Vallée Sud
Grand Paris

mairie de
Clamart

plan local d'urbanisme Clamart

PLU

1.1 Rapport de présentation

Diagnostic territorial

Révision approuvée par délibération du Conseil Territorial : 12 juillet 2016

Modification n°1 du PLU approuvée par délibération du Conseil Territorial :
25 septembre 2018

Mises à jour : 28 février 2017, 28 juillet 2020, 20 juin 2022

Déclaration de projet entrainant mise en compatibilité du PLU approuvée le 30 mars 2022

Rédaction

CAZAL Architecture Urbanisme Environnement
www.cazal.info – contact@cazal.info

Sommaire

Diagnostic Déplacements **5**

Cadre juridique et institutionnel 6

Le réseau routier 12

Le stationnement 20

Le réseau de transports en commun actuel et en projet 23

Les circulations douces 27

La mobilité actuelle des Clamartois 31

Analyse de la forme urbaine **37**

Les quartiers de Clamart 38

Quartier Gare 40

Quartier Centre 42

Quartier Percy Schneider 44

Quartier Galvents Corby 46

Quartier Jardin Parisien 47

Quartier La Plaine 49

Quartier Trivaux-La-Garenne 51

Analyse démographique **52**

Evolution démographique 53

Pyramides des âges 56

Composition sociologique 57

Diagnostic Habitat **60**

Cadre règlementaire 61

Méthodologie 61

Portrait de l'habitat 62

Les objectifs de construction de logements 65

Le marché de l'immobilier 67

Les parcours résidentiels 75

Résumé du diagnostic habitat 76

Orientations liées à la politique de l'habitat 78

Diagnostic Equipements **80**

Equipements en chiffres 81

Structures pour petite enfance 82

Etablissements scolaires 84

Antennes jeunesse 87

Equipements sportifs 88

Equipements culturels et cultuels 90

Etablissements d'hébergement touristique 92

Equipements de santé 94

Equipements de loisirs 97

Résumé du diagnostic des équipements 98

Orientations spécifiques pour les équipements 99

Développement économique **100**

Emploi en chiffres 101

Les secteurs d'activités 102

L'artisanat 104

Le commerce 107

Les grandes entreprises 116

Les bureaux 118

Le marché de l'immobilier d'entreprise 118

Le développement numérique 119

Résumé du diagnostic Développement économique 119

Orientations liées au développement économique 120

Diagnostic Déplacements

Cadre juridique et institutionnel

Rappel des documents supra territoriaux ayant une relation avec les déplacements

Le PLU doit être compatible avec les documents suivants :

- le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (SDRIF) ;
- le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF).

Les documents que devra prendre en compte le PLU sont les suivants :

- le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) ;
- le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) ;
- le Plan climat Energie Territorial (PCET), lorsqu'il existe notamment sur les exigences environnementales de la circulation, sur la qualité de l'air, le bruit et les Gaz à Effet de Serre (GES).

Analyse des études et documents impactant les déplacements de Clamart

Le projet du Grand Paris

Objectifs et modalités de mise en œuvre (extraits du document relatifs aux déplacements)

La loi relative au Grand Paris du 3 juin 2010 inscrit les objectifs de renforcer l'attractivité économique de la région Ile-de- France et de réduire ses déséquilibres territoriaux, en s'appuyant sur le développement de nouveaux pôles de compétitivité et de nouvelles centralités urbaines à l'échelle régionale, ainsi que sur la constitution d'un nouveau réseau de transports publics de voyageurs en rocade.

Pour accompagner le développement économique et urbain de la région, la loi relative au Grand Paris prévoit la construction annuelle de 70.000 logements en Ile de France.

La Ville de Clamart, à ce titre, est concernée avec la gare de la ligne 15 « Grand Paris Express » en lieu et place de la gare SNCF actuelle de Clamart. Celle-ci deviendra la gare commune à Fort d'Issy, Vanves et Clamart. Le projet attenant à cette gare porte sur le développement d'une nouvelle centralité urbaine autour de celle-ci.

Les Contrats de Développement Territorial (CDT)

Les CDT sont élaborés sous l'égide du préfet de la région Île-de-France. Ils définissent les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique et culturel. Chaque contrat doit porter sur le développement d'un territoire constitué d'une ou de plusieurs communes, d'un seul tenant et sans enclave. Le contrat fixe la liste des communes concernées.

Si Clamart n'a pas de CDT propre, elle est indirectement concernée par les CDT portés sur les communes voisines :

- Innovation numérique d'Issy, Vanves, Meudon,…
- Sciences et santé d'Arcueil, Bagneux, Villejuif,…

Au niveau des transports, cela se traduit par les deux lignes de tramway T6 (Chatillon/Viroflay) et le T10 (Anthony/Issy-les-Moulineaux) qui traversent la commune. Confirmant ainsi la fonction de Clamart dans son rôle de centralité urbaine.

Clamart se trouve au cœur des flux d'échanges entre ces deux CDT, comme autant d'opportunités de renforcer sa dynamique urbaine et économique en résonance avec les deux spécialisations de chacun des CDT.

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

Le Schéma directeur de la région Ile-de-France (Ile de France en 2030) a été approuvé par décret en Conseil d'État du 27 décembre 2013 à la suite de la mise en révision de celui de 1994 par le décret du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

Les grands objectifs du SDRIF 2013 relatifs aux déplacements sont les suivants :

- créer 28.000 emplois par an en favorisant la mixité fonctionnelle et le rééquilibrage habitat/emploi à l'échelle régionale notamment par la structuration de pôles de centralité et par le maintien des sites d'activités existants à proximité de l'A86.

- mieux articuler le réseau de transports en commun notamment avec le réseau du Grand Paris Express afin de favoriser l'accessibilité aux services et équipements et de diminuer la dépendance à l'automobile.

Le projet spatial repose donc sur 3 grands principes dont un concerne directement l'organisation des déplacements :

– le rééquilibrage des fonctions et une diminution des inégalités, notamment par un rapprochement des bassins d'habitat et d'emplois et l'amélioration de l'accessibilité globale aux équipements.

Le projet spatial propose un modèle urbain multipolaire, compact et structuré autour d'un réseau de transport renforcé.

À ce titre, le cœur d'agglomération dont fait partie le département des Hauts-de-Seine doit affirmer ses centralités par une production de logements renforcée à proximité des gares et par une amélioration du fonctionnement des pôles d'activité.

Principales évolutions introduites en matière de planification

L'ensemble des orientations de portée réglementaire est rassemblé dans le fascicule Orientations Règlementaires.
Ces orientations sont réparties en trois piliers, dont deux sont en relation avec les déplacements :

- **relier-structurer** : qui traite des dispositions relatives aux réseaux de transport et aux équipements,
- **polariser-équilibrer** : qui traite des dispositions relatives à la densification et à l'extension urbaine.

Le lien entre urbanisme et transports est donc impératif, avec notamment les notions de densification le long des infrastructures de transport performantes, celle de multifonctionnalité, et celle de la ville des courtes distances entre activités et habitats.

Pour Clamart, avec les nouveaux projets de transports, des zones d'enjeu urbain apparaissent à proximité de la gare et des stations des lignes de tramways (densification de développement urbain et économique,…). Sa situation à l'intérieur de la périphérie dessinée par l'A86 en fait un territoire qui participe à la dynamique du cœur d'agglomération préconisée dans le SDRIF.

Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF)

La loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (dite Grenelle I) assigne, dans son article 7, divers objectifs au droit de l'urbanisme, dont la lutte contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie, ainsi que la revitalisation des centres-villes. Pour ce faire, les collectivités territoriales ont été dotées, par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite Grenelle II), d'outils favorisant la densité à proximité des transports en commun.

Le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF), tel que défini par l'article 28-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), est un document de planification et de programmation qui détermine « *les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre de transports urbains* ». Dans le cas spécifique de la région d'Ile-de-France, ce plan couvre l'ensemble du territoire régional.

Résultat d'une démarche partenariale et d'une concertation élargie, la nouvelle version du PDUIF a été approuvée le 19 juin 2014 par le Conseil régional. Le délai de mise en compatibilité pour les PLU est de 3 ans à compter de l'approbation du PDUIF (article L.123-1-9 du Code de l'urbanisme).

Enjeux et objectifs du PDUIF

Le PDUIF se fixe pour objectif « d'atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, sous la contrainte des capacités de financement ».

Pour cela, et afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduction de 20% de gaz à effet de serre d'ici 2020, le PDUIF vise à réduire de manière significative l'usage de la voiture, des deux-roues motorisés et des poids lourds et, par conséquent, à accroître fortement l'usage des transports en commun et des modes actifs que sont la marche et le vélo. Il vise également à favoriser l'usage, pour le transport de marchandises, de véhicules plus respectueux de l'environnement, de la voie d'eau et du fret ferroviaire.

A l'horizon 2020, le PDUIF fixe, dans un contexte de croissance globale des déplacements de 7 %, les objectifs quantitatifs suivants :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

L'enquête globale transport (EGT) 2010 constitue la référence pour l'évaluation des impacts du PDUIF sur la mobilité.

Une stratégie d'action déclinée en 9 défis et 34 actions

L'atteinte des objectifs du PDUIF nécessite un changement et une amélioration des conditions de déplacements (accroissement, adaptation et optimisation de l'offre de transport), elle nécessite également que ces améliorations soient accompagnées d'évolutions des comportements. Pour cela, le PDUIF fixe 9 défis à relever déterminant 34 actions aux différentes zones géographiques de l'Ile-de-France.

Les 9 défis du PDUIF (Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France)

Défi 1 : construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs
Défi 2 : rendre les transports collectifs plus attractifs
Défi 3 et 4 : redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
Défi 5 : agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
Défi 6 : rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements
Défi 7 : rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau
Défi 8 : construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF
Défi 9 : faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

L'application du plan de déplacements urbains dans l'élaboration des PLU

La mise en œuvre du PDUIF implique un grand nombre d'acteurs intervenant à divers niveaux sur la chaîne des déplacements. Les documents d'urbanisme, les plans de circulation, de mise en accessibilité de la voirie, les politiques de stationnement... constituent autant d'outils susceptibles de faire évoluer les mobilités en phase avec les préconisations du PDUIF. Concernant les plans locaux d'urbanisme, le PDUIF comprend à la fois des mesures incitatives et des mesures prescriptives.

Ces mesures portent principalement sur :

L'encadrement des normes de stationnement imposées dans les PLU

- réserver une partie des places de stationnement sur la voirie pour les vélos dans les zones urbaines ou à urbaniser des PLU et dans un rayon de 800 m autour des gares à raison de 1 place sur 40 pour le coeur d'agglomération et 1 sur 50 pour l'agglomération centrale (action 4.2) ;

- prévoir, lors de la rédaction des articles 12 des PLU, des normes minimales de réalisation de places de stationnement pour les vélos dans les constructions nouvelles (habitat, bureaux, activités, commerces, industries, équipements publics et établissements scolaires) dans les zones U et AU (action 4.2) ;

- prévoir une norme plancher de stationnement pour les constructions à destination d'habitation n'excédant pas 1,5 fois le taux de motorisation des ménages sur la commune (recommandation du PDUIF) ;

- prévoir des normes maximales de réalisation de places de stationnement pour les voitures dans les constructions nouvelles à destination de bureaux dans les PLU (action 5.3) : l'existence ou non de possibilités de stationnement sur le lieu de travail détermine le choix du mode de transport employé. Il convient donc, conformément aux lois Grenelle, de définir un nombre maximal de places de stationnement à réaliser pour les opérations à usage de bureaux, cette norme devant être inférieure à la norme plafond imposée par le PDUIF. Cette norme constitue un maximum, laissant aux collectivités la possibilité de définir des normes plus contraignantes. La valeur de cette norme « plafond » diffère selon les communes et à l'intérieur des communes par rapport à la proximité ou non d'une gare desservie par des lignes de transports collectifs structurants. Sont considérées comme structurantes les lignes de RER, trains de banlieue, métro, tramway et Tzen, cette disposition étant étendue aux futures lignes de transport dès lors que des mesures de sauvegarde ont été instaurées par les autorités compétentes.

- prévoir des normes de création d'aires de livraison au sein des espaces privés des constructions nouvelles (action 7.4) :

    - commerces : 1 aire de livraison pour 1000 m2 de surface de vente ;
    - bureaux et activités : une aire de livraison de 100 m2 pour 6000 m2 de surface de plancher.

La réalisation d'aménagements encourageant une mobilité durable par une meilleure prise en compte de la thématique des déplacements dans les PLU

Si le PLU ne constitue pas un outil d'action directe sur les politiques de mobilités, *a contrario* des PLD (Plan Local de Déplacements), plans de circulation, réaménagements de voiries... il conditionne, à l'échelle du quartier, les formes prises par l'aménagement urbain. Ces aménagements encouragent ou rendent possible l'utilisation de modes de transports alternatifs à la voiture, la mise en œuvre d'une desserte efficace par les transports en commun, une meilleure cohabitation entre transports motorisés et modes actifs...

Le PDUIF comporte donc des enjeux qui, sans être directement de la compétence d'un PLU, pèsent dans les choix faits lors de l'élaboration de ce dernier :

- analyser les potentiels de développement urbain au regard de la desserte en transports collectifs lors des études préalables : à titre d'exemple, le PDUIF rappelle qu'une consultation du STIF pour les projets d'aménagement de plus de 100.000 m2 de SdP (surface de plancher) serait souhaitable (action 1.1) ;

- favoriser un aménagement urbain plus favorable aux modes actifs :

    - aménager des zones de circulation apaisée aux abords des établissements scolaires et dans les communes de plus de 10.000 habitants (action 3/4.1) ;
    - aménager des itinéraires piétons les plus usuels en centre-ville (action 3.1) ;
    - faciliter l'accès à pied et à vélo des pôles d'échanges multimodaux (action 2.5);
    - rendre la voirie urbaine cyclable à l'échelle locale (action 4.1) en la reliant au réseau régional structurant et en la développant autour des centres-ville ;
    - résorber les coupures urbaines (action 3/4.2).

Le projet de PDUIF rappelle que la prise en compte de ces enjeux doit être faite dans les différentes parties du PLU. Il s'agit donc :

- d'inclure, dans le rapport de présentation, une analyse des territoires en fonction de la desserte en transports collectifs, des itinéraires piétons, vélo et de la hiérarchisation du réseau de voiries ;

- d'intégrer, dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), les recommandations sur la localisation des secteurs de développement urbain, sur les principes d'intensification urbaine et de conception des quartiers et sur les itinéraires des modes actifs ;

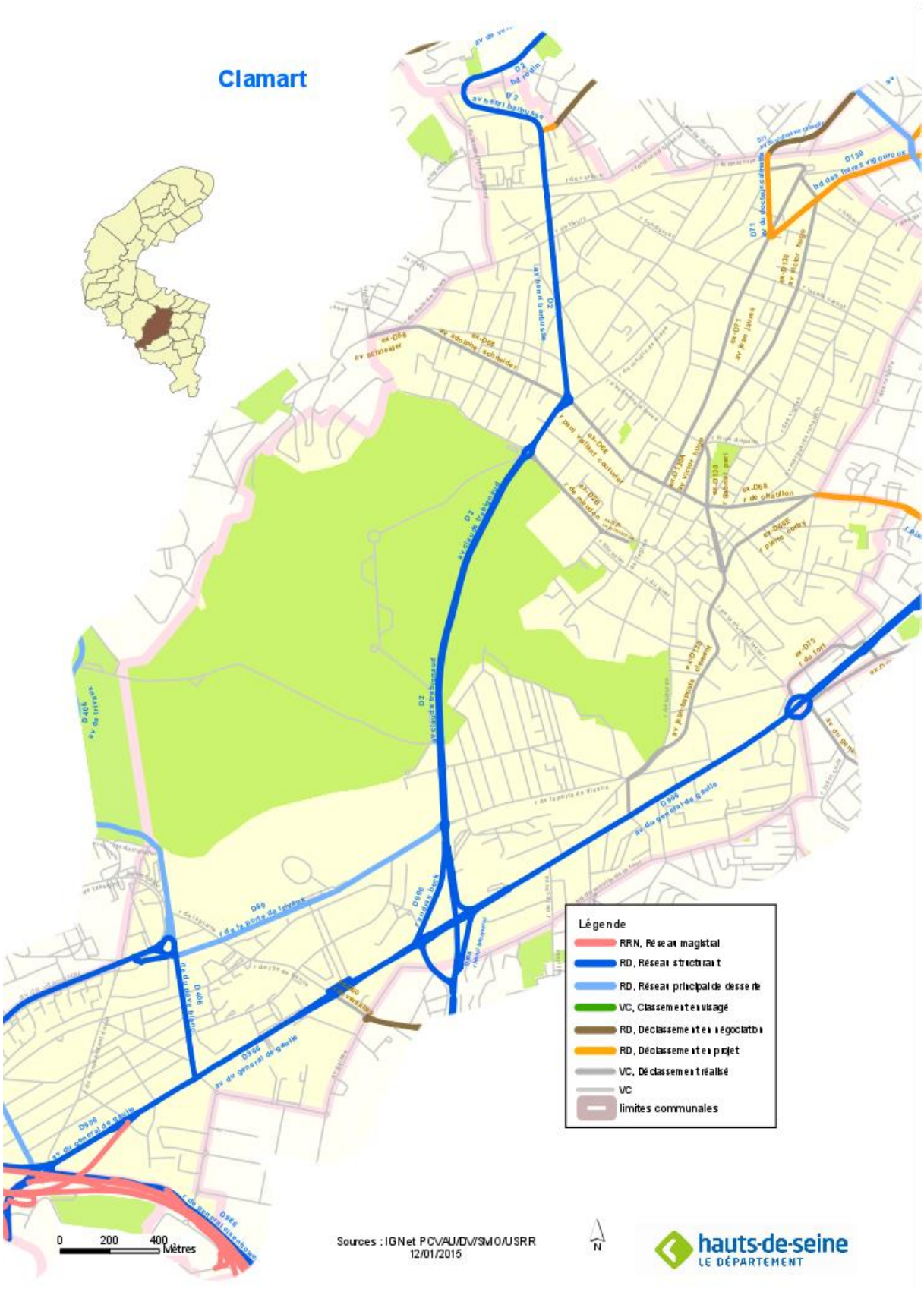
- de traduire concrètement les orientations du PADD dans le zonage du PLU notamment dans la rédaction des articles 6, 7, 9 et 10 en intégrant des dispositions concourant à la définition de formes urbaines plus favorables à l'utilisation des modes actifs.

