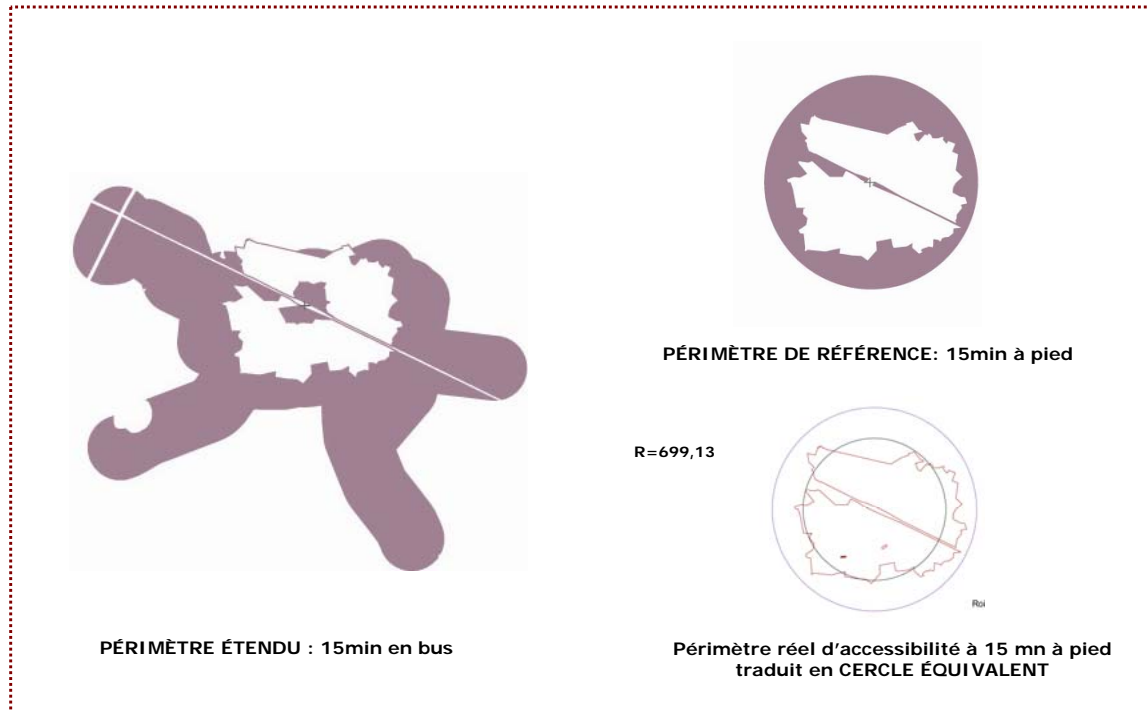
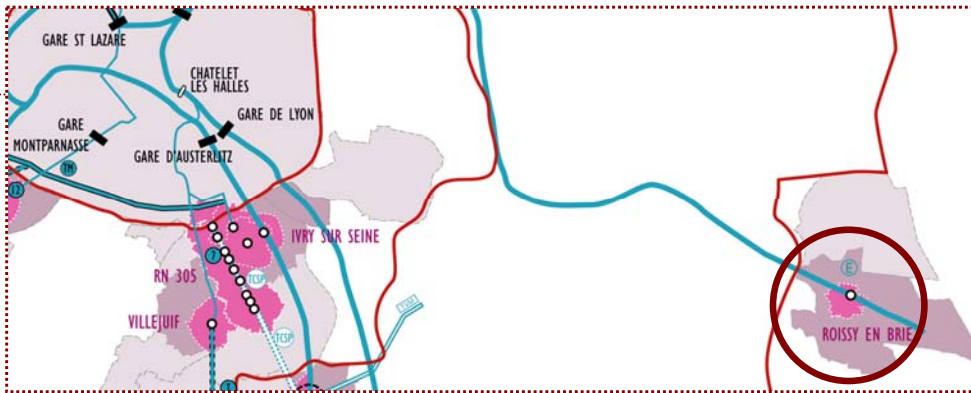


