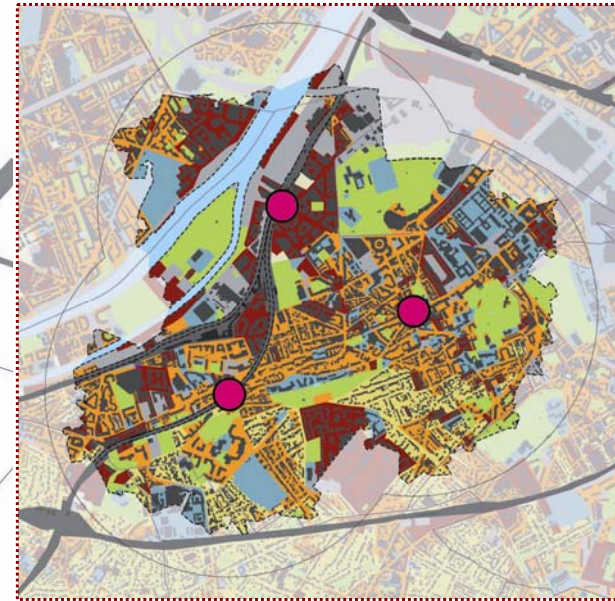
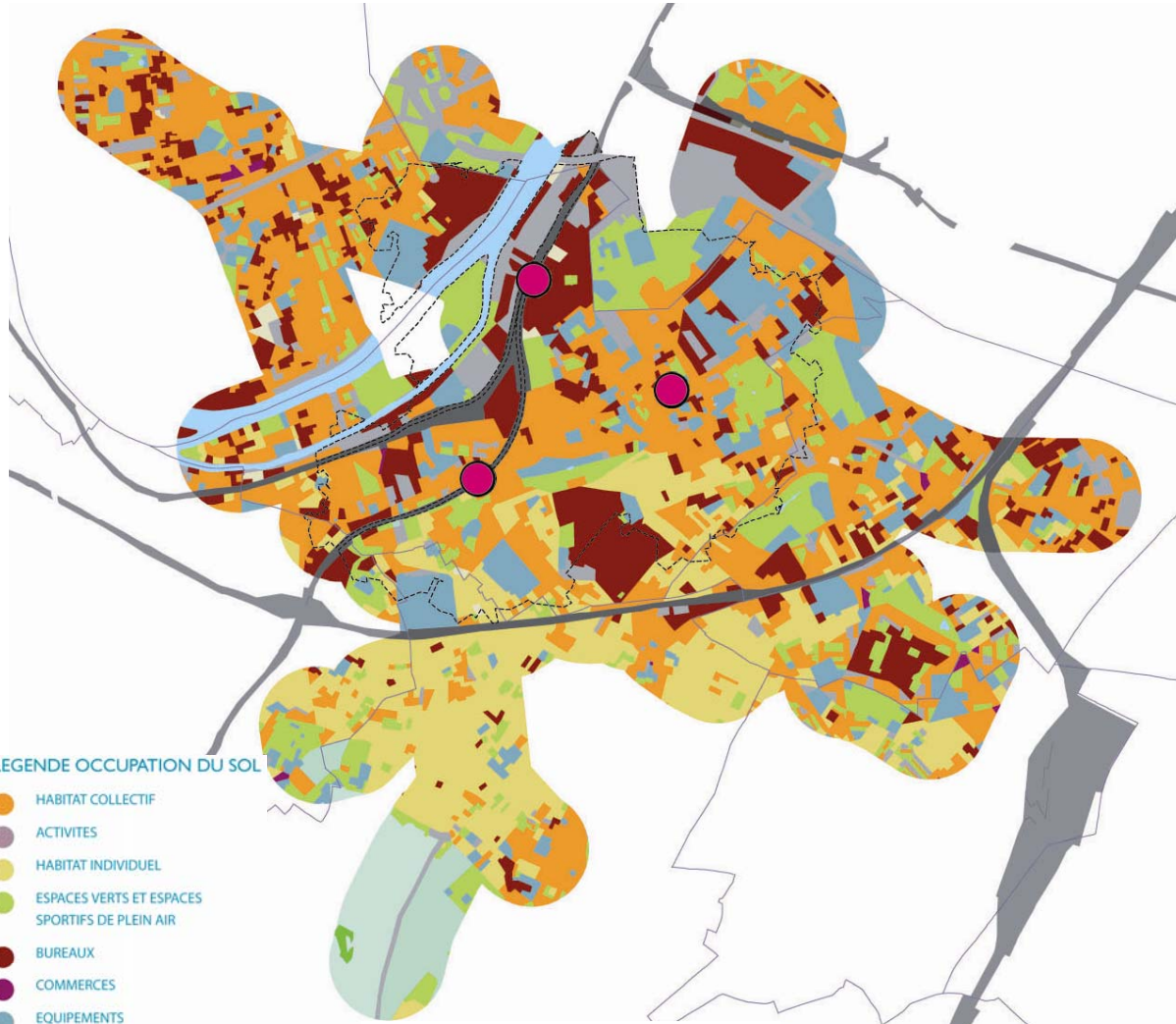