Le réseau routier

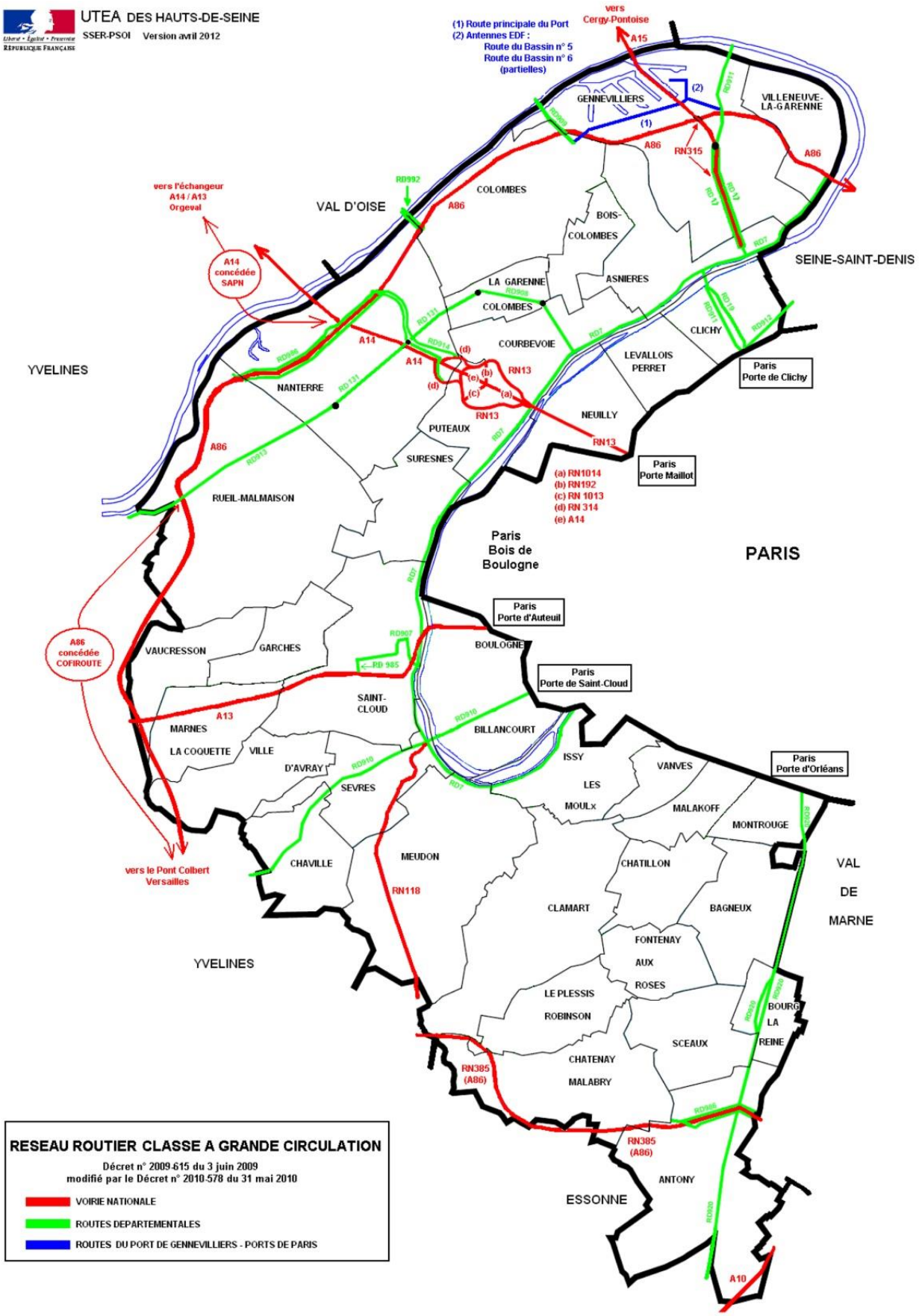
Au sens du PDUIF, le réseau doit permettre d'assurer efficacement les déplacements au sein de l'agglomération sans pénaliser la vie locale. Certaines sections de ce réseau appelé «Réseau principal», peuvent supporter des lignes de transports en commun (bus).

État actuel

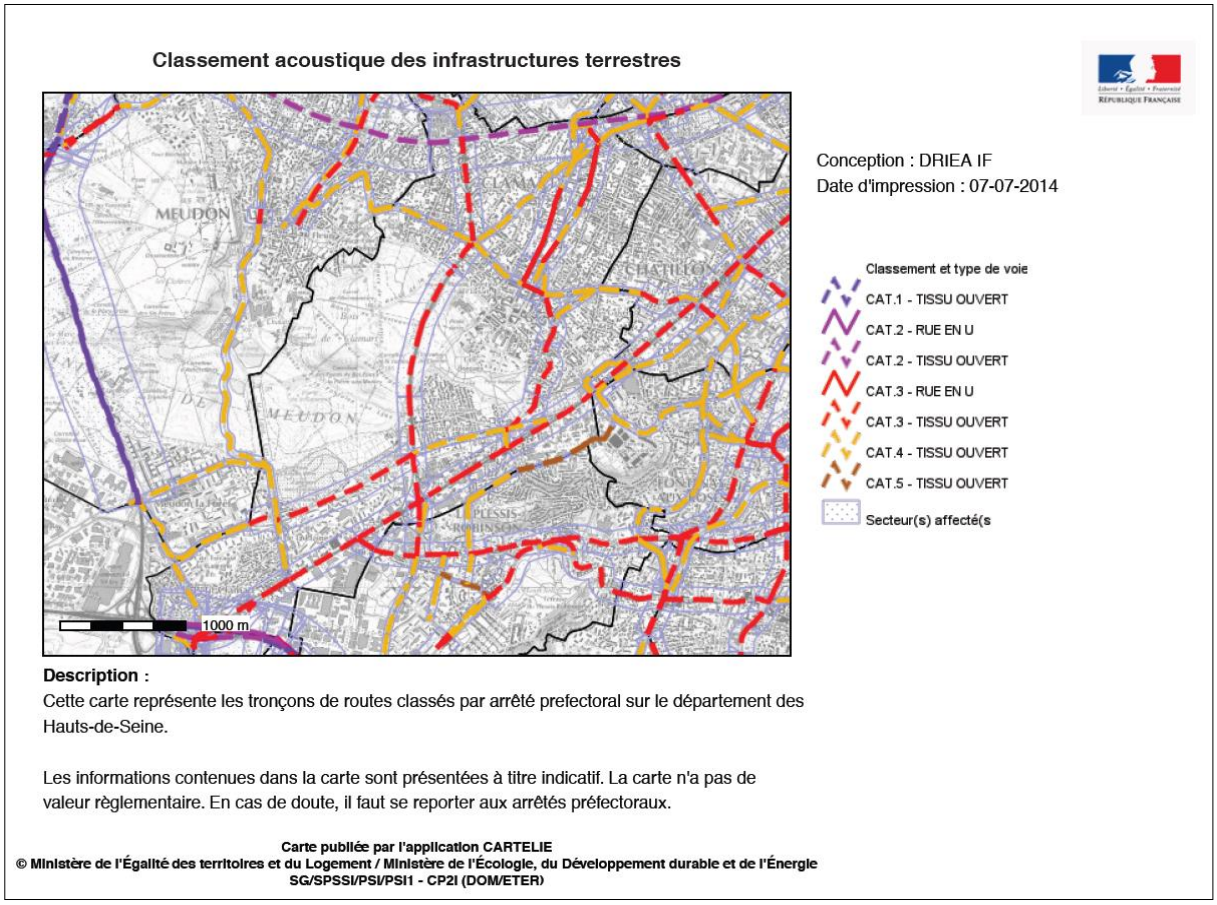
Le territoire de Clamart est couvert par un réseau national d'autoroutes et de routes départementales présentant une importance locale.



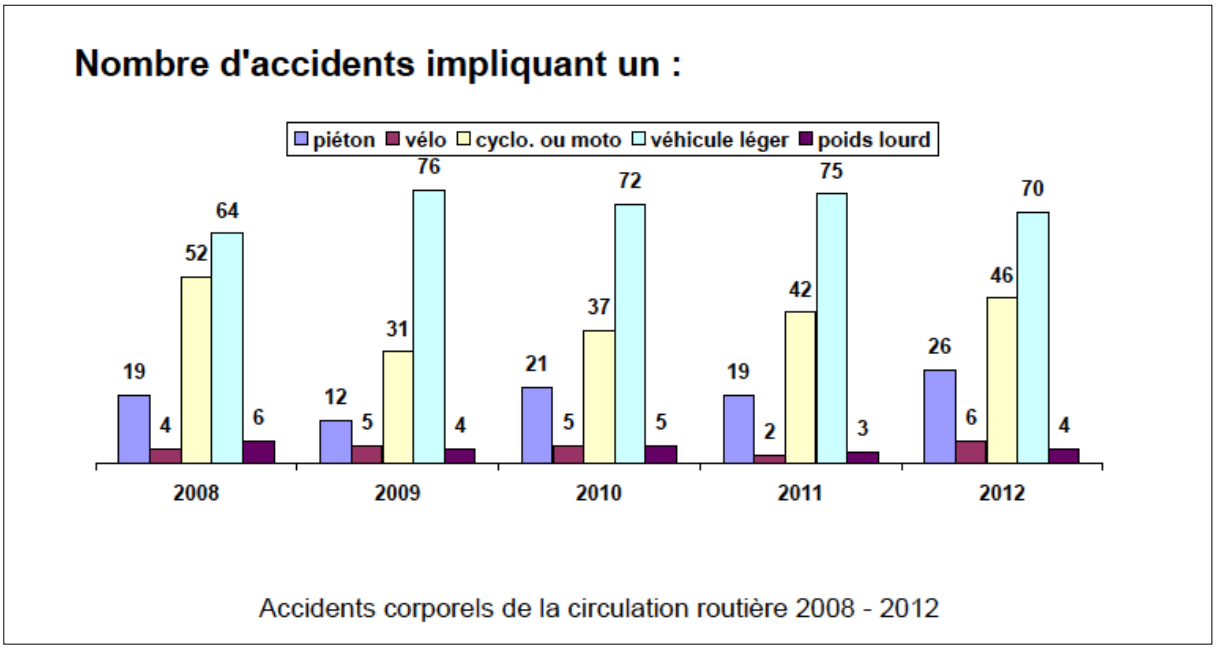
Réseau routier classé à grande circulation



Le seul réseau routier classé à grande vitesse qui traverse Clamart est la RN385 au niveau de l'A86.



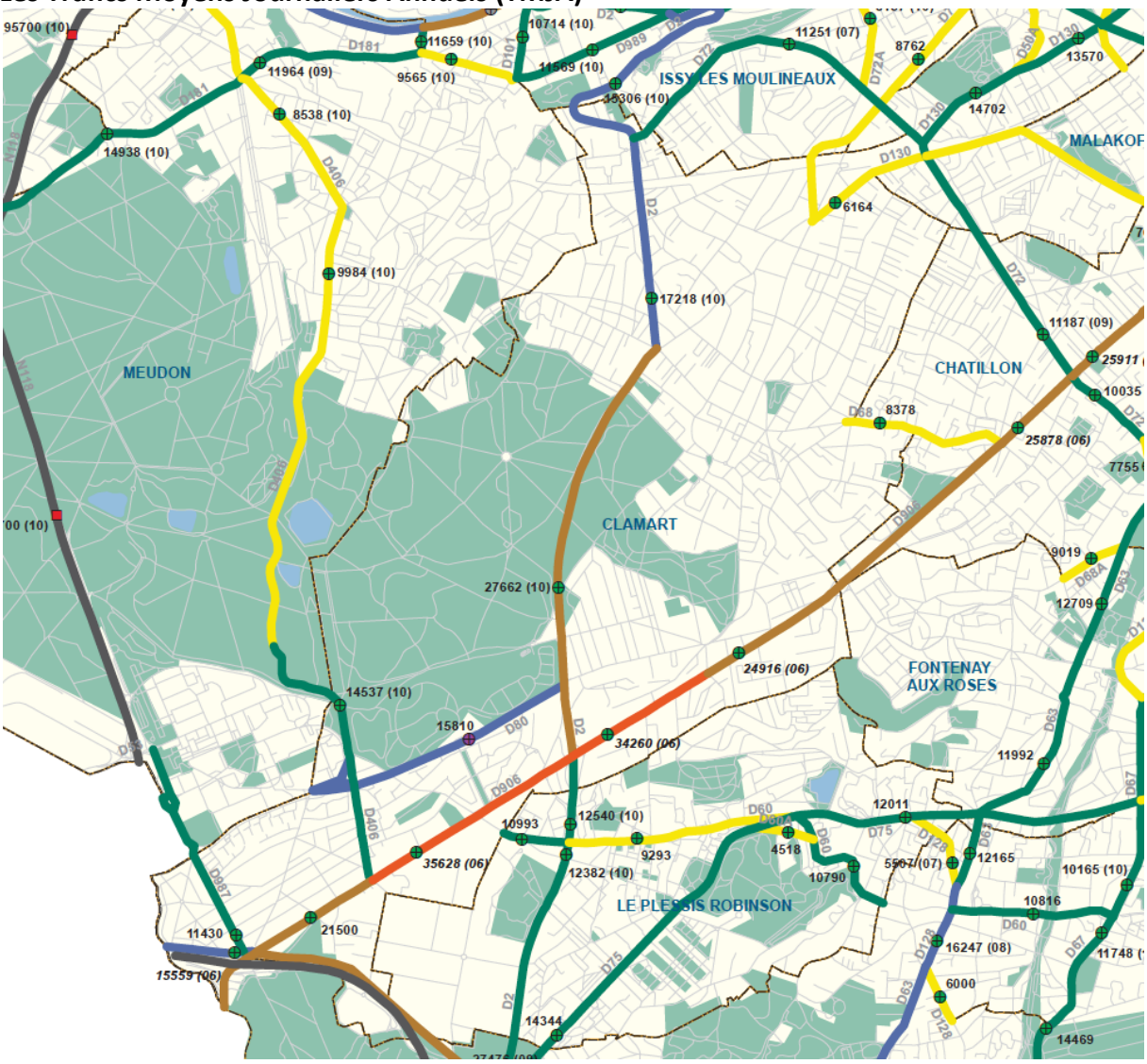
La carte ci-dessus réalisée par l'Etat révèle également que certaines voies dans Clamart doivent faire l'objet d'une maîtrise de leur nuisance sonore, ce qui renforce l'accompagnement de l'arrivée des transports collectifs en hiérarchisant le réseau viaire pour limiter l'usage de la voiture et également modifier son exploitation pour favoriser la diminution d'émission de bruit (vitesse, type de trafic, partage de l'espace).



Le graphique ci-dessus montre que l'enjeu de la sécurité routière à Clamart est important avec notamment des progrès à faire au niveau des piétons et des cyclos ou motos.

Favoriser les modes actifs implique que le niveau de sécurité pour ces modes, sur les voies les plus fréquentées, soit également augmenté. L'augmentation de la pratique ne doit pas se traduire par une augmentation des accidents.