FICHE D'IDENTITÉ

ROISSY-EN-BRIE

COMMUNES DU PÉRIMÈTRE ÉTENDU ROISSY-EN-BRIE



GARE ET INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

DATE DE CRÉATION DE LA GARE :

Ancienne halte : 1901

Nouvelle gare déplacée : 1979

VOCATION D'ORIGINE DE LA GARE :

Réseau ferroviaire

CONNECTION DU RÉSEAU :

RER E (station *Roissy-en-Brie*)

NOMBRE D'ENTRANTS :

-de 5 000 entrants

PDUIF

Contrat de pôle PDU *Roissy-en-Brie*

PLU : Décembre 2004

NOMBRE D'EMPLOIS ATTEINTS EN 30 MINUTES

RER Roissy-En-Brie : 45 090

DONNÉES DU PÉRIMÈTRE ET DE LA COMMUNE

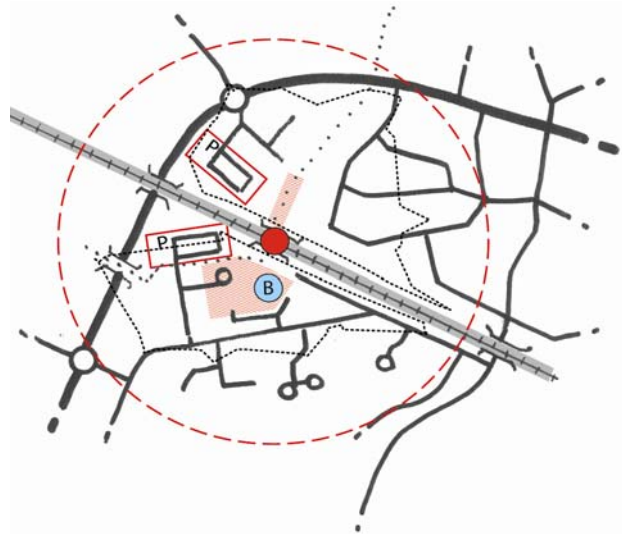
	Seine-et-Marne	Roissy-en-Brie	Périmètre
Densité nette de population		66,60	100,80
Densité nette d'emplois		14,30	
Densité brut		17,50	
Densité humaine nette		80,90	
taux d'emploi 1999 (nb emplois offerts / pop active résidente)	0,66	0,42	