FICHE D'IDENTITÉ

ISSY-LES-MOULINEAUX

PÉRIMÈTRE ETENDU AVEC MOS

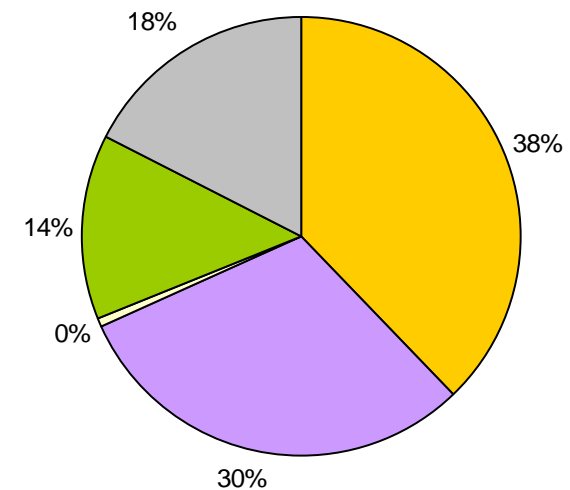
PÉRIMÈTRE DE RÉFÉRENCE ET BATI



LEGENDE OCCUPATION DU SOL

- HABITAT COLLECTIF
 - ACTIVITES
 - HABITAT INDIVIDUEL
 - ESPACES VERTS ET ESPACES SPORTIFS DE PLEIN AIR
 - BUREAUX
 - COMMERCES
 - EQUIPEMENTS
 - ESPACES BOISES ET ESPACES AGRICOLES
 - GRANDES INFRASTRUCTURES ET VOIES D'EAU
 - TERRAINS VACANTS EN MILIEU URBAIN
-
- Habitat individuel et collectif
 - Espaces verts, agricoles, sportifs de plein air.
 - Activités, commerces et équipements
 - Grandes infrastructures de transport et voies d'eau
 - Terrains vacants en milieu urbain