Les Trafics Moyens Journaliers Annuels (TMJA)



Légendes

Points de Comptage

Type de compteur

- BOUCLES DIRIF
- BOUCLES SITER
- CREATION
- TUBES

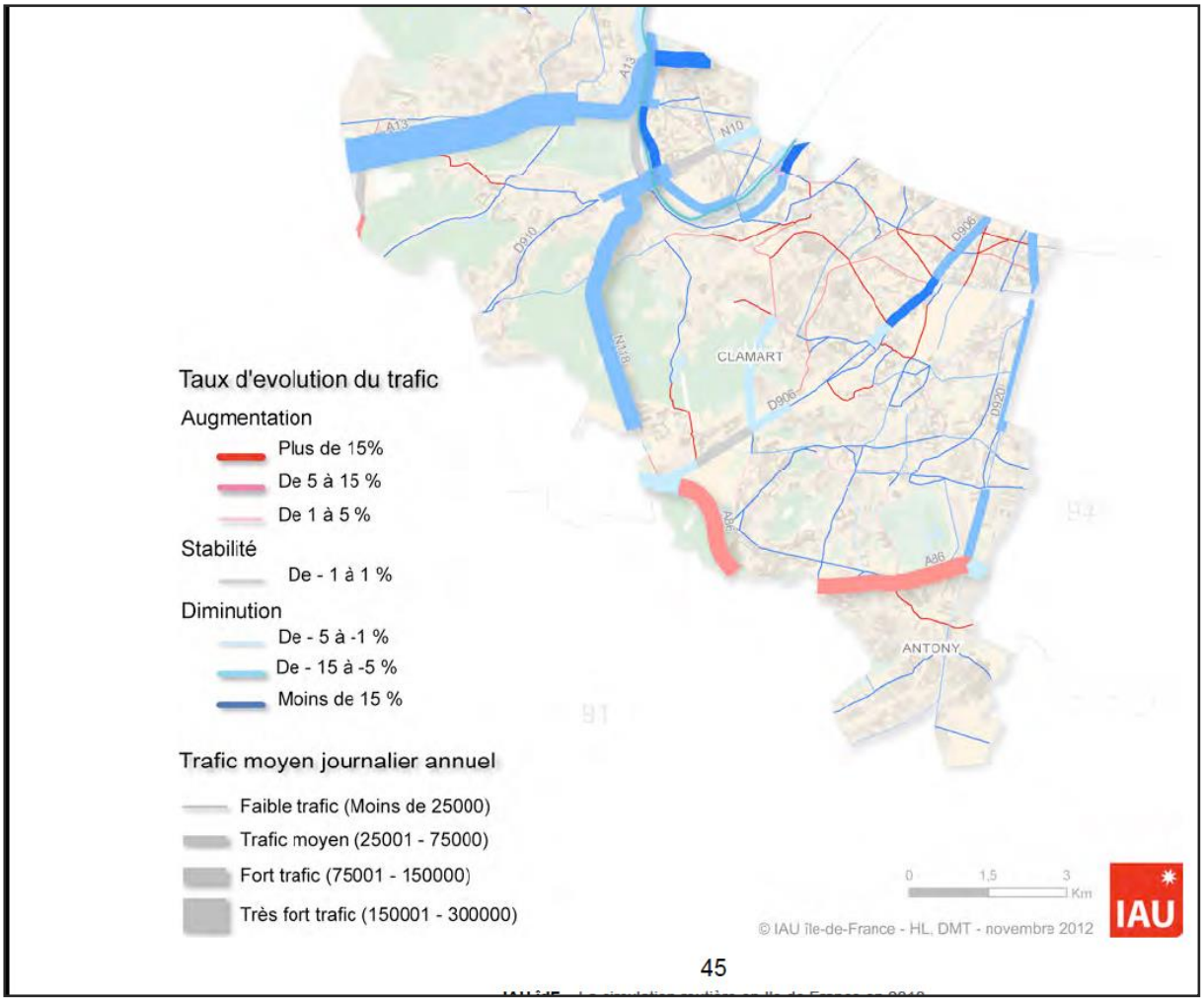
Trafic par section

Tmja 2011

- <10000 V/Jour
- 10000 > 15000 V/Jour
- 15000 > 20000 V/Jour
- 20000 > 30000 V/Jour
- 30000 > 50000 V/Jour
- > 50000 V/Jour
- Limite de Commune
- Route Communale
- Plan eau
- Espace vert
- Limite du Département

La carte des Trafics (TMJA 2011) du CD 92 montre que deux axes supportent des trafics importants :
La RD906 avec des trafics qui oscillent entre 35.000 et 25.000 v/j ;
La RD2 avec des trafics qui oscillent entre 27.000 et 17.000 v/j ;
L'axe RD80 et 406 avec des trafics qui oscillent entre 15.800 et 14.500 v/j.
La superposition de ces axes, les plus fortement circulés, avec les lignes de tramway est une volonté forte du PDUIF de maîtriser le trafic en Ile de France (-2%) mais également une chance pour Clamart en créant une offre alternative à la voiture. Une chance pour accompagner, par l'organisation urbaine, l'effort de report modal demandé dans les documents supra territoriaux. Le bénéfice pour la ville étant de redonner de la qualité de vie dans les territoires valorisés par l'arrivée d'un transport collectif lourd.
Cette carte montre également que les autres voies de Clamart ne présentent pas d'enjeu de circulation important, ce qui peut favoriser l'approche de partage de l'espace porté par les Zone 30 et de partage.

Evolution de la circulation routière

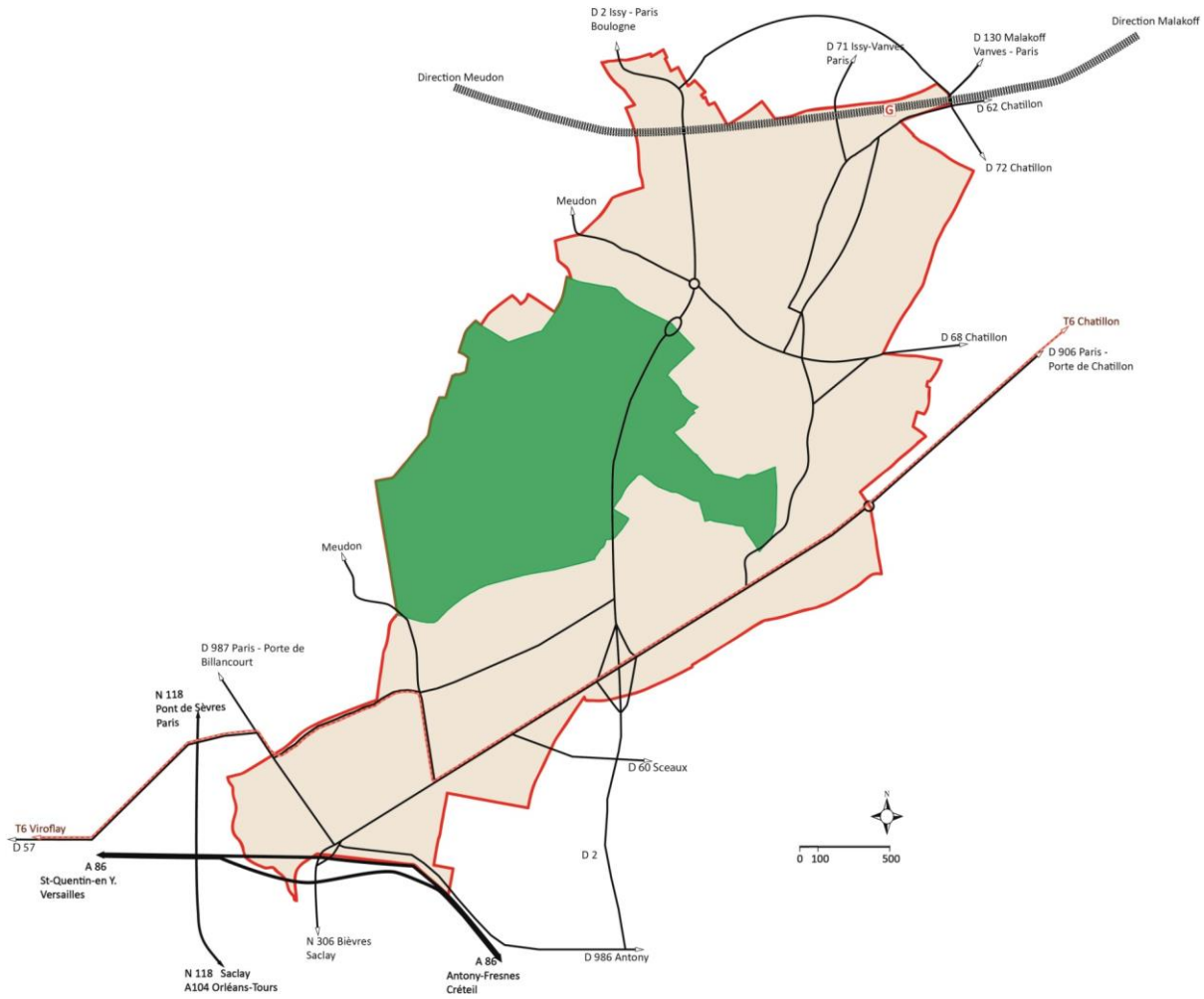


45

Cette carte, extraite du rapport de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme sur la circulation routière en Ile de France en 2010 (rapport de mars 2013), montre que l'évolution des trafics automobiles entre 2001 et 2010 n'est plus à la hausse sur les axes principaux de Clamart.

La tendance, sur les dix années, montre que l'accompagnement par une nouvelle réflexion sur la hiérarchisation fonctionnelle du réseau et la place de la voiture dans la ville n'est pas déconnecté du changement de pratique de mobilité des habitants.

La hiérarchisation viaire de Clamart



Catégories des voies de circulation (T0, T1, T2, T3)

Voirie Etat : (Trafic T0)

- A86 et bretelles d'accès

Voirie Départementale : (Trafic T1)

- RD2 : Avenue Henri Barbusse – Rue du Pt Roosevelt – Avenue Claude Trébignaud –
- RD71 : Avenue du Docteur Calmette
- RD71A : Rue de Vanves
- RD72 : Rue des Monts – Avenue de la Paix
- RD130 : Bd des frères Vigouroux
- RD406 : Route du Pavé Blanc
- RD906 : Avenue Gl De Gaulle – Place de la Division Leclerc – Rue de Bièvres
- RD987 : Route de la Garenne
- RD80: Rue de la Porte de Trivaux entre Beaujard et Cdt Duval
- RD 80: Avenue de Villacoublay

Voirie Communale structurante : (Trafic T1 et T2)

Il s'agit de voies supportant un trafic significatif et qui sont absolument nécessaires pour le trafic de transit ou desservant la ville. Sont concernées les voies suivantes :

- Avenue Jean Jaurès entre la rue de Vanves et la rue Gabriel Péri (Trafic T1)
- Avenue Victor Hugo (Trafic T1)
- Avenue Jean Baptiste Clément (Trafic T1)
- Rue de la porte de Trivaux entre l'avenue J. B. Clément et le carrefour Beaujard (Trafic T1)
- Rue Paul Vaillant Couturier (Trafic T2)
- Avenue Adolphe Schneider (Trafic T2)
- Rue de Châtillon (Trafic T2)

Voirie ONF : (Trafic T3)

- Les voies situées dans le Bois de Clamart

Toutes les autres voies communales sont en trafic T3.

A l'avenir

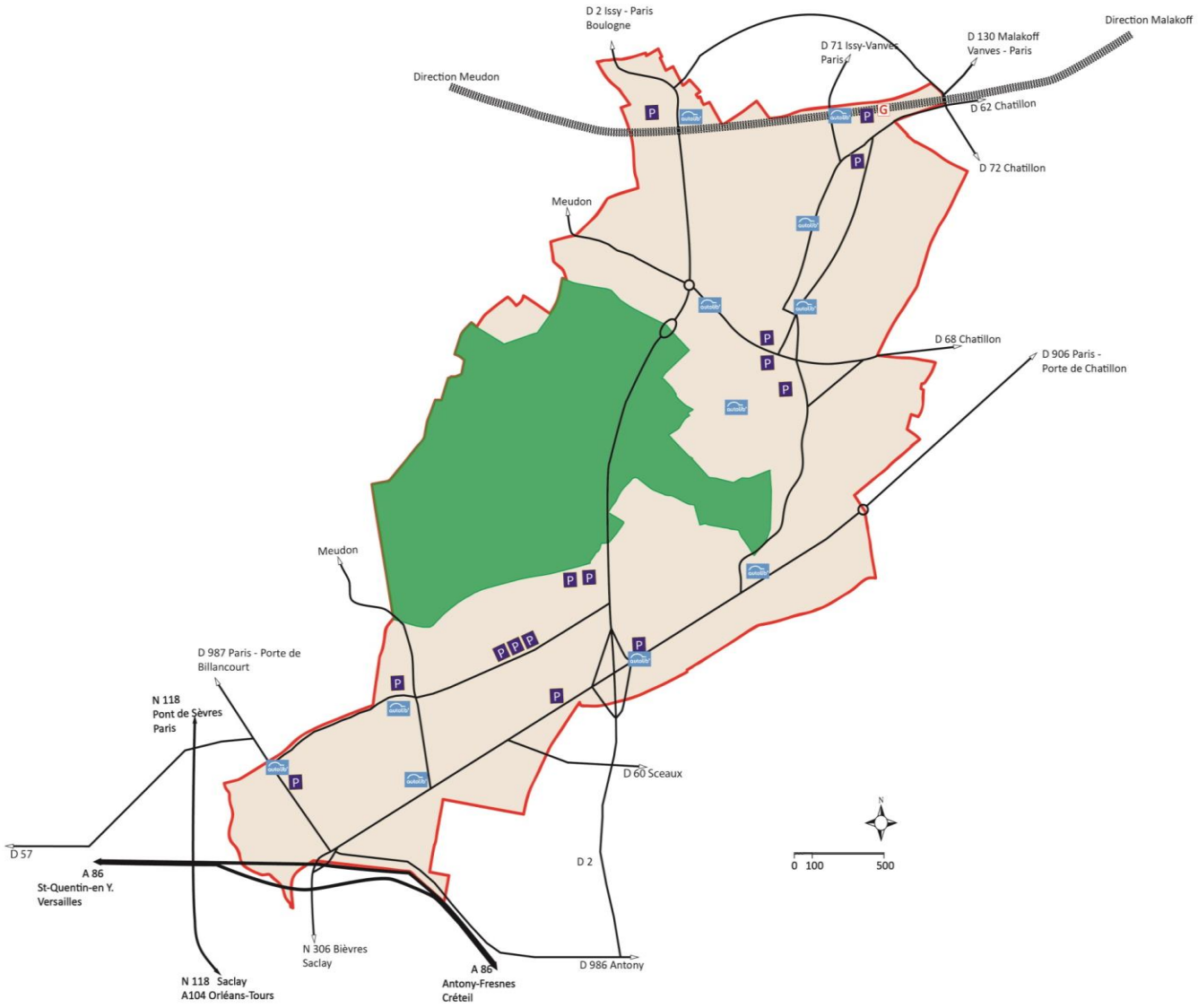
Le gabarit des voies classées à grande circulation doit être impérativement préservé pour maintenir le passage des convois exceptionnels. Pour ce faire, les aménagements de voies (mobilier urbain, barrières piétons, ...) doivent être facilement démontables.

La mise aux normes du tunnel de l'A14 et de l'échangeur A14/A86 permet le rétablissement d'un trafic moindre en surface, les fermetures du tunnel étant moins fréquentes. Quelques sections de routes départementales doivent être intégrées au réseau routier communal à moyen terme.

Conformément aux dispositions de l'article L.110 du code de l'urbanisme, le PLU doit prendre en compte la sécurité publique et en particulier la sécurité routière.

En effet, les choix effectués pour le développement de l'urbanisation ont des conséquences directes sur les besoins de déplacements et sur les conditions de sécurité routière dans la commune. Au-delà des caractéristiques des infrastructures, le document d'urbanisme peut influer sur la sécurité routière, par le choix des zones de développement urbain, des modalités de déplacement offertes aux usagers, de la perception du danger en zone bâtie et des conditions de fluidité du trafic.

Le stationnement



Localisation des emplacements de stationnement avec leur capacité

Nom du parking	Adresse	Nombre de places
Parking du Trosy	22 rue Paul Vaillant Couturier	162 emplacements
Parking Desprez	27 rue Paul Vaillant Couturier	207 emplacements
Parking Pierre et Marie Curie	5 rue Pierre et Marie Curie	264 emplacements
Parking de la Fourche	rue Pierre Baudry	103 emplacements
Parking de la Gare	Place de la Gare	60 places (qui doit disparaître au plus tard en aout 2016)
Parking du Conservatoire	Place Hunebelle	112 emplacements

Capacité des places de stationnement des véhicules hybrides et électriques à Clamart

En décembre 2015, Clamart ne dispose pas de place de stationnement pour des véhicules hybrides ou électriques dans les parcs ouverts au public.

Concernant Autolib', à Clamart Il y a 12 stations sur voirie soit 72 places.

Les zones d'exploitation (gratuité, zone bleue, payante (prix et durée)

Zone bleue de 9h à 12h30 et de 14h30 à 18h du lundi au samedi dans les rues suivantes :

- Route du Pavé Blanc de Charles de Gaulle à Marie Fichet
- Place Ferrari
- Rue de la Fontaine de rue de l'Eglise à rue Gathelot
- Rue de l'Eglise
- Rue René Samuel
- Rue Pierre et Marie Curie
- Avenue V Hugo de PM Curie à G Péri
- Rue Chef de Ville de PV Couturier à F Desprez
- Avenue Jean Jaurès du n°86/77 à la rue PV Couturier
- Avenue V Hugo de J Ferry à rue de Vanves
- Rue Jules Ferry
- Rue Paul Bert
- Rue Lazare Carnot de rue des Closiaux à avenue Jean Jaurès
- Rue P Baudry
- Rue de Vanves
- Rue Hébert de Villa Elise à la Gare
- Place de la Gare
- Avenue Jean Jaurès de place de la Gare à Rue Barbaroux

Les taux de verbalisation

Sur les trois dernières années, ont été établis environ 9000 PV (source police municipale).