FICHE D'IDENTITÉ

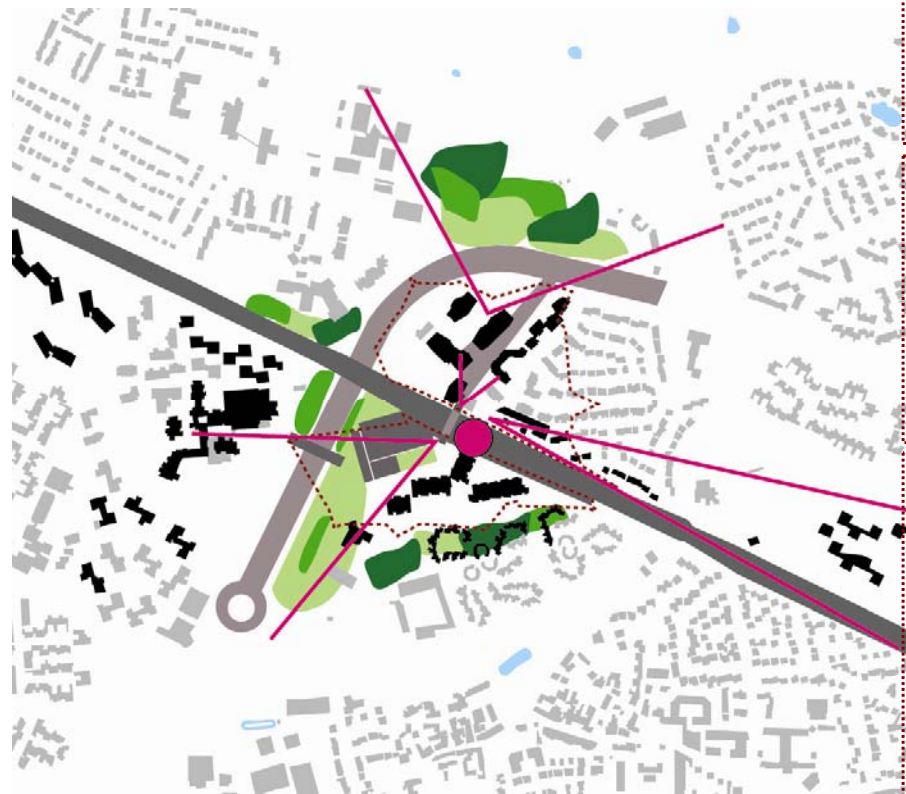
ROISSY-EN-BRIE

INSERTION DE L'INFRASTRUCTURE

PERCEPTION



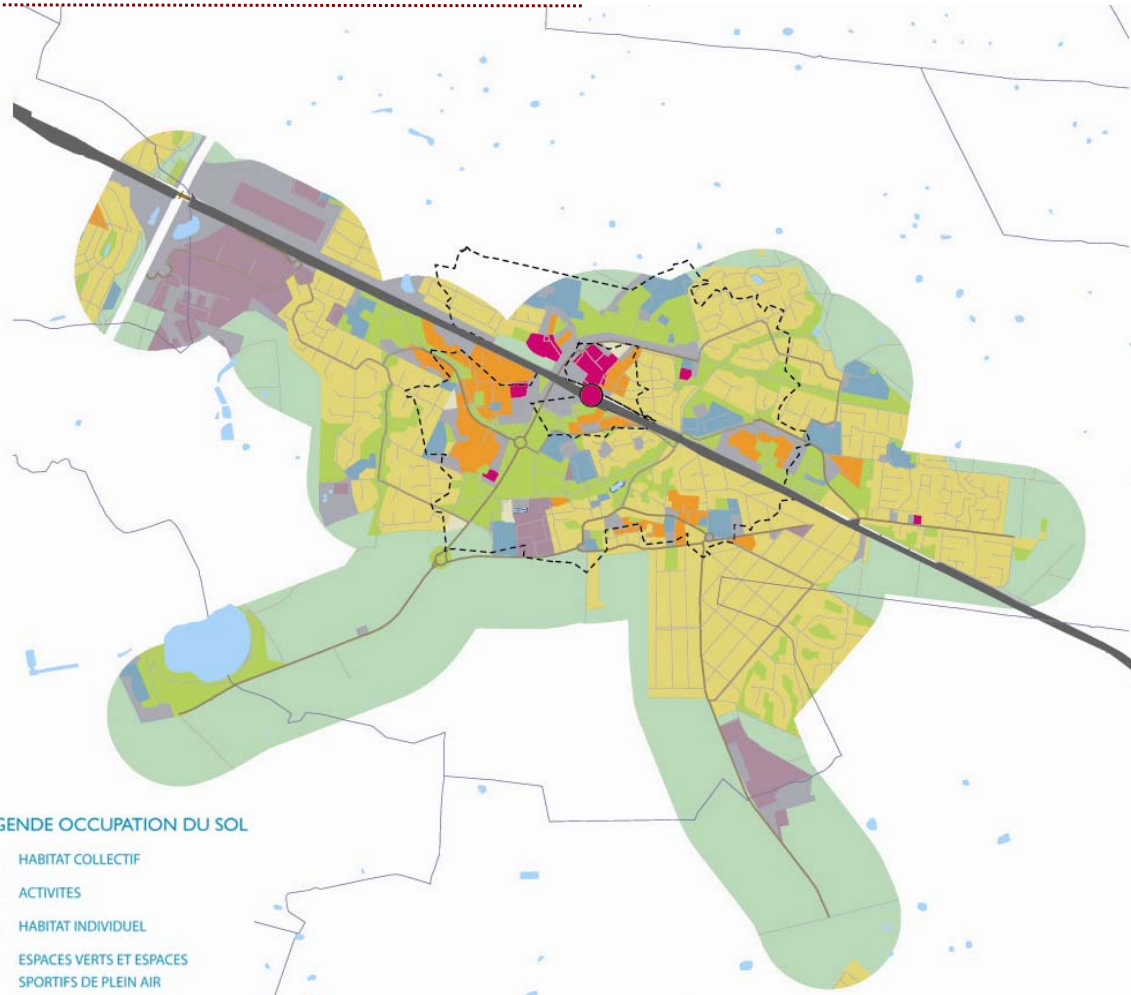
- PÉRIMÈTRE RÉEL 5 MN À PIED
- PÉRIMÈTRE THÉORIQUE 300m
- GARE/STATION TC
- STATION BUS
- PARC AUTOMOBILE
- INFRASTRUCTURE EN PONT OU VIADUC
- ESPACE PUBLIC D'ACCÈS À LA GARE/STATION
- EMPRISES VOIES FERRÉES