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

ISSY-LES-MOULINEAUX MAIRIE D'ISSY LIGNE 12

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 ?	++	Extension ancienne (1934) de la ligne 12 en desserte de CV
Le mode d'insertion physique de l'infrastructure de transport est-il favorable à la densification aujourd'hui ?	++	Station de ligne souterraine
La gare est-elle située à proximité d'une voie urbaine structurante ?	++	RD989 : radiale est-ouest et axe de développement communal
La conception de la gare et du pôle de transport est-elle favorable à la densification ?	++	Station « de ville » en relation avec terminus de Bus
Le site de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale?	++	Station entre place de la Mairie et carrefour urbain
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 urbain
Des servitudes spécifiques grevent-elles les potentialités d'occupation et de densification du site (PPR, PEB, risques naturels, périmètre Seveso,...) ?	?	PPRI ?
La densité bâtie observée est-elle inférieure à la densité prescrite par le POS/PLU, ouvrant ainsi un potentiel de densification ?	+	Densités équivalentes
La densité perçue sur le site gare offre-t-elle la possibilité d'une densification ?	++	Ambiance « parisienne »
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 ?	+	Urbanisation traditionnelle en îlots le long des voies radiales Proximité des secteurs de renouvellement urbain en rive de Seine au nord et du secteur hérité du coteau 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?	-	En pied de coteau et éloigné de la Seine
II – INTENSITE URBAINE ET ATTRACTIVITE REGIONALE		
Le pôle gare permet-il d'atteindre en 30mn un nombre important d'emplois ?	++	Plus de 800 000 emplois accessibles
Le pôle gare permet-il à une population importante d'arriver en 30 mn ?	++	Plus de 800 000 personnes peuvent 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 ?	+	Performance moyenne étant donné la proximité de Paris et la qualité de la desserte.
Quel est le niveau global d'intermodalité du pôle (présence de ligne de bus notamment) ?	++	Gare routière à proximité
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 ?	+	Un pôle d'emploi plus qu'un pôle mixte (rapport emplois/habitat supérieur à 65 %)
La densification est-elle favorisée par la présence d'équipements attractifs dans le périmètre d'accessibilité étendue ?	++	Un pôle de centre-ville qui bénéficie d'un haut niveau d'équipements
La densification est-elle favorisée par l'existence d'une capacité résiduelle suffisante des équipements ?		
La densification est-elle favorisée par la présence d'une concentration commerciale dans le périmètre ? (indicateur des établissements commerciaux et de restauration)	++	Pôle commercial de centre-ville
Le niveau des prix des marchés immobiliers du secteur, est-il favorable à la densification ?	+	Prix élevés, mais légèrement inférieurs à ceux de Boulogne-Billancourt
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 ?	++	Proximité de Paris, des centre-villes de Vanves, Malakoff...
III – DYNAMIQUE DES ACTEURS ET DES PROJETS		
Le contexte institutionnel est-il favorable aux projets de densification ?	++	Forte volonté politique locale
La ou les collectivité(s) sont-elles déjà inscrites dans une perspective de densification ?	++	Une densification axée sur l'emploi
Existe-t-il des projets locaux, proches ou dans le périmètre, propices à la densification (soit directement générateurs de densification, soit porteurs d'attractivité) ?	++	Projet de fort numérique / téléphérique, nombreux projets de ZAC
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, ...)	++	Projet de téléphérique
La collectivité est-elle dotée déjà d'outils d'intervention (outils fonciers, opérateurs, procédures en cours type ZAC...) ?	++	SEM, ZAC