Les zones saturées

- RD906 (avenue Charles De Gaulle)
- RD2 (Avenue Claude Trébignaud)
- Rue du Pdt Roosevelt
- Avenue Henri Barbusse
- RD406 (Route du Pavé Blanc)
- RD80 (Rue de la Porte de Trivaux)
- RD 987 (Route de la Garenne)
-

Offre de stationnement vélo

A Clamart, il existe 298 attache-vélo (donc 596 places, car un attache vélo permet d'attacher 2 vélos) et 80 attache vélo couverts à la gare dont 11 réservés au seul vélo (les autres sont mixtes vélos – motos – scooters.).

Le réseau de transports en commun actuels et en projet

La commune de Clamart est actuellement desservie par :

- la ligne N du transilien (Versailles-Montparnasse) ;
- le réseau de bus avec 15 lignes ;
- la navette gratuite ClamiBus ;
- la ligne de Tramway T6.

Le réseau de bus avec 15 lignes

ClamiBus

l'Hirondelle

162

169

189

190

191

289

290

295

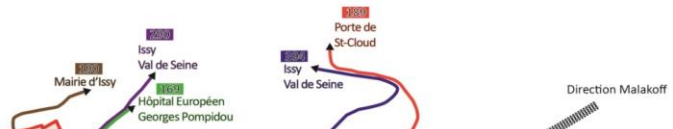
390

394

475

~~190~~ en soirée

~~295~~ en soirée



Le réseau des 15 lignes de bus hormis celle de ClamiBus traverse les axes de voirie structurants de Clamart. Par conséquent, les quartiers pavillonnaires sont mal desservis par les transports en commun.

L'itinéraire actuel de ClamiBus



Les stations du T6 (Chatillon – Viroflay)



La ligne du T6 parcourt 14 kilomètres, dont 1,6 en souterrain. Elle dessert 21 stations réparties sur 5 communes et relie 9 communes. Cette ligne est reliée à la station du métro Chatillon – Montrouge (ligne 13 du métro).

La Commune de Clamart est desservie par 5 stations du T6 :

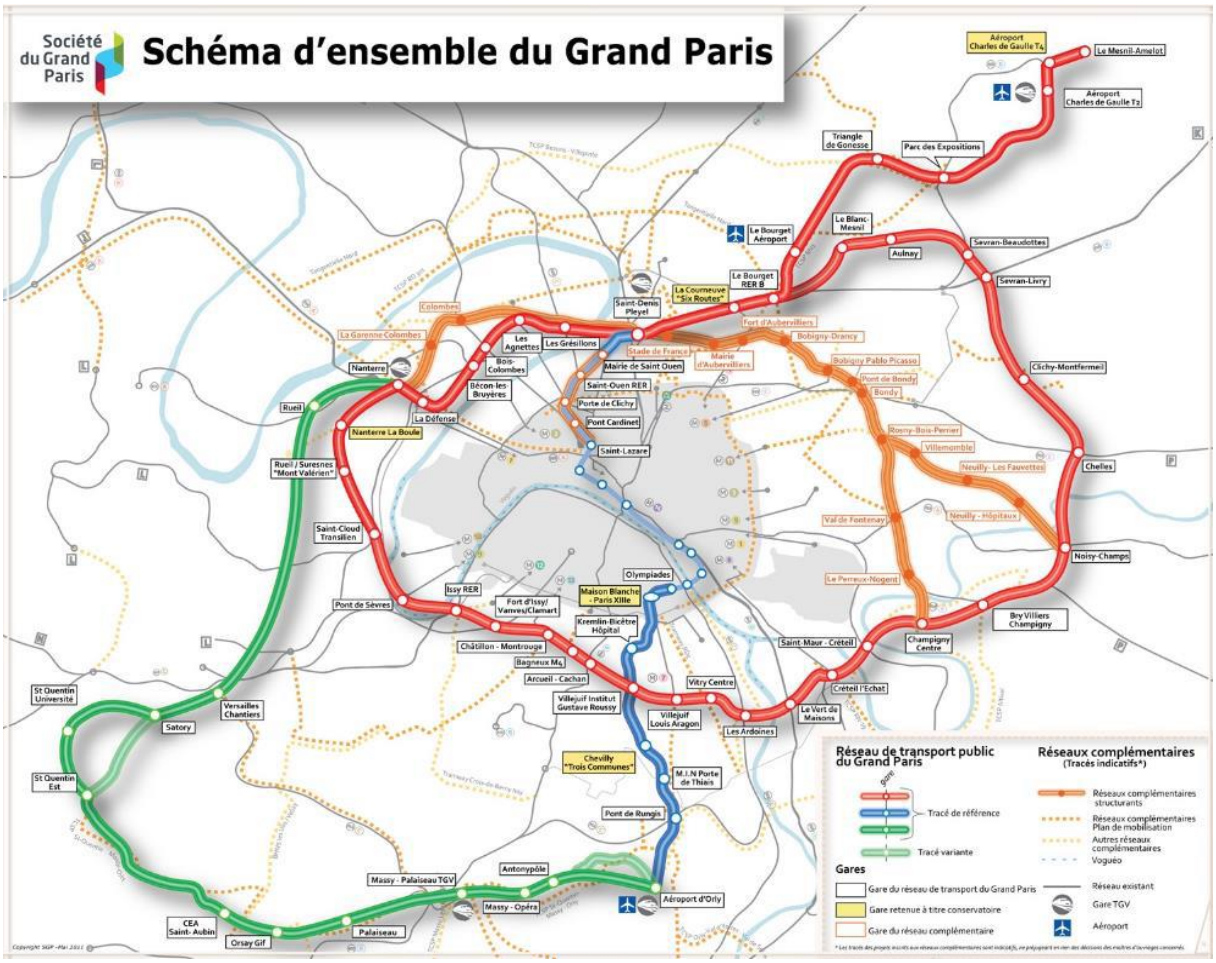
- Division Leclerc
- Soleil Levant
- Hôpital Béclère
- Mail de la Plaine
- Pavé Blanc

Le projet du Réseau de transport public du Grand Paris

Le décret en fixant le tracé est paru le 26 août 2011.

La commune de Clamart sera desservie par la ligne 15 Sud du Grand Paris Express, sur le premier tronçon qui sera mis en service.

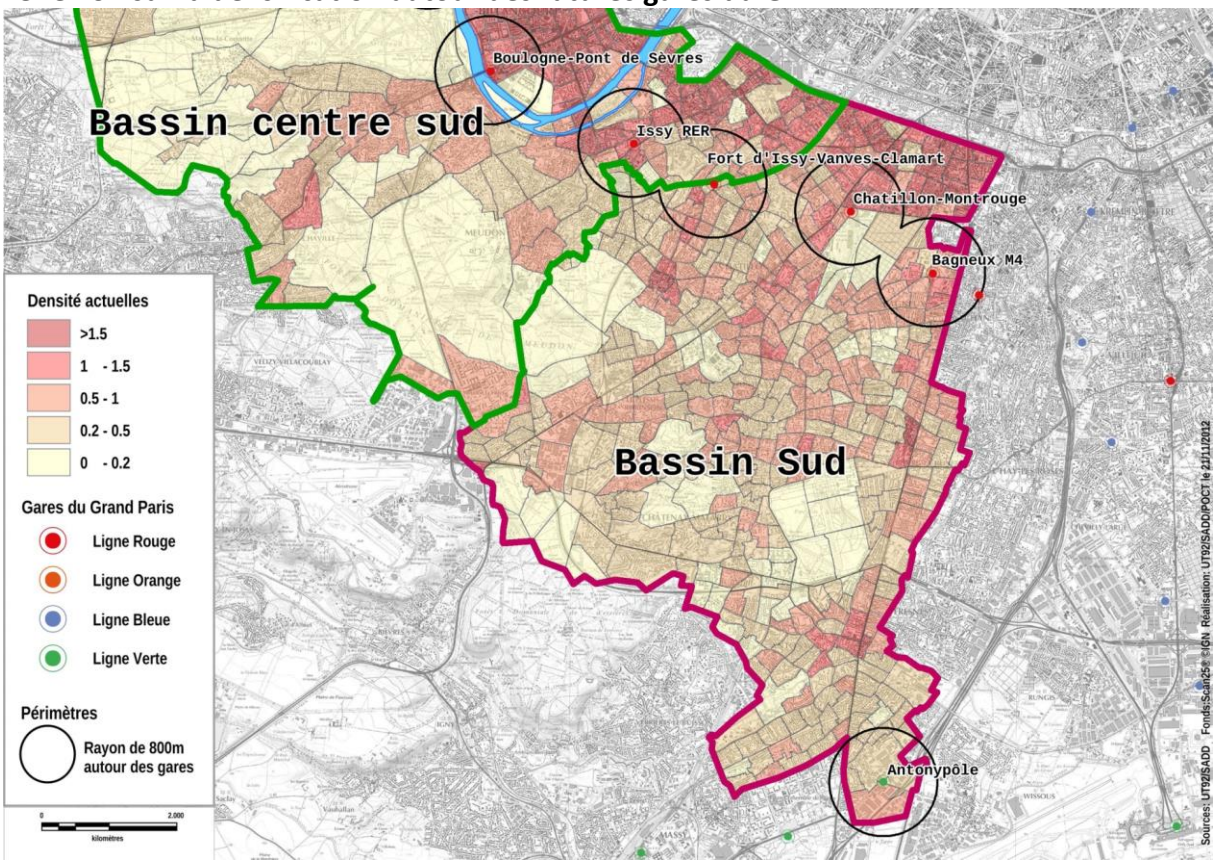
La ligne desservira une gare « Fort d'Issy – Vanves – Clamart » située à l'emplacement de la gare actuelle de Clamart.



Enjeux

La nouvelle gare GPE « Fort d'Issy – Vanves – Clamart » aura des conséquences liées à la densification. Cet enjeu a été exploré par les services de l'Etat (Unité Territoriale 92)

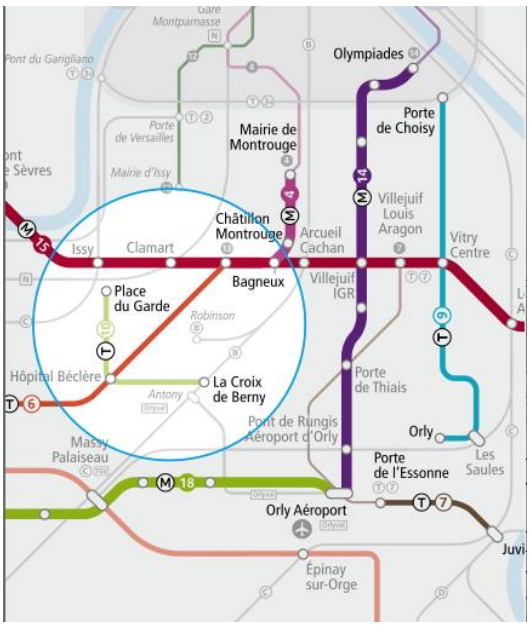
Réflexion sur la densification autour des futures gares du GPE



Le projet de tramway T10 (Antony - Clamart)

La commune de Clamart est concernée par un projet de tramway la reliant à Antony.

Cette ligne de tramway T10 devrait comporter trois stations sur le territoire de Clamart (Place du garde, Jardin parisien et Hôpital Béclère).
Le T10 sera connecté au T6 au niveau de la station Hôpital Béclère et aux autres lignes de transports en commun.



Les circulations douces

Au sens du PDUIF, il s'agit de mettre en œuvre un maillage continu d'itinéraires prenant en compte tous les types de déplacements doux (vélo, marche) permettant d'accéder aux principaux équipements dont les gares de transport en commun. Le plan de développement des circulations douces, initié par le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine, favorisera les liens entre quartiers et le confort des habitants.

Réseau cyclable actuel



Toutes les rues communales sont en zone 30 donc toutes les rues à sens unique ont un double sens cycliste.

Piste Cyclable

Place Hunebelle	100 m

Bande Cyclable

RD2 Trébignaud entre Beaujard et le Plessis-Robinson	700 m
RD2 de Beaujard à station Total	300 m
Rue Pierre et Marie Curie	200 m
Rue de la Plaine	160 m
Rue de la Porte de Trivaux entre rues Champagne et Plaine	1140 m
Rue de la Porte de Trivaux entre Place du 8/5/45 et Beaujardin	800 m
Ave J. B. Clément entre rue du Plessis Piquet et Place du 8/5/45	700 m
Ave H Barbusse entre le pont SNCF et la Place Marquis	870 m
Ave H Barbusse entre le pont SNCF et Issy-les-Moulineaux	600 m
Rue de Meudon	350 m
Avenue M Renaudin entre P Louvrier et D Abraham	220 m
RD906	1965 m

Couloir Bus-vélos

Ave Jean Jaurès entre la Fourche et rue G Péri	880 m
Ave V Hugo entre G Péri et rue de Vanves	1000 m

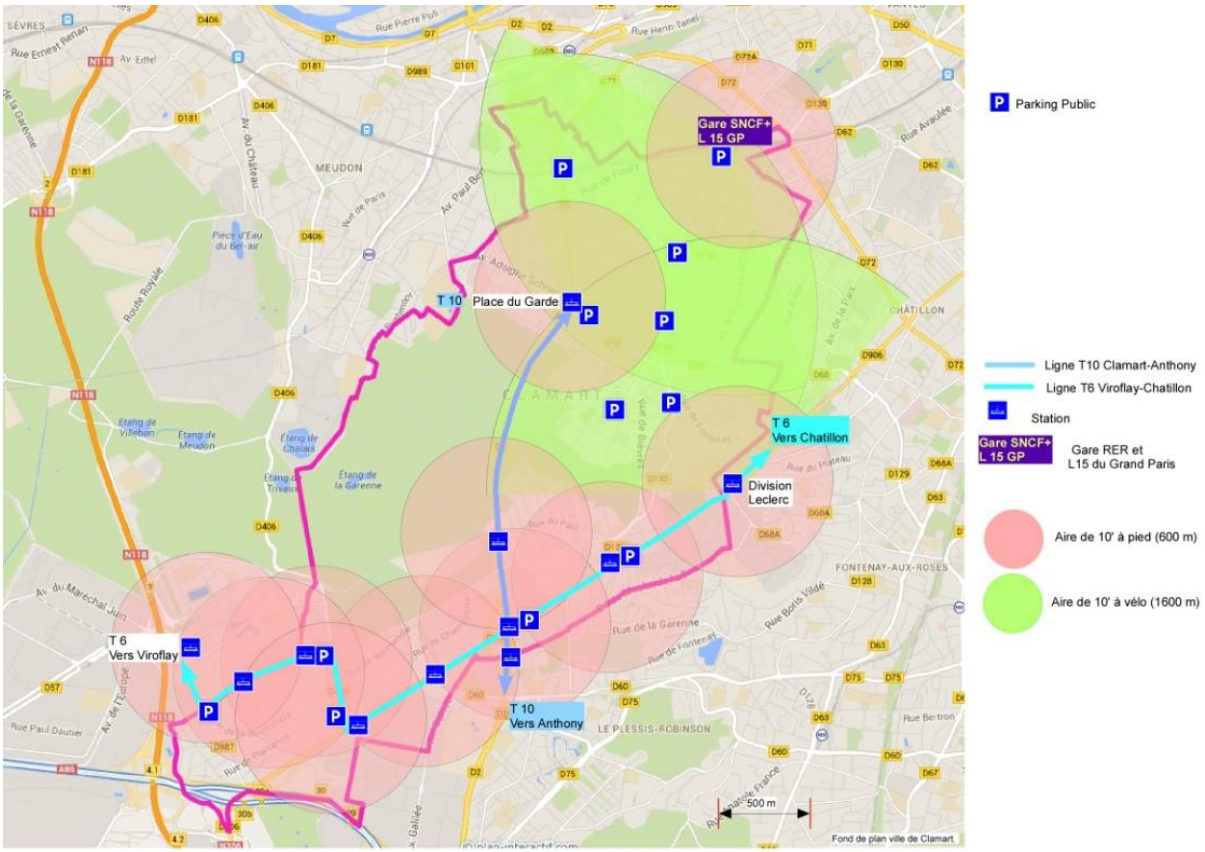
Bande cyclable à contre sens avec aménagement spécifique

Rue de Bretagne	350 m
Rue de Normandie	300 m
Rues Saint Pierreet René Samuel	150 m
Rue de l'Ile de France	100 m
Rue de Champagne	250 m
Rue des Tricots	400 m
Rue des Coquelicots entre rue du Parc et rue de Crouy	100 m
Rue Hébert	150 m

Articulation entre réseau viaire, transport collectif et modes actifs

Le PDU préconise une réflexion sur le rôle du réseau viaire, sur lequel les différents projets apportent des modifications dans leur usage et donc dans leur hiérarchisation. La RD 906 et le T6 mais également la RD 2 et le projet du T10 sont concernés par cette réflexion.