FICHE D'IDENTITÉ

ROISSY-EN-BRIE

PÉRIMÈTRE ETENDU AVEC MOS



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

■ Activités, commerces et équipements

□ Terrains vacants en milieu urbain

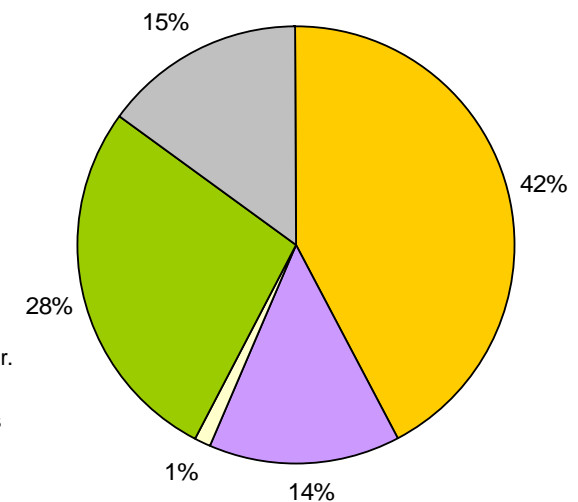
■ Espaces verts, agricoles, sportifs de plein air.

□ Grandes infrastructures de transport et voies d'eau

PÉRIMÈTRE DE RÉFÉRENCE ET BATI



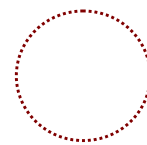
Répartition de l'occupation des sols sur le périmètre de référence