- : 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

ISSY-LES-MOULINEAUX ISSY-VAL DE SEINE RER C + TRAMWAY T2

FACTEURS INCITATIFS ET DEFAVORABLES A LA DENSIFICATION

I – CONFIGURATION ET QUALITE URBAINE		OBSERVATIONS
Les conditions historiques de d'émergence du pôle sont-elles favorables à une dynamique de densification aujourd'hui ?	+	Halte historique à vocation industrielle sur la ligne de Viroflay
Le mode d'insertion physique de l'infrastructure de transport est-il favorable à la densification aujourd'hui ?	-	Voie en viaduc
La gare est-elle située à proximité d'une voie urbaine structurante ?	++	Proximité de la voie en rive de Seine et Pont d'Issy
La conception de la gare et du pôle de transport est-elle favorable à la densification ?	++	Gare RER en pont en relation avec T2 et Bus Contrat de pôle
Le site de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale?	+	Pôle en cours de requalification
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 ?	+	Ambiance urbaine contemporaine
Des servitudes spécifiques grèvent-elles les potentialités d'occupation et de densification du site (PPR, PEB, risques naturels, périmètre Seveso...)?	-	PPRI
La densité bâtie observée est-elle inférieure à la densité prescrite par le POS/PLU, ouvrant ainsi un potentiel de densification ?	++	Forte incitation à la densification
La densité perçue sur le site gare offre-t-elle la possibilité d'une densification ?	++	Présence affirmée du bâti récent au nord et perspectives sur la Seine au nord
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 ?	++	Secteur de renouvellement urbain presque achevé, mixte à dominante tertiaire (?)
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?	+	Proximité de la Seine au nord
II – INTENSITE URBAINE ET ATTRACTIVITE REGIONALE		
Le pôle gare permet-il d'atteindre en 30mn un nombre important d' emplois ?	+	Attractivité sera renforcée par prolongement du T2. Actuellement entre 500 000 et 800 000 emplois accessibles.
Le pôle gare permet-il à une population importante d'arriver en 30 mn ?	+	Actuellement entre 600 000 et 800 000 personnes peuvent 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 ?	+	Performance moyenne étant donné la proximité de Paris et la qualité de la desserte
Quel est le niveau global d'intermodalité du pôle (présence de ligne de bus notamment) ?	+	
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)	+	Un pôle d'emploi plus qu'un pôle mixte
La densification est-elle favorisée par la présence d' équipements attractifs dans le périmètre d'accessibilité étendue ?	++	Proximité du centre-ville d'Issy et de Boulogne-Billancourt.
La densification est-elle favorisée par l'existence d'une capacité résiduelle suffisante des équipements ?	+	Des équipements dimensionnés pour les projets en cours
La densification est-elle favorisée par la présence d'une concentration commerciale dans le périmètre ? (indicateur des établissements commerciaux et de restauration)	+	Offre commerciale en devenir
Le niveau des prix des marchés immobiliers du secteur, est-il favorable à la densification ?	+	Prix élevés, mais légèrement inférieurs à ceux de Boulogne-Billancourt
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 ?	++	Proximité Boulogne-Billancourt par le Pont d'Issy
III – DYNAMIQUE DES ACTEURS ET DES PROJETS		
Le contexte institutionnel est-il favorable aux projets de densification ?	++	Forte volonté politique locale
La ou les collectivité(s) sont-elles déjà inscrites dans une perspective de densification ?	++	Une densification axée sur l'emploi
Existe-t-il des projets locaux , proches ou dans le périmètre, propices à la densification (soit directement générateurs de densification, soit porteurs d'attractivité) ?	++	Projet urbain Porte de Seine, prolongement du T2
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, ...)	++	Prolongement du Tramway à Porte de Versailles
La collectivité est-elle dotée déjà d' outils d'intervention (outils fonciers, opérateurs, procédures en cours type ZAC...)?	++	SEM, ZAC