L'arrivée de transport collectif lourd impactera également le réseau viaire qui doit évoluer en complémentarité de l'offre collective, comme le suggère le PDUIF. Pour Clamart les deux lignes de tramway et leurs stations ainsi que la valorisation de la gare SNCF-Grand Paris introduisent des aires d'enjeu pour les circulations piétonnes et vélos qui impliquent de réfléchir aux fonctions des voies inscrites dans ces aires nouvelles.
La priorité doit être donnée aux circulations actives en rabattement vers les points de collecte, ce qui invite à privilégier des voies à usage local comme des Zone 30 ou des Zones de partage dans ces différents périmètres.
De même pour les vélos, le rabattement sur certaines stations présentant un enjeu de rabattement spécifique pour ce mode conduit à privilégier également les Zones 30 et Zones de rencontre. En effet, dans ces espaces, le vélo a sa place sans aménagements spécifiques.



On peut constater que la quasi-totalité de l'espace bâti est concerné par l'impact des transports en commun et que la remise à plat de la hiérarchisation viaire est donc nécessaire.

La modification du fonctionnement des deux axes principaux de Clamart (RD906 et RD2) conduit ainsi à revoir une hiérarchisation à deux niveaux pour la ville.

Le réseau urbain est structuré à partir des nombreuses routes départementales. Le PDUIF favorise les modes alternatifs à l'automobile. Il faudra donc réfléchir à une autre façon d'irriguer les tissus que par la voiture. Une hiérarchisation à trois niveaux semble aujourd'hui suffisante :

- Les deux axes principaux seraient au niveau des rues principales, avec traitement spécifique des traversées (carrefour et section courante) avec des aménagements à haut niveau de sécurité.

- Quelques axes servent à desservir les quartiers et les relations avec les communes voisines : rues qui peuvent déjà être apaisées, voire disposer d'aménagement ponctuel de partage de l'espace.

- Les autres voies ont potentialité à devenir des Zones 30 ou des aires de partage selon la fréquentation et l'intensité de la vie locale.

La mobilité actuelle des Clamartois

À partir des éléments d'exploitation de l'EGT (Enquête Globale Transport) réalisée avec le PDU en vigueur, il est possible de comprendre les habitudes de mobilité des habitants et de disposer d'un premier regard sur l'étendue des objectifs à atteindre et ainsi apporter des premiers éléments de la partie évaluation du PLU.

L'Enquête Globale Transport a été réalisée entre 2009 et 2011 et pilotée par le STIF en partenariat avec la DRIEA dans le cadre de L'Observatoire de la mobilité en Île-de-France (Omnil). Ce sont 18.000 ménages (soit près de 43.000 personnes) qui ont répondu à un questionnaire détaillé sur leurs déplacements. Cette analyse s'appuie sur le document spécifique des principaux résultats de l'EGT 2010 concernant la mobilité des Franciliens dans le département des Hauts-de-Seine.

Population et emplois

	Hauts-de-Seine	Île-de-France
Population totale	1 562 000	11 728 000
Population active*	812 000	5 980 000
Nombre d'emplois	941 000	5 650 000
Taux de chômage	9,6 %	10,9 %

** Nombre de personnes actives de 15 à 64 ans.* *Source : INSEE - RP 2009.*

Globalement, le département dispose de plus d'emplois que d'actifs, ce qui explique que la mobilité de ses habitants est plutôt « de proximité » et que les flux entrants dans le territoire sont assez importants, comparés aux flux sortants. La polarisation emploi-habitat du territoire sera plus compacte par rapport à d'autres zones de l'Ile de France.

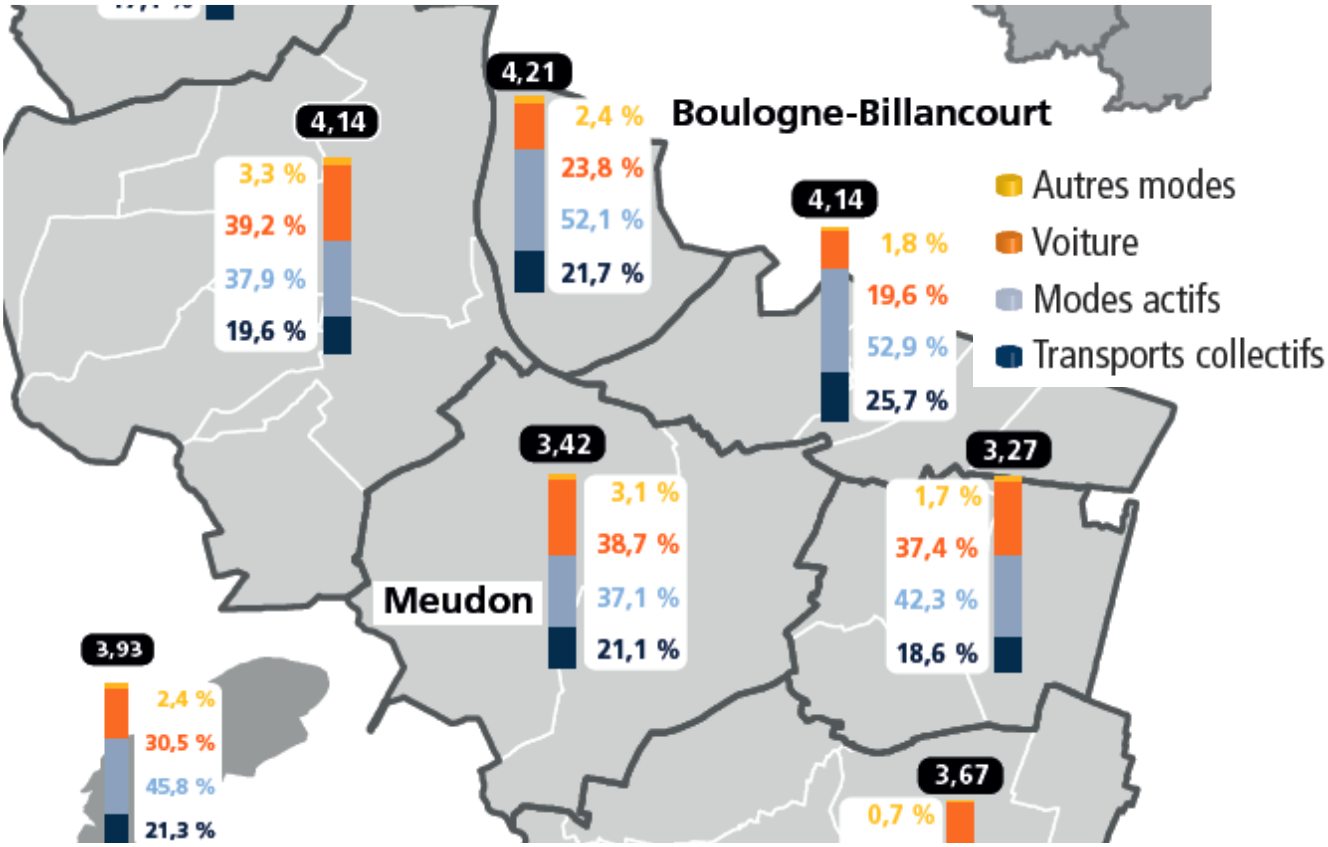
Equipement des ménages

Alors que la tendance est à la diminution de la motorisation en petite couronne entre 2001 et 2010, l'équipement des Alto-séquanais reste stable (0,69 voiture par individu ayant le permis B). Les ménages sont plus souvent motorisés tandis que ceux disposant de deux voitures (ou plus) ont tendance à diminuer.

Pour Clamart, le taux de motorisation des ménages est en 2011 de 76,7 %, celui des ménages ayant 2 voitures et plus étant de 23,7 %. Ce taux de motorisation est en baisse de 1 % entre 2006 et 2011 (sources INSEE recensement). A titre de comparaison, le taux de motorisation des départements est de 39 % à Paris, 85 % dans les Yvelines et 67,4 % dans le 92.

Deux-roues motorisés	2010
Parc deux-roues motorisés (en milliers)	74
Part des ménages possédant au moins un deux-roues motorisé	9,7 %
Nombre moyen de deux-roues motorisés par individu ayant le permis de conduire (permis A)	0,51
Vélos	**2010**
Parc vélos (en milliers)	654
Part des ménages possédant au moins un vélo	44,7 %

La mobilité individuelle



Extrait de la carte des déplacements des 12 secteurs infra communaux de l'EGT 2010 (la commune de Clamart est étudiée dans le secteur dit « Meudon » qui regroupe Clamart et Meudon)

Les Alto- séquanais se déplacent légèrement plus que la moyenne des

Franciliens (3,93 déplacements par personne et par jour contre 3,87). Près de la moitié de leurs déplacements sont effectués à pied ou à vélo (46 %), 30 % sont réalisés en voiture et 21 % en transports collectifs. On peut noter que 6% de la population sondée est sédentaire (pas de déplacement).

Les habitants des Hauts-de-Seine font un usage des transports collectifs relativement homogène (de 17 à 26 %) dans leur mobilité quotidienne. Ils sont en général plus utilisateurs de ce mode que la moyenne des Franciliens (20 %).

En revanche, l'usage respectif de la voiture et des modes actifs est très différencié selon les territoires. Les modes actifs supplantent nettement la voiture dans les secteurs denses du département au nord et près de Paris. À l'ouest et au sud, la situation s'inverse.

A Clamart, les déplacements sont moins importants que dans le département avec 3,42 déplacements par personne et par jour. La part de l'automobile est de 38,7 %, soit 8 points de plus que sur l'ensemble du département. La faiblesse modale provient de la fréquente pratique des modes actifs (marche, vélo, roller).

Temps moyens par déplacement en minutes
selon le lieu de résidence*

	Hauts-de-Seine	Petite couronne	Île-de-France
Transports collectifs	45	48	48
Voiture	24	25	23
Deux-roues motorisé	21	21	22
Vélo	20	19	19
Marche	13	13	12

** Pour les déplacements internes à l'Île-de-France.*

Dans le Département des Hauts-de-Seine, le temps moyen consacré aux déplacements est assez similaire à celui de l'Ile de France, et varie entre 45 minutes en transport en commun et 13 minutes à pied. Vélo, deux-roues motorisés et voiture sont dans la fourchette des 20 à 24 minutes.

Portées moyennes par déplacement en kilomètres
selon le lieu de résidence*

	Hauts-de-Seine	Petite couronne	Île-de-France
Transports collectifs	6,2	7,4	9,0
Voiture	4,9	5,1	6,1
Deux-roues motorisé	5,1	5,5	6,5
Vélo	2,1	2,0	2,0
Marche	0,5	0,4	0,4

** Distance à vol d'oiseau pour les déplacements internes à l'Île-de-France.*

Les portées des déplacements sont inférieures dans le Département à l'Ile-de-France pour les modes motorisés (territoire de vie plutôt « de proximité »), ces modes étant contraints, car ils sont plus courts, mais demandent autant si ce n'est plus de temps que pour l'Ile-de-France.

La portée des transports collectifs est 6,2 Km et 4,9 Km pour la voiture. Les transports en commun sont positionnés sur les portées les plus importantes.

Le vélo est positionné sur la moitié de la portée automobile, alors que sa pratique est 25 fois inférieure à celle de l'automobile (1,5 %).

Le potentiel des progrès de la mobilité durable porte bien sur le développement de la pratique du vélo.

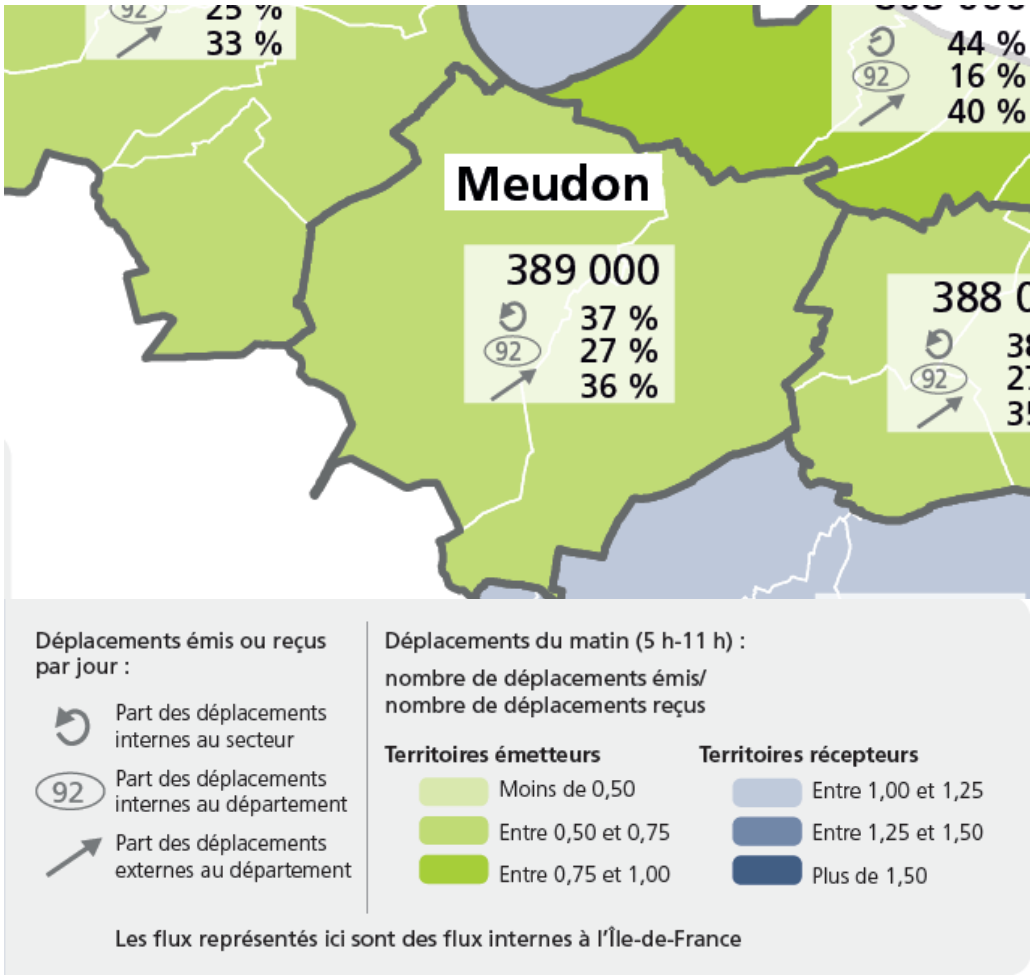
Les échanges des flux

Le territoire de Clamart est émetteur en flux de déplacements, avec 27 % des flux internes au département et 36 % externe au département.

Compte-tenu de la portée des 5 km de ceux-ci, on peut émettre l'hypothèse que les habitants de Clamart échangent avec les territoires proches récepteurs comme Antony, Paris, Boulogne et le plateau de Vélizy.

Les enjeux de demain porteront plus sur les déplacements choisis, que sur les déplacements contraints (travail, scolaire) qui sont dans le département, comme ailleurs, en baisse (9 % de moins entre 2001 et 2010). Les déplacements contraints ne représentant, en 2010, que 40 % de l'ensemble des déplacements.

Carte des échanges des flux



Du point de vue de la mobilité, Clamart est déjà un territoire de proximité, avec des déplacements de courte portée, avec un enjeu fort sur le développement de la pratique du vélo, comme mode de déplacements quotidiens. L'arrivée des lignes T6 et T10 et la ligne 15 du GPE permettront des reports modaux vers les transports collectifs, avec des liaisons vers les territoires récepteurs de déplacements proches de Clamart, et un enjeu fort de rabattement local vers les stations et la gare, le vélo ayant une place essentielle.

Enjeux

À partir de l'analyse des documents supra territoriaux et des spécificités de mobilité de Clamart, il est possible d'identifier un certain nombre d'enjeux.

1) Clamart avec les nouvelles offres de transports en commun lourds voit son territoire fortement impacté, dans son ensemble.
2) Ces offres nouvelles impliquent également de penser l'évolution de Clamart à la fois sous l'angle d'une croissance de la population, mais également avec un équilibre emplois et services afin de maintenir le principe de la ville de proximité.
3) Clamart doit se fixer des objectifs de mobilité compatible avec le PDUIF, c'est-à-dire (Horizon 2020) :
    a. Faire passer la part modale des transports en commun de 21,1 % à 23,6 %
    b. Faire passer la part des modes actifs de 37,1 % à 38,2 %
    c. Faire passer la part de l'automobile de 40,8 % à 38,2 %

La croissance des déplacements amenés par les nouveaux habitants devra donc se traduire par une baisse du trafic motorisé d'environ 2%. Avec les hypothèses de croissance des déplacements de 7 % du PDUIF, Clamart doit supprimer 1400 déplacements journaliers en mode motorisé.