-: 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

ROISSY-EN-BRIE RER E



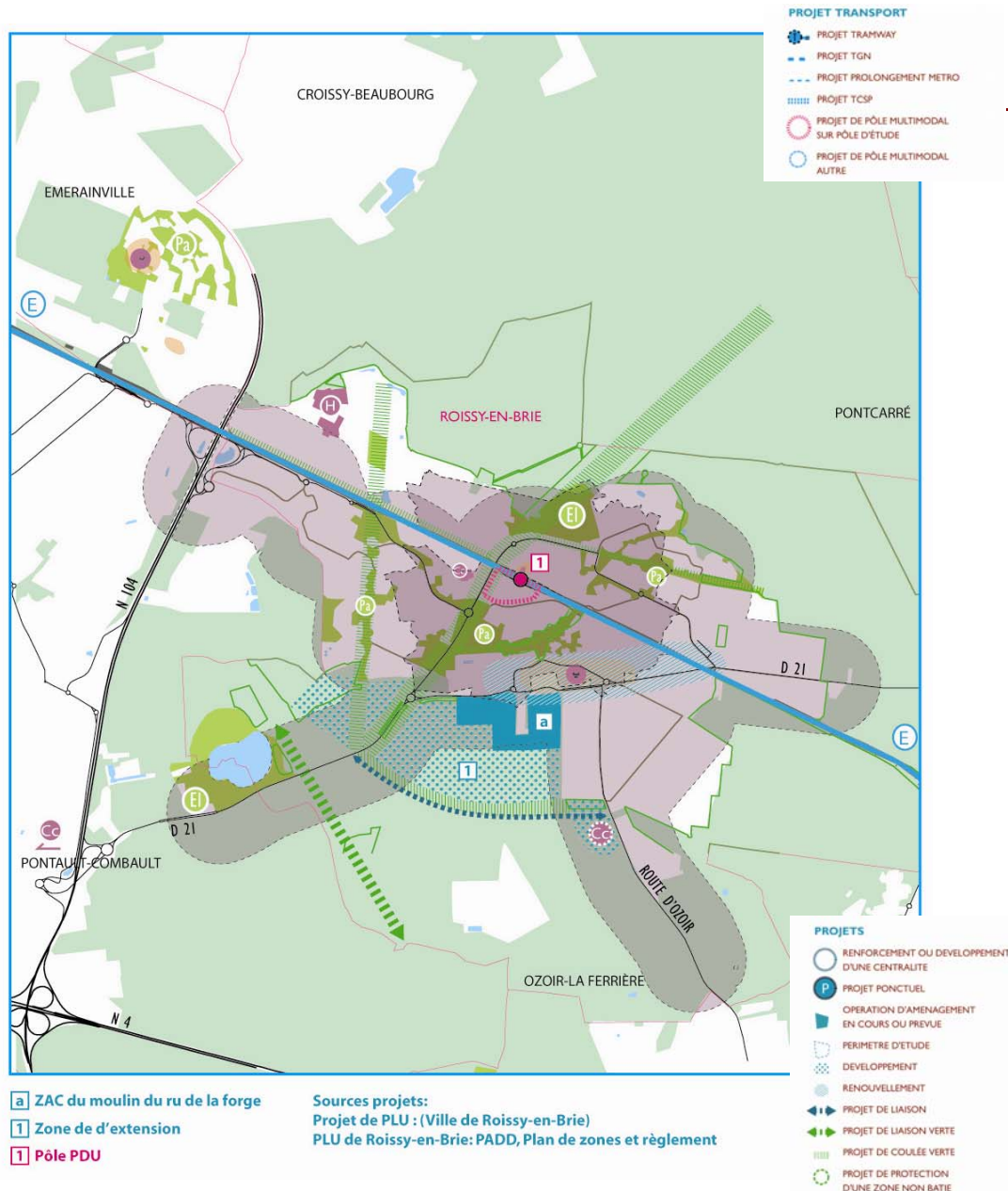
FACTEURS INCITATIFS ET DEFAVORABLES A LA DENSIFICATION

I – CONFIGURATION ET QUALITE URBAINE		OBSERVATIONS
Les conditions historiques d'émergence du pôle sont-elles favorables à une dynamique de densification aujourd'hui ?	-	En relation avec grande opération d'aménagement (1979)
Le mode d'insertion physique de l'infrastructure de transport est-il favorable à la densification aujourd'hui ?	-	En remblais
La gare est-elle située à proximité d'une voie urbaine structurante ?	-	Gare dissociée de la voirie primaire Accès à Francilienne à 1km
La conception de la gare et du pôle de transport est-elle favorable à la densification ?	-	Gare sous voie
Le site de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale?	-	Pas d'espace public de qualité
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 ?	-	Pas de pôle urbain à proximité
Des servitudes spécifiques grèvent-elles les potentialités d'occupation et de densification du site (PPR, PEB, risques naturels, périmètre Seveso,...) ?	-	Ligne HT
La densité bâtie observée est-elle inférieure à la densité prescrite par le POS/PLU, ouvrant ainsi un potentiel de densification ?	-	Faible densité prescrite
La densité perçue sur le site gare offre-t-elle la possibilité d'une densification ?	+	Eloignement des secteurs denses
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 ?	-	Sectorisation habitat, activités, espace vert ; éloignement du CV
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 ?	+	Bois et espace vert environnants
II – INTENSITE URBAINE ET ATTRACTIVITE REGIONALE		
Le pôle gare permet-il d'atteindre en 30mn un nombre important d'emplois ?	-	Une commune très éloignée de Paris et RER ne dessert pas les villes nouvelles. Moins de 500 000 emplois accessibles
Le pôle gare permet-il à une population importante d'arriver en 30 mn ?	-	Idem. Moins de 600 000 personnes pouvant atteindre 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 ?	-	Prépondérance de la voiture comme moyen de transport
Quel est le niveau global d'intermodalité du pôle (présence de ligne de bus notamment) ?	+	Plusieurs bus en intermodalité avec la gare.
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 ?		Données non disponibles
La densification est-elle favorisée par la présence d'équipements attractifs dans le périmètre d'accessibilité étendue ?	-	Peu d'équipements rayonnants.
La densification est-elle favorisée par l'existence d'une capacité résiduelle suffisante des équipements ?	+	Des capacités résiduelles très inégales selon les établissements.