-: 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

ISSY-LES-MOULINEAUX ISSY- VILLE RER C

FACTEURS INCITATIFS ET DEFAVORABLES A LA DENSIFICATION

OBSERVATIONS

FACTEURS INCITATIFS ET DEFAVORABLES A LA DENSIFICATION		OBSERVATIONS
I – CONFIGURATION ET QUALITE URBAINE		
Les conditions historiques d' émergence du pôle sont-elles favorables à une dynamique de densification aujourd'hui ?	-	Gare historique à l'origine d'un développement pavillonnaire sur coteau
Le mode d' insertion physique de l'infrastructure de transport est-il favorable à la densification aujourd'hui ?	--	Viaduc à flanc de coteau
La gare est-elle située à proximité d'une voie urbaine structurante ?	+	RD989 en contrebas
La conception de la gare et du pôle de transport est-elle favorable à la densification ?	--	Gare à mi-pente dissociée des voies
Le site de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale?	-	Environnement contraint par la pente
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 ?	-	Ambiance à dominante résidentielle
Des servitudes spécifiques grèvent-elles les potentialités d'occupation et de densification du site (PPR, PEB, risques naturels, périmètre Seveso,...) ?	+	Non
La densité bâtie observée est-elle inférieure à la densité prescrite par le POS/PLU, ouvrant ainsi un potentiel de densification ?	+ ?	Densification le long de l'axe et préservation du coteau (?)
La densité perçue sur le site gare offre-t-elle la possibilité d'une densification ?	+	Ouvertures sur le paysage
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 ?	+	Front urbain sur avenue et pavillonnaire hérité sur coteau
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)?	+	Coteau
II – INTENSITE URBAINE ET ATTRACTIVITE REGIONALE		
Le pôle gare permet-il d'atteindre en 30mn un nombre important d' emplois ?		Non communiqué
Le pôle gare permet-il à une population importante d'arriver en 30 mn ?		Non communiqué
L' utilisation des transports en commun pour les navettes domicile/travail est-elle bien supérieure à celle de la voiture ?	+	Performance moyenne étant donné la proximité de Paris et la qualité de la desserte
Quel est le niveau global d'intermodalité du pôle (présence de ligne de bus notamment) ?	+	Lignes de bus en liaison avec le centre-ville.
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)	+	Un pôle d'emploi plus qu'un pôle mixte
La densification est-elle favorisée par la présence d' équipements attractifs dans le périmètre d'accessibilité étendue ?	++	Proximité du centre-ville
La densification est-elle favorisée par l'existence d'une capacité résiduelle suffisante des équipements ?		
La densification est-elle favorisée par la présence d'une concentration commerciale dans le périmètre ? (indicateur des établissements commerciaux et de restauration)	++	Proximité du centre commercial des 3 Moulins
Le niveau des prix des marchés immobiliers du secteur, est-il favorable à la densification ?	+	Prix élevés, mais légèrement inférieurs à ceux de Boulogne-Billancourt
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 ?	++	Proximité de Clamart, Boulogne-Billancourt
III – DYNAMIQUE DES ACTEURS ET DES PROJETS		
Le contexte institutionnel est-il favorable aux projets de densification ?	++	Forte volonté politique locale
La ou les collectivité(s) sont-elles déjà inscrites dans une perspective de densification ?	++	Une densification axée sur l'emploi
Existe-t-il des projets locaux , proches ou dans le périmètre, propices à la densification (soit directement générateurs de densification, soit porteurs d'attractivité) ?	+	Peu de projets autour de gare d'Issy-Ville
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' outils d'intervention (outils fonciers, opérateurs, procédures en cours type ZAC...) ?	++	SEM, ZAC

BILAN PROSPECTIF

ISSY-LES-MOULINEAUX

MAIRIE D'ISSY - Ligne 12

L'ensemble des facteurs de densification, qu'ils relèvent des caractéristiques physiques ou urbaines de la gare, des critères d'accessibilité, des critères de localisation régionale et dans la ville, des dynamiques d'acteurs et de projets, de la mise en réseaux avec d'autres pôles ; tous ces facteurs externes comme internes au site de gare, concourent à son attractivité. Le site dispose des atouts nécessaires pour évoluer encore dans le sens d'une plus grande mise en valeur de ses atouts.

L'enjeu n'est pas celui de l'enclenchement d'une dynamique de projet, mais bien celui de sa poursuite. Pour cela le foncier encore disponible forme un critère déterminant.

ISSY-VAL-DE-SEINE RER C + tramway t2

A l'exception du caractère limitant du PPRI en vigueur sur la zone, l'ensemble des facteurs de densification, qu'ils relèvent des caractéristiques physiques ou urbaines de la gare, des critères d'accessibilité, des critères de localisation régionale et dans la ville, des dynamiques d'acteurs et de projets, de la mise en réseaux avec d'autres pôles ; tous ces facteurs externes comme internes au site de gare, concourent à son attractivité. Le site dispose des atouts nécessaires pour évoluer encore dans le sens d'une plus grande mise en valeur de ses atouts.