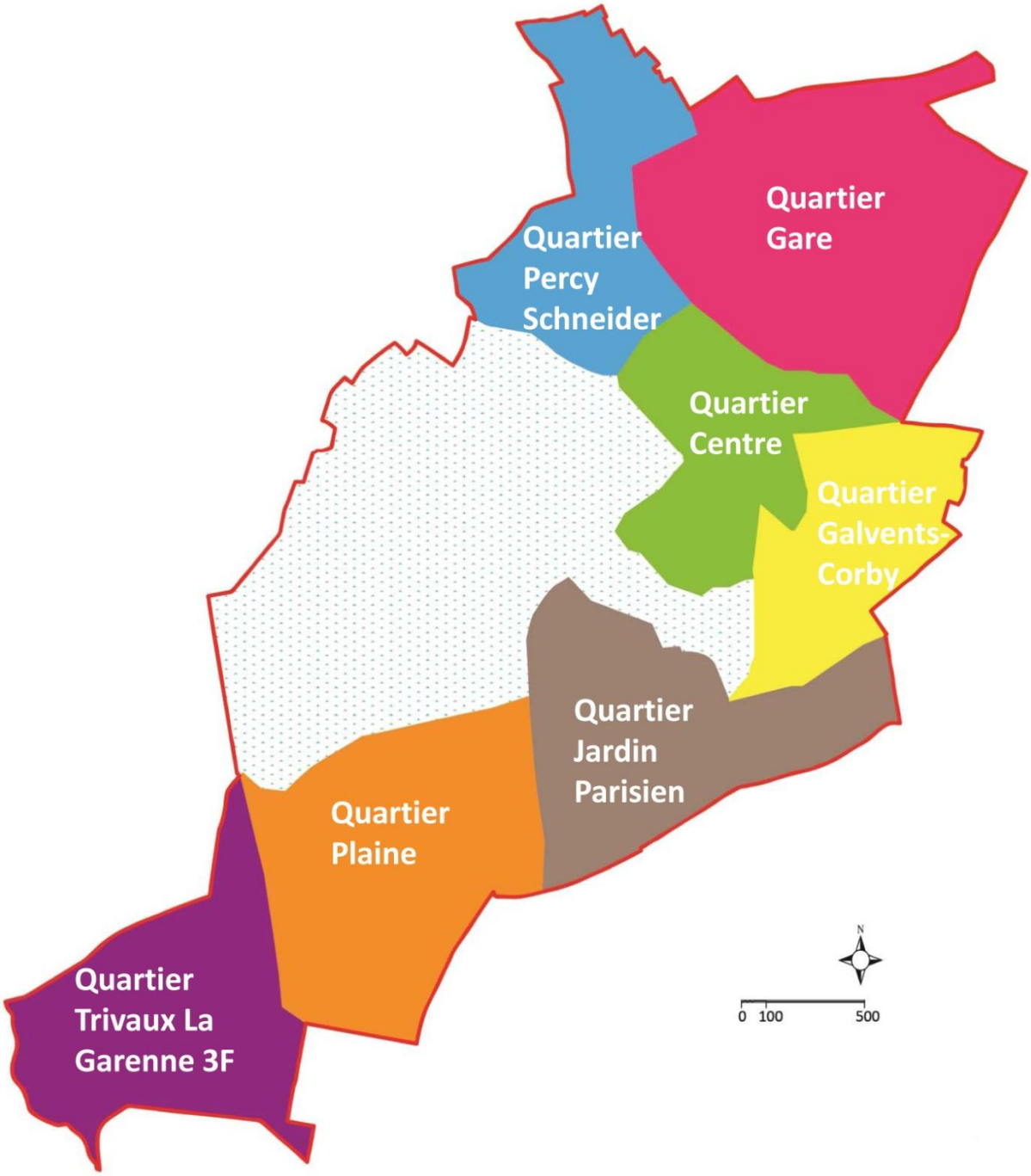
4) Clamart doit favoriser les modes de déplacements actifs et restructurer sa ville autour des stations des transports en commun en favorisant le rabattement sur les axes lourds des transports collectifs. Une réflexion sur la généralisation des Zones 30 et de partage dans les zones d'influence de ces transports en commun est donc à mener.
5) Pour accompagner la modération de la circulation motorisée, une nouvelle hiérarchisation viaire est à définir qui doit porter une volonté forte de répartition des espaces plus favorables à la vie locale.
6) Une réflexion sur le stationnement est à prévoir, le STIF recommande de ne pas exiger plus de 1,5 place de stationnement par logement. Le taux de motorisation des ménages clamartois est de 0,77. De même, le PLU devra prendre en compte les seuils de stationnement imposés par le PDUIF.
7) L'enjeu environnemental du réchauffement climatique implique une baisse de 20 % des GES (Gaz à effet de serre) routiers d'ici 2020. Cela se traduit pour Clamart par un indicateur chiffré suivant :
    a. Clamart génère 60.781 déplacements motorisés par jour (VL+ cyclo et moto).
    b. La portée moyenne étant de 6,2 km pour le département.
    c. Le nombre de véhicules/Km généré par Clamart est donc de 376 842 v/km par jour.
    d. L'effort environnemental de Clamart à donnée constante (sans croissance de trafic motorise d'ici 2020) sera donc d'économiser 75.368 v/km journalier d'ici 2020. Cette économie se réalisera par le transfert de ces déplacements vers les transports en commun et les modes actifs.

Analyse de la forme urbaine

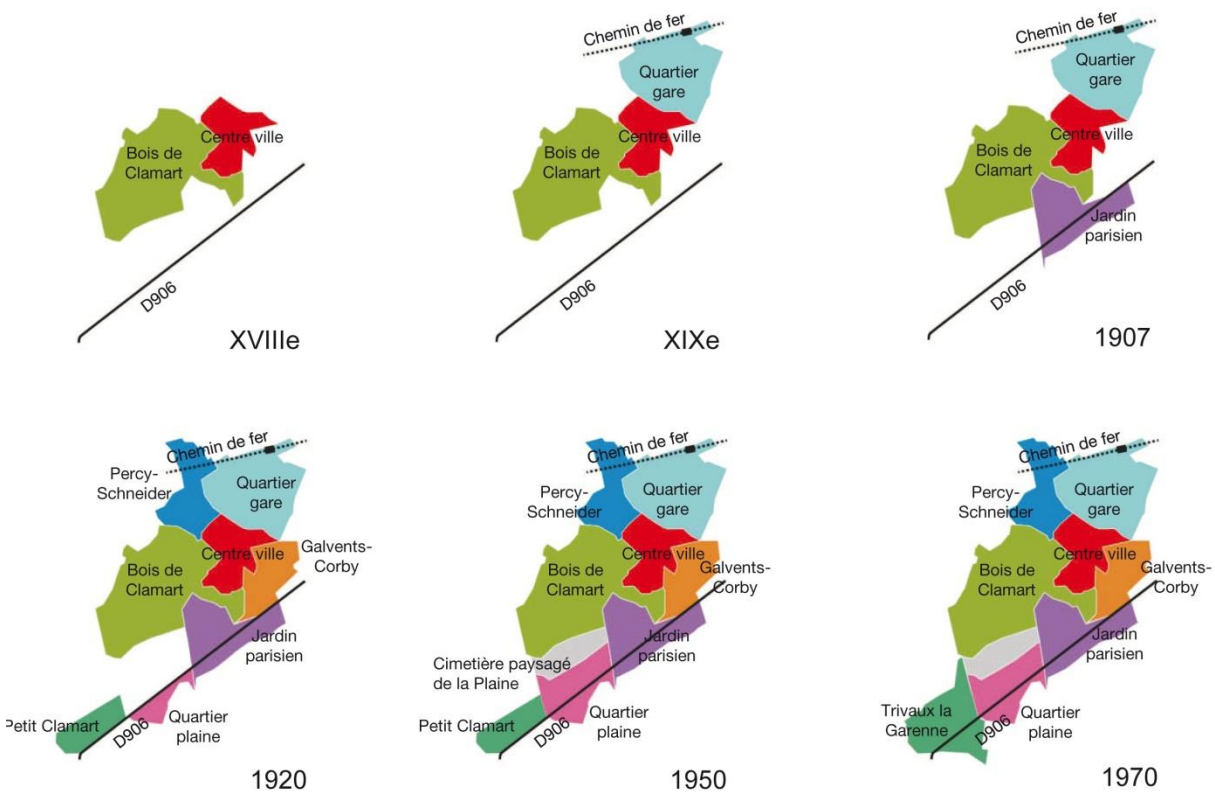
Les quartiers de Clamart

La commune de Clamart est composée de sept quartiers.

Chaque quartier dispose d'un paysage urbain distinct et d'un fonctionnement urbain varié.



Historique de la constitution des quartiers de Clamart



L'urbanisation de Clamart prend naissance au cours du 18e siècle avec les premières constructions au Nord de la Forêt domaniale de Meudon et du Bois de Clamart, constituant ainsi le quartier Centre.

Au 19e siècle, avec l'arrivée du chemin de fer et de la gare, l'urbanisation se développe vers le Nord jusqu'à la gare, créant le quartier dit Gare.

Au début du 20e siècle, le quartier Jardin Parisien se constitue, puis le quartier Galvents Corby et le quartier Percy Schneider.

Dans les années 1920, le Petit Clamart commence à s'urbaniser.

Dans les années 1950, le quartier de La Plaine se développe grâce au projet de la Cité de La plaine en continuité du projet du Cimetière intercommunal.

L'urbanisation du quartier de La Plaine facilitera l'organisation du quartier Trivaux-La-Garenne.

En 1970, les sept quartiers de Clamart se trouvent composés et urbanisés.

Analyse de la forme urbaine par quartier

Quartier Gare

Le quartier Gare n'a pas un parcellaire identique partout : à l'intérieur du quartier, deux secteurs distincts se trouvent de part et d'autre des deux épines dorsales constituées par les avenues Jean Jaurès et Victor Hugo.

L'occupation foncière du secteur Ouest est anarchique par rapport au tracé plus ordonné du secteur Est.

A l'Est se trouvent des trames viaires (principale, secondaire et tertiaire) matérialisées par les villas et les voies privées.

A l'Ouest se situent des îlots de très grandes dimensions, des formes incertaines, et du bâti irrégulier.









Quartier Gare : paysage urbain et éléments de patrimoine







Quartier Centre

L'emplacement actuel de ce quartier était le bourg ancien qui a donné naissance à la commune.

Il s'est développé vers le Nord avec l'arrivée de la station SNCF. Ce quartier initialement pavillonnaire s'est densifié au cours des années.

On trouve trois types de parcelles :

- Les petites parcelles en lanières abritant de l'habitat pavillonnaire.
- Les parcelles moyennes des immeubles de 3 ou 4 étages plus combles.
- Les grandes parcelles abritant de grands équipements publics (Stade Hunebelle) et de l'habitat (Cité Boigues).







Quartier Centre : paysage urbain et éléments de patrimoine











Quartier Percy Schneider

L'épine dorsale du quartier est l'avenue Henri Barbusse, qui se prolonge vers le sud sur la RD2.

Le parcellaire du quartier est plutôt homogène avec des parcelles en lanières.

La morphologie des îlots parait anarchique (îlots plus ou moins larges et hétérogènes).

C'est un quartier pavillonnaire avec quelques poches d'habitat collectif en discontinu.

Il possède un des deux grands équipements communaux (l'Hôpital Percy), équipement isolé du reste du quartier par la voie ferrée.







Quartier Percy Schneider : paysage urbain et éléments de patrimoine













Quartier Galvents Corby

C'est le quartier de liaison entre le Haut et le Bas de Clamart puisqu'il s'étend de la 906 au Centre-ville et au quartier de la Gare.

C’est un tissu urbain composé en majorité d’habitat pavillonnaire.

Le parcellaire est régulier en habitat pavillonnaire, mais très hétéroclite en habitat collectif. L’habitat collectif présent au cœur de l’habitat pavillonnaire créé une rupture dans la continuité du bâti.







Quartier Jardin Parisien

Il englobe un équipement à l'échelon régional (Hôpital Béclère).

Il y a une forte proportion de pavillons.

Le parcellaire, très hétéroclite dans ses dimensions, peut se classer en trois types :

- Les grandes parcelles d'équipements ou d'activités (comme l'hôpital ou EDF).
- Les parcelles intermédiaires d'habitat collectif.
- Les parcelles en lanières d'habitat pavillonnaire.

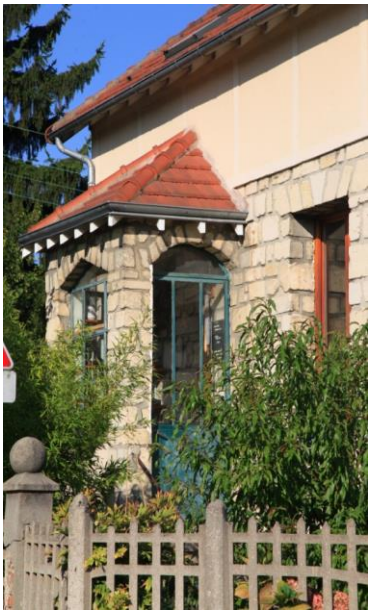






Quartier Jardin Parisien : paysage urbain et éléments de patrimoine











La structure urbaine repose sur l'épine dorsale de la RD906, encadrée de part de d'autre par des zones d'activités mixtes.

Il ne comprend pratiquement pas de zone pavillonnaire.

Sa majeure partie est occupée :

- au Sud, par une zone d'activités importante.
- dans sa partie centrale, par le grand ensemble de la Plaine.

Le parcellaire, peu uniforme dans sa morphologie, est constitué presque uniquement de grandes entités foncières d'un seul tenant et dont les voies de desserte ne correspondent pas à une logique spécifique.







Quartier La Plaine : paysage urbain et éléments de patrimoine











La structure urbaine repose sur l'épine dorsale de la RD906.

Le réseau secondaire est constitué de rues parallèles à cet axe avec quelques ruptures de cette trame orthogonale où l'organisation viaire est concentrique.

Le tissu pavillonnaire enveloppe l'emprise foncière des collectifs sans qu'il y ait pour autant un dialogue harmonieux entre les deux entités.

Ce quartier a principalement deux types de parcelles : les grandes emprises foncières où se situent les grands ensembles de logements collectifs et les parcelles en lanières qui correspondent à un habitat pavillonnaire.



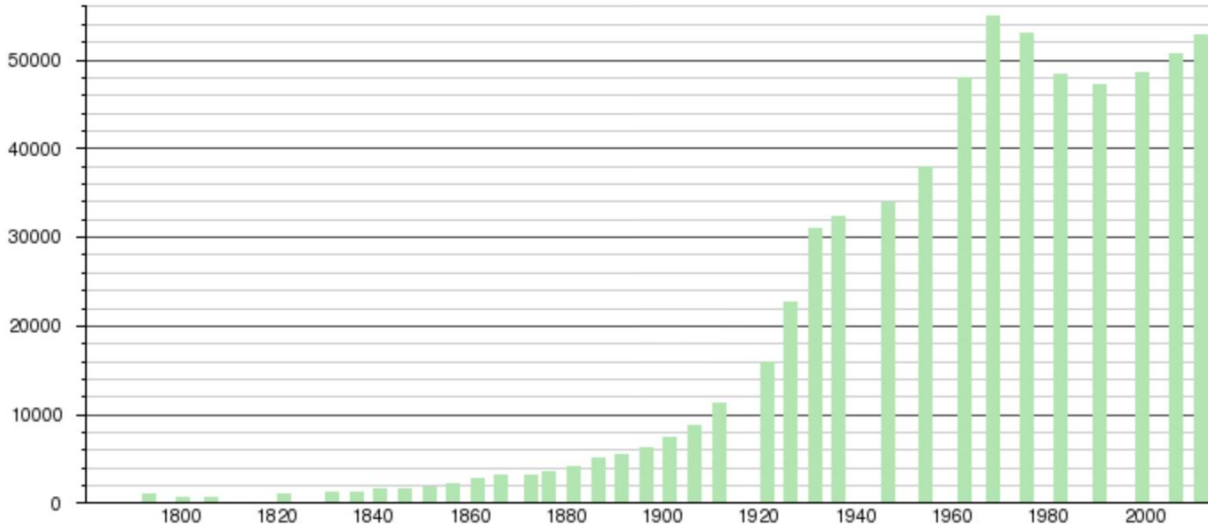




Analyse démographique

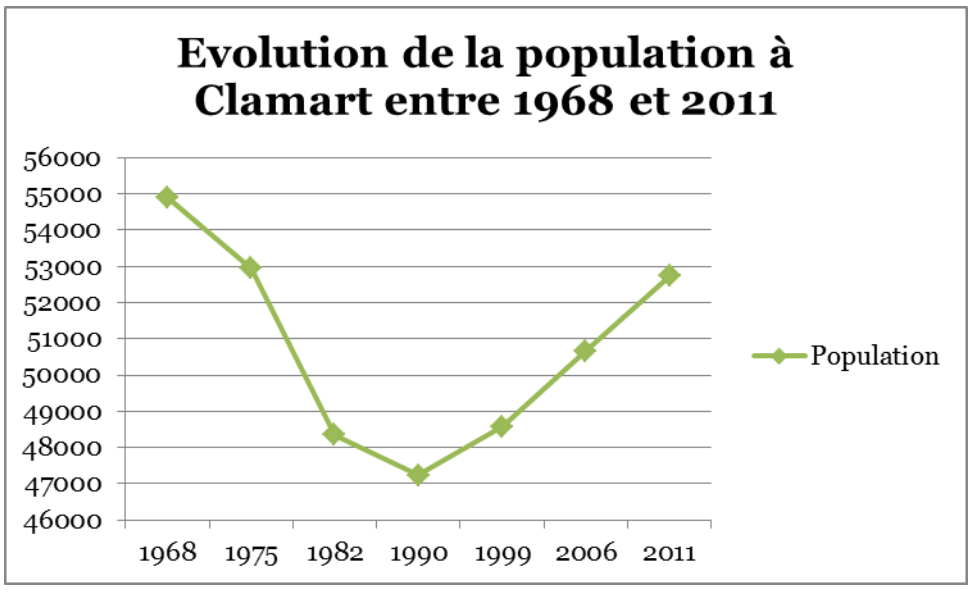
Evolution démographique

Clamart est un territoire attractif qui connaît une augmentation de sa population depuis les années 1990 après un déclin survenu dans les années soixante.