La densification est-elle favorisée par la présence d'une concentration commerciale dans le périmètre ? (indicateur des établissements commerciaux et de restauration)	-	Un grand centre commercial attractif mais en dehors du périmètre
Le niveau des prix des marchés immobiliers du secteur, est-il favorable à la densification ?	+	Des prix en forte progression
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 ?	-	Eloignement des communes voisines.
III – DYNAMIQUE DES ACTEURS ET DES PROJETS		
Le contexte institutionnel est-il favorable aux projets de densification ?	-	Pas d'intercommunalité
La ou les collectivité(s) sont-elles déjà inscrites dans une perspective de densification ?	-	Une logique d'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation
Existe-t-il des projets locaux, proches ou dans le périmètre, propices à la densification (soit directement générateurs de densification, soit porteurs d'attractivité) ?	-	Les projets en cours ne favorisent pas la densité
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, ...)	-	Aucun projet de ce type
La collectivité est-elle dotée déjà d'outils d'intervention (outils fonciers, opérateurs, procédures en cours type ZAC...) ?	-	Une urbanisation au coup par coup.

BILAN PROSPECTIF

ROISSY-EN-BRIE

RER E



A Roissy en Brie, les facteurs externes liés aux contextes, comme les facteurs propres au site de la gare sont peu propices à une mise en valeur à court terme. Se conjuguent en effet l'éloignement des centres d'emplois et de population, donc une accessibilité plus faible que de nombreux sites de la région, l'habitude de prendre la voiture plutôt que les transports en commun, une configuration physique médiocre, un site de gare sans qualité, contraint par la présence d'une ligne à haute tension, et l'absence de dynamiques d'acteurs et de projets susceptibles de modifier cette situation.

Les efforts locaux se concentrent en effet sur l'efficacité de l'intermodalité, avec le rabattement des bus, des piétons, des voitures.

Les potentialités foncières ne sont pas inexistantes pour envisager un retournement de perspective et travailler à la mise en valeur et à la densification du site, mais cela demande un effort important de conviction, de projet, puis d'élaboration des outils opérationnels pour aboutir à cet objectif. Et ces potentialités seraient elles suffisantes ?

Face aux obstacles, il importe de se demander si le jeu en vaut la chandelle, au regard du niveau de desserte, de la fréquence des trains, et de l'optimisation de la gare à laquelle pourrait conduire un tel projet.