L'enjeu n'est pas celui de l'enclenchement d'une dynamique de projet, mais bien celui de sa poursuite. Pour cela le foncier encore disponible forme un critère déterminant.

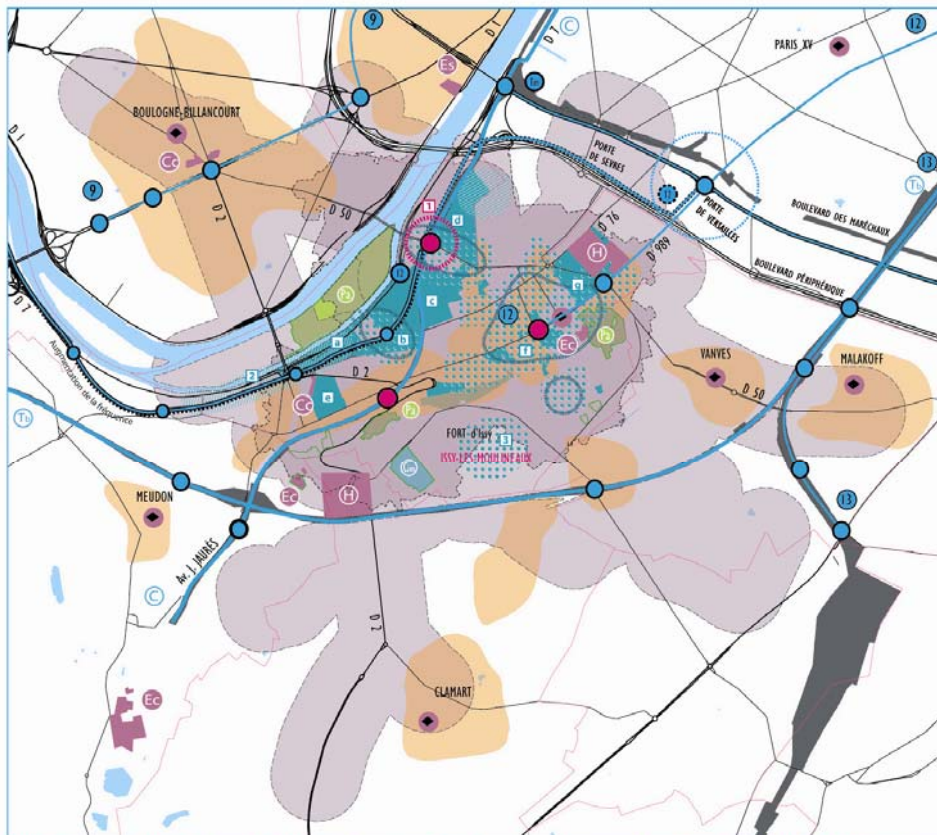
ISSY-VILLE - RER C

Tous les facteurs externes liés aux contextes sont favorables à une mise en valeur : localisation régionale, et dans la ville, dynamique d'acteurs et de projets.

Seule la gare elle-même comme objet et comme site urbain manque de l'attractivité nécessaire (image, fonctionnalité). Le site de gare ne sait pas capter une animation qui reste insuffisante au regard des atouts de localisation.

La mise en valeur des potentialités réelles tient donc à l'élaboration d'un projet sur le site même de la gare, en travaillant aux mises en liaison avec les pôles urbains proches.

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



1 Pôle PDU 2 ZAC des Chartreux 3 Reconquête des bords de Seine 4 Développement du fort d'Issy: projet "Fort numérique"

5 ZAC Garibaldi 6 ZAC Bords de Seine 7 ZAC multisite du centre-ville 8 ZAC Corentin Celtan

9 ZAC Quartier du Colombier 10 ZAC Quartier du Colombier

Sources projets: (Ville d'Issy-les-Moulineaux) POS d'Issy-les-Moulineaux: PADD, Plan de zones