En effet, en 1968, Clamart comptait environ 55.000 habitants contre 53.000 en 2014.

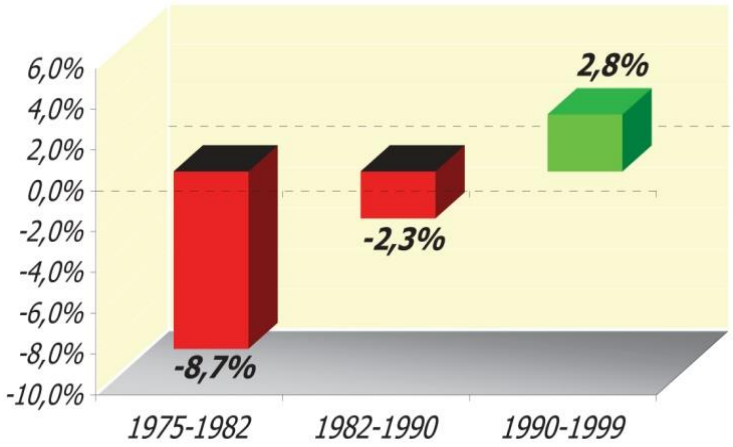
La croissance démographique soutenue au sein de la commune s'observe depuis les années 1990 après une baisse démographique importante entre 1968 à 1990 (-8000 habitants).



Sources : Insee, RP1968 à 1999 dénombrements, RP2006 et RP2011 exploitations principales

	1975	1982	1990	1999
Commune de Clamart	52 952	48 353	47 227	48 572
		- 4 599	- 1 126	+ 1 345
		- 8,7 %	- 2,3 %	+ 2,8 %
Département des Hauts-de-Seine	1 438 930	1 387 039	1 391 658	1 428 881
		- 51 891	+ 4 619	+ 37 223
		- 3,6 %	+ 0,3 %	+ 2,7 %

Source : INSEE RGP 1975, 1982, 1990 et 1999 (population sans doubles comptes)



Le nombre d'habitants en 2012 est équivalent à celui de 1975.

Après une baisse démographique de -8,7% entre 1975 et 1982 et de -2,3% entre 1982 et 1990, la croissance démographique reprend à partir de 1990. Le taux de croissance enregistré est de 2,8% entre 1990 et 1999.

Entre 2006 et 2011, Clamart présente un taux de croissance global élevé à 4,1%.

Cette croissance traduit une attractivité évidente du territoire pour les nouveaux ménages à la recherche d'un cadre de vie agréable à proximité de Paris.

Il est intéressant de noter que cette croissance ne concerne pas l'ensemble des communes de la Communauté d'Agglomération Sud de Seine, qui sur la même période, n'a connu qu'un taux de croissance annuel de 0.5%.

Clamart présente un taux de croissance démographique global et annuel moyen supérieur aux collectivités voisines, au département et à la région.

Echelle	Code INSEE	Population 2006	Population 2011	Taux de croissance global de la population	Taux de croissance annuel moyen de la population
Bagneux	92007	38936	38002	-2,4%	-0,5%
Clamart	**92023**	**50655**	**52731**	**4,1%**	**0,8%**
Fontenay-aux-Roses	92032	23963	23288	-2,8%	-0,6%
Malakoff	92046	30508	30768	0,9%	0,2%
sud de seine	249200056	144064	144789	0,5%	0,1%
EPCI	249200056	144064	144789	0,5%	0,1%
Département	92	1536095	1581628	3,0%	0,6%
Région	11	11532408	11852851	2,8%	0,5%

Sources : Insee / RP 2006 -2011

Avec un taux de 0,8 %, Clamart présente un taux de croissance démographique global et annuel moyen supérieur aux collectivités voisines, au département et à la région.

Quel scénario de croissance démographique ?

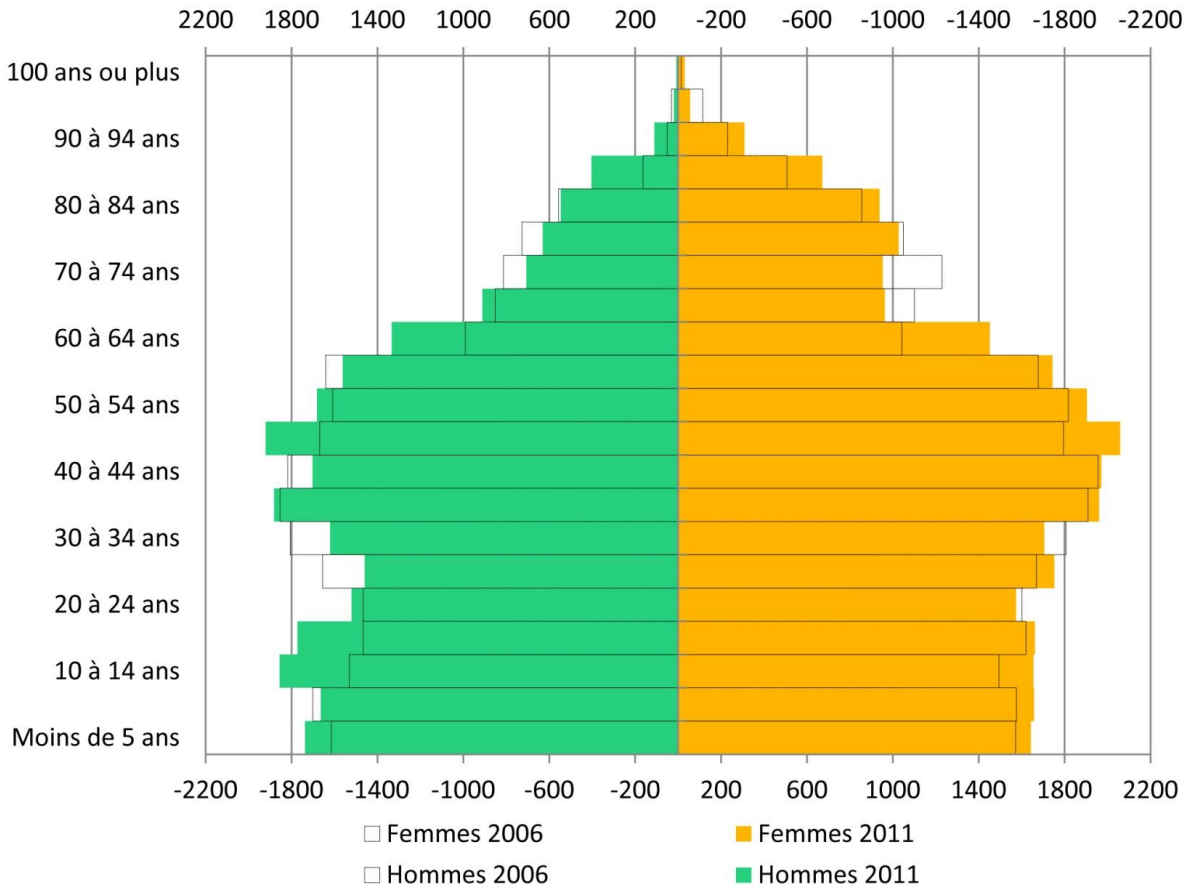
0,8 %	1,2 %	2 %
175 logements / an Résultat insuffisant selon les objectifs du PLH.	**270 logements / an** Objectifs PLH	**450 logements / an** Objectifs PLH sur la base de 1100 logements / an pour la CA Sud de Seine.

Enjeux

Le PLH approuvé le 17 décembre 2015 a inscrit la Territorialisation des Objectifs Logement (TOL) dans ses enjeux. Pour le territoire de Sud de Seine, il est fixé un objectif de 1 100 logements par an.
L'objectif de l'Etat est l'augmentation de 15% de la population de Clamart et des espaces d'habitat à l'horizon 2030.
La Ville de Clamart, conformément au PLH approuvé, prévoit une construction de 270 logements par an soit 1 620 logements en 6 ans et 4 000 logements en 15 ans.

Pyramide des âges (2006 -2011)

Clamart enregistre une tendance au vieillissement de la population, à l'instar de la tendance nationale.



En 2006, les tranches d'âges les plus fortement représentées étaient les 30 à 40 ans et les moins de 10 ans, soit une présence importante de familles. En 2011, la pyramide des âges garde la même structure avec une prépondérance des 34 à 54 ans et une part toujours importante de jeunes enfants. Une tendance au vieillissement de la population s'observe à l'échelle de la ville. Il y a donc un nombre important de familles avec enfants en milieu de parcours résidentiel, mais également une augmentation des personnes âgées.

Ainsi cela laisse préfigurer des besoins d'accompagnement des débuts et milieux de parcours résidentiels (production d'une offre de logements adaptée en termes de coût et de taille) et pose également la question de la prise en charge des personnes âgées, de la dépendance et de l'adaptabilité des logements.

Il est intéressant de noter que la pyramide des âges présente un creux important parmi les 20-30 ans, au moment de la décohabitation. Ce creux peut s'expliquer par le départ des jeunes au moment des études supérieures et du premier emploi, mais il révèle aussi la difficulté que rencontrent les décohabitants à la recherche d'un logement locatif à un prix adapté à leurs revenus au sein de la commune.

Composition sociologique

La population de Clamart est composée d'une majorité de cadres et de retraités

Depuis les années 1990, la part des cadres et des retraités n'a cessé d'augmenter, passant de 13% de cadres en 1999 à 24% en 2011 et de 20% de retraités en 1999 à 28% en 2011. Cette augmentation des catégories socioprofessionnelles se fait au détriment des catégories des ouvriers et des employés. En effet, Clamart comptait en 1999 10% d'ouvriers et 20% d'employés, tandis qu'en 2011 la part des ouvriers passe à 9% et celle des employés à 13%.

Catégories socio-professionnelles	1999	2010	Evolution 99-10
Artisans commerçants, chefs d'entreprise	3%	3%	-4%
Cadres et professions intellectuelles supérieures	13%	17%	37%
Professions intermédiaires	16%	17%	13%
Employés	20%	19%	-4%
Ouvriers	10%	8%	-14%
Retraités	20%	21%	6%

Source : comité de pilotage habitat 24 septembre 2013



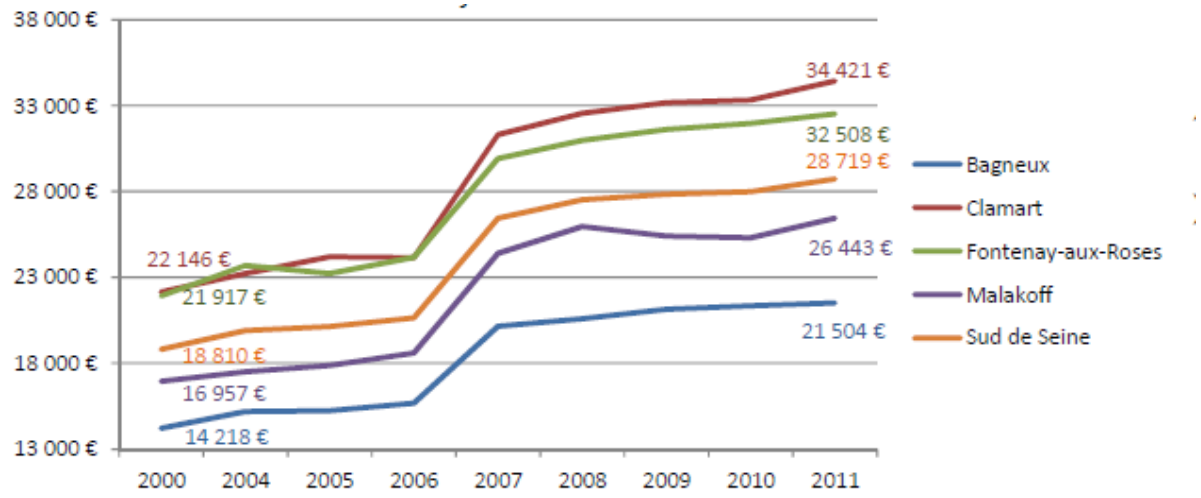
Sources : Insee, RP2006 et RP2011 exploitations complémentaires.

Cette arrivée importante des catégories socio-professionnelles supérieures est révélatrice du phénomène de gentrification qui se poursuit au sein de la commune de Clamart où la hausse des prix de l'immobilier oblige les ménages aux revenus les moins élevés à quitter la commune. Phénomène déjà constaté dans le bilan à mi-parcours du PLH 2008-2013 qui soulignait que 30% des actifs résidaient à l'extérieur du territoire de la Communauté d'Agglomération Sud de Seine. Il est donc intéressant de réfléchir aux moyens pour maintenir l'attractivité résidentielle du territoire pour les employés et les ouvriers tout en renforçant l'attractivité résidentielle de la commune pour les cadres.

Clamart enregistre une augmentation progressive des ressources des ménages

Entre 1999 et 2010, le revenu moyen à Clamart est passé de 22146€ à 34421€, soit +55% en 10 ans.

Evolution des revenus moyens entre 2000 et 2011 au sein de la CA Sud de Seine

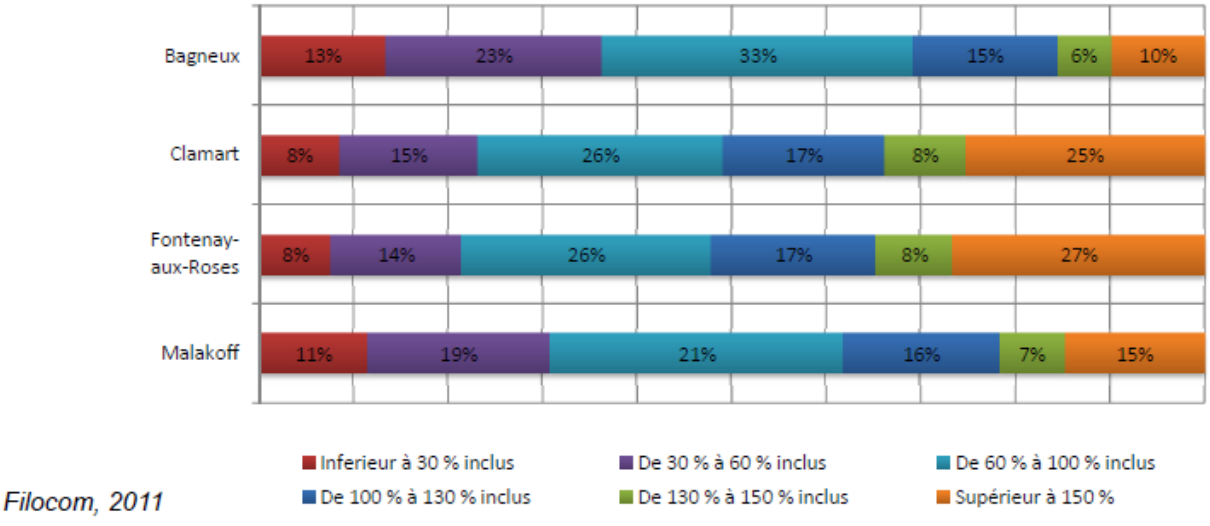


DGI, 2011 sur les revenus 2010

Source : comité de pilotage habitat 24/09/2013

Cette augmentation a bien évidemment des conséquences sur le coût de la vie et sur les prix du foncier mais cache également des disparités socio-économiques. En effet, en 2011, Clamart comptait toujours une part importante de ménages aux ressources fragiles (8% des ménages ont des ressources inférieures à 30% des plafonds HLM).

Ressources des ménages par rapport aux plafonds HLM



Filocom, 2011

Source : comité de pilotage habitat 24/09/2013

Enjeux

Comment maintenir les jeunes au sein du territoire ?

Colocation intergénérationnelle

Accession sociale à la propriété (PSLA) : L'Accession sociale à la propriété est un dispositif qui favorise l'accès à la propriété des ménages modestes primo-accédants.

- Ces logements sont destinés à des ménages dont les revenus ne dépassent pas des plafonds de ressources (pour un couple sans enfant : 61200€).

- Ils sont vendus à des prix respectant des plafonds de prix. (3471€ max. du m² en zone A)

- Les acquéreurs bénéficient d'un accompagnement dans le temps au travers de la sécurisation HLM qui les protège contre les aléas de la vie.

- Le Prêt Social Location-Accession est un contrat par lequel un vendeur s'engage à transférer la propriété d'un logement neuf ou existant à un accédant, qui optera ou non pour l'achat après une période de location inférieure à 5 ans.

PTZ+ : Prêt aidé par l'Etat pour construire ou acheter un logement, neuf ou ancien. Ce prêt est remboursable sans intérêt sur une durée plus ou moins longue suivant le niveau de revenus de l'emprunteur (6 à 22 ans), en contrepartie son montant est plafonné et limité à 20 % du coût de l'opération et à 50% du montant total des prêts contractés (durée supérieure à 2 ans)**.**

Intermédiation locative : possibilité donnée à certains organismes ou associations de sous-louer des logements. L'objectif est d'offrir un logement dans le parc de logement ordinaire à des personnes éprouvant des difficultés à se loger.

Diagnostic Habitat

La loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010 a défini un objectif de construction de 70.000 logements par an pendant 25 ans, à l'échelle du Grand Paris.

Afin d'assurer une répartition équitable de l'effort de construction de ces logements, la TOL (Territorialisation des Objectifs de Logements) répartit, par bassin de territorialisation et par Département, les objectifs de production de logements en fonction du potentiel de développement de chaque territoire. La TOL définit une production de 1100 logements/an à l'échelle de la Communauté d'Agglomération Sud de Seine.

La Ville de Clamart doit faire face à un enjeu stratégique d'encadrement des projets urbains structurants via le PLU, pour répondre aux enjeux métropolitains.

Méthodologie

Le diagnostic habitat résulte du croisement d'analyses statistiques et d'une démarche de consultation des acteurs locaux de l'habitat, en particulier : les acteurs et professionnels de l'immobilier (agences immobilières, promoteurs et bailleurs sociaux …). Cette partie du diagnostic repose spécifiquement sur le croisement entre :

- Une consultation d'acteurs : agences immobilières (Actifimmo Clamart, Agence Chris Immo, JDC Clamart, Agence Rive Ouest, Foncia), promoteurs (COGEPRO, SOGERPROM, Solaris énergie positive, Kaufman) et les bailleurs sociaux.
- Une analyse documentaire basée sur les études suivantes : le PLH et le bilan du PLH actuel.
- Une analyse quantitative s'appuyant sur les sources et bases de données suivantes : Recensement Général de la Population de l'INSEE (2011).

Les entretiens ont été analysés et les informations croisées afin d'avoir une vision globale des marchés fonciers et immobiliers et une connaissance fine de leurs fonctionnements par quartier.

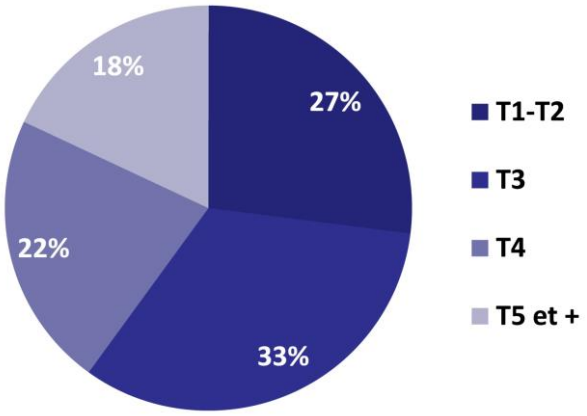
Portrait de l'habitat

Un parc de logements majoritairement composé de logements collectifs

En 2011, le parc de logements de Clamart comptait 23.408 logements. Il est majoritairement constitué de logements collectifs.

On compte 14.783 logements collectifs au sein de la commune, soit 70% du parc contre 30% de logements individuels.

Un parc de logements diversifié en taille



Ce parc de logements se caractérise par une répartition homogène des petits, moyens et grands logements. Ainsi 27% du parc se constitue de T1-T2, 33% de T3, 22% de T4 et 18% de T5 et plus.

Un parc de logements ancien

Le parc de logements est majoritairement ancien : 48% du parc date de la période 1949-74, phénomène qui s'observe dans la plupart des communes de la petite couronne et qui s'explique par le développement des programmes d'immeubles collectifs et notamment des ensembles sociaux des années 50-70.

Le taux de vacance est de 7%, ce qui correspond à la moyenne de la Communauté d'Agglomération Sud de Seine.

Une commune où les propriétaires restent encore prépondérants mais une demande constante pour l'accession à la propriété

Les ménages sont majoritairement propriétaires à Clamart avec 53% de propriétaires et 47% de locataires. Leur taille moyenne, 2.37 personnes/ménage, est supérieure aux autres communes de la Communauté d'Agglomération Sud de Seine et équivalente à la taille moyenne des ménages d'Ile-de-France.

Une production récente de logements axée sur le logement social

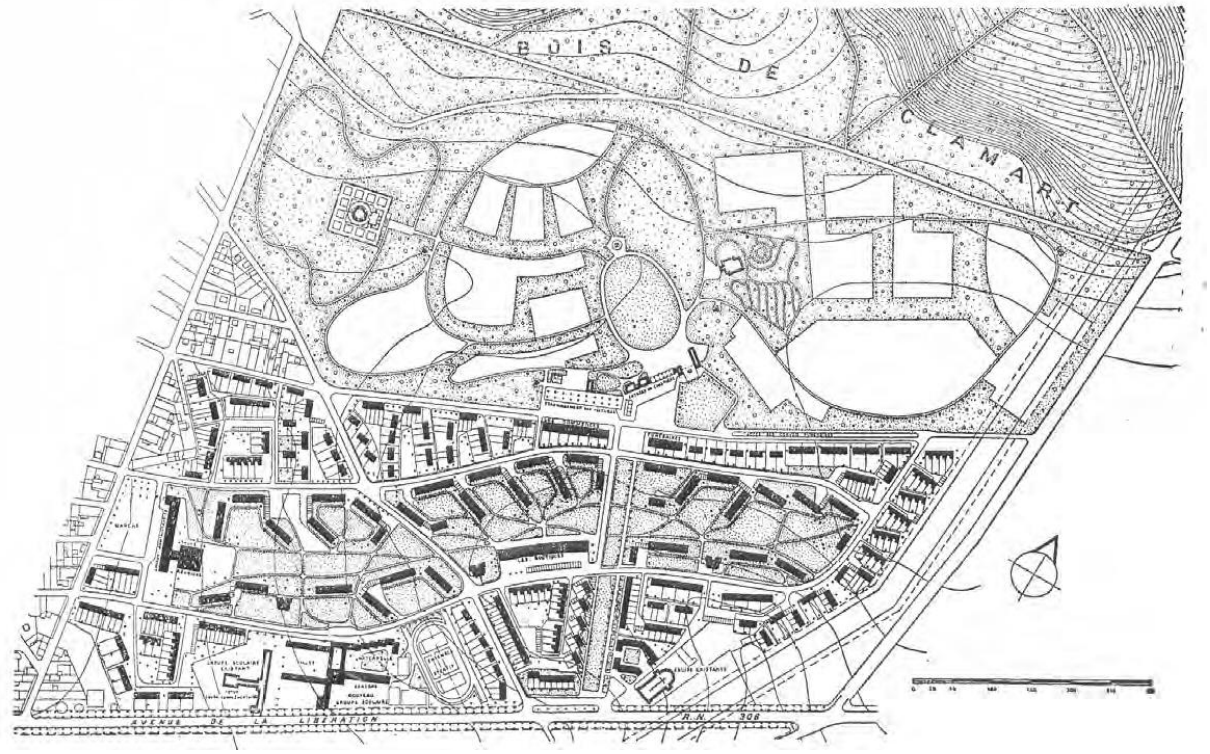
Le parc de logements se caractérise par une part importante de logements sociaux, (29 % au 1er janvier 2015) implantés essentiellement dans le quartier du Plateau situé au sud de la commune.

Il faut noter qu'entre 2001 et 2014 la production de logements neufs a été majoritairement orientée vers le logement social, ce qui renforce son poids dans le parc de la commune.

Les principaux parcs de logements sociaux sont concentrés dans les quartiers de la Plaine et Trivaux-La-Garenne. Dans ces deux quartiers, le logement social est sous forme de cité alors que dans les autres quartiers le logement social est disparate et diffus.

La première Cité de Clamart est La Cité de La Plaine (1954-1969) comptant un total de 1993 logements dont 89 maisons individuelles. Dessinée par l'architecte-urbaniste Robert Auzelle, la cité de la Plaine s'étend sur 32 hectares. Qualifié d'« exemplaire », ce grand ensemble a été conçu dans le souci de répondre au mieux aux besoins des habitants, « répondre à la grande variété des familles suivant leur composition, leur genre de vie, et leurs revenus ». La cité de la Plaine a été réhabilitée entre 1995 et 2003. Elle est, avec le Cimetière Intercommunal, l'œuvre emblématique de Robert Auzelle qui synthétise l'évolution de ses recherches dans les domaines du social et de l'urbain.

Le plan d'aménagement de la plaine



La Cité Bourgogne, cité d'urgence de 240 logements a été construite en 1958 et démolie en 2001. Sur son emplacement, l'ancienne ZAC Bourgogne comprenant des logements, des commerces et des services a été réalisée entre 2001 et 2009.

La deuxième cité est La Cité de Trivaux-La Garenne (construite entre 1964-1968) pour un total de 1198 logements.

Le principal bailleur de logements sociaux est Clamart Habitat qui gère un patrimoine de 4333 logements.

La carte ci-dessous démontre la position des immeubles, la liste des lieux, le nombre de logements et la date de leur construction.



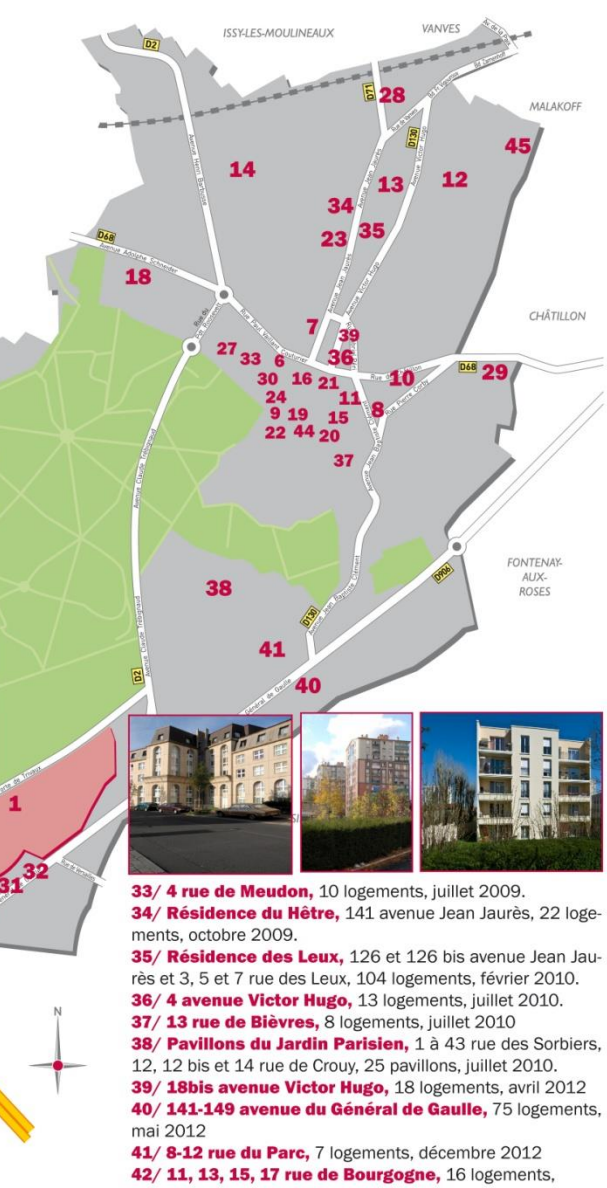


1/ La Cité de La Plaine, 1993 logements dont 89 maisons individuelles, 1954-1969.
2/ La Cité de Trivaux-La Garenne, 1198 logements, 1964-1968.
3/ Cité Bourgogne, cité d'urgence de 240 logements, construite en 1958 et démolie en 2001. Un nouveau quartier a été aménagé depuis.
4/ Immeuble R26, 142 rue de la Porte de Trivaux, 8 logements, 1971.
5/ Immeuble R27, 136, 138 et 140 rue de la Porte de Trivaux, 45 logements, 1976.
6/ Le centre Desprez, 35 et 37 rue Paul Vaillant Couturier, 54 logements, entre 1978 et 1980.
7/ Résidence Les Arcades, 35 et 39 avenue Jean Jaurès et 1 bis, 1 ter rue Martin, 40 logements, 1984.
8/ Le Balcon de Clamart, 1 et 1bis rue Pierre Corby et 1 et 3 Mail des Hauts Jardins, 117 logements, 1989.
9/ 6 rue Filassier, 9 logements, novembre 2003.
10/ 16 rue de Châtillon, 6 logements, janvier 2004.
11/ 20, 22 et 48 rue Chef de Ville, 12 logements, janvier 2004.
12/ 2 rue des Garrements, 9 logements, avril 2004.
13/ 11 rue Jules Ferry, 12 logements, mai 2004.
14/ 11 logements en pavillons, quartier Percy-Schneider, juin 2004.
15/ 13 rue Chef de Ville, 9 logements, juillet 2004.
16/ 2 avenue Jean Jaurès, 10 logements, septembre 2004.
17/ 15 et 17 rue de Bretagne, 34 logements, décembre 2004.
18/ Résidence Schneider, 43 avenue Schneider, 10 logements, mai 2005.
19/ 7 rue de la Fontaine, 4 logements, septembre 2005.
20/ 11 bis rue Chef de Ville, 2 logements, octobre 2005.
21/ 5 rue Paul Vaillant Couturier, 5 logements et siège de Clamart Habitat, décembre 2005.
22/ Résidence Hunebelle, 6 et 8 rue Princesse, 10 rue Taboise et 1 et 3 rue Filassier, 50 logements, février 2006.
23/ Résidence Touraine, 129 avenue Jean Jaurès, 12 logements, février 2006.
24/ 1 ter rue R. Samuel, 4 logements, septembre 2006.
25/ 2 allée du Nivernais (Médiathèque), 6 logements, janvier 2007.
26/ 7 et 9 rue de Bourgogne, 53 logements, avril 2007.
27/ 8 rue de Meudon, 10 logements, juin 2008.









28/ 212 et 214 avenue Jean Jaurès, 37 logements, novembre 2008.
29/ Résidence Murano, 88 ter rue de Châtillon, 15 logements, janvier 2009.
30/ Résidence du passage Trosy, 39 rue de Trosy, 22 logements, février 2009.
31/ Quartier commercial de La Plaine, 3 passage du Gymnase et 3 et 5 rue de Bretagne, 68 logements, mars 2009.
32/ Quartier commercial de La Plaine, 2e tranche, 7 rue de Bretagne, 28 logements, juillet 2009.
33/ 4 rue de Meudon, 10 logements, juillet 2009.
34/ Résidence du Hêtre, 141 avenue Jean Jaurès, 22 logements, octobre 2009.
35/ Résidence des Leux, 126 et 126 bis avenue Jean Jaurès et 3, 5 et 7 rue des Leux, 104 logements, février 2010.
36/ 4 avenue Victor Hugo, 13 logements, juillet 2010.
37/ 13 rue de Bièvres, 8 logements, juillet 2010
38/ Pavillons du Jardin Parisien, 1 à 43 rue des Sorbiers, 12, 12 bis et 14 rue de Crouy, 25 pavillons, juillet 2010.
39/ 18bis avenue Victor Hugo, 18 logements, avril 2012
40/ 141-149 avenue du Général de Gaulle, 75 logements, mai 2012
41/ 8-12 rue du Parc, 7 logements, décembre 2012
42/ 11, 13, 15, 17 rue de Bourgogne, 16 logements, décembre 2013
43/ 64 route du Pavé Blanc, 11 logements, janvier 2014
44/ Résidence Bièvres-Fontaine, 54 logements, avril 2014, 4 rue de la Fontaine ; 8, 12, 14, 16 rue de Bièvres.
45/ Résidence des Roissis, 77 logements, août 2014, 1 à 12 allée des jardins.

Mais aussi : 1 204 places de stationnement et 30 locaux commerciaux.

Mise à jour : septembre 2014

Source Clamart Habitat

Les objectifs de construction de logements

Rappel des objectifs du PLH précédent (Programme Local de l'Habitat)

Besoins annuels	Objectif cible tous types confondus	Dont locatif aidé PLUS / PLAi		Dont locatif intermédiaire PLS		Dont accession sociale ou plafonnée		Marché privé (accession et location)	
Bagneux	**200**	50%	100	5%	10	15%	30	30%	60
Clamart	**270**	40%	110	10%	25	10%	25	40%	110
Fontenay	**35**	60%	20	30%	10	5%	2	5%	3
Malakoff	**120**	35%	42	5%	6	5%	6	50%	66
Sud de Seine	**625**	**44%**	**272**	**8%**	**51**	**10%**	**63**	**38%**	**239**

Source : PLH de la CA Sud de Seine, 2009

Le précédent Programme Local de l'Habitat de la Communauté d'Agglomération Sud de Seine prévoyait la production de 270 logements par an dans la commune de Clamart, dont 110 logements sociaux. Or, au regard du bilan à mi-parcours du PLH, un retard dans la production de logements s'observe puisque seulement 21% des objectifs 2008-2010 du PLH à Clamart ont été réalisés.

Une production qui doit de plus s'accroître avec les nouveaux objectifs du Grand Paris qui instaurent une construction de 1100 logements par an à l'échelle de la Communauté d'Agglomération Sud de Seine.

Le PLH a été mis en révision et approuvé le 17 décembre 2005. La Ville de Clamart s'est fixé un objectif de 270 logements par an.

Pour rappel dans la hiérarchie des normes, le PLU doit être en compatibilité avec les objectifs du PLH.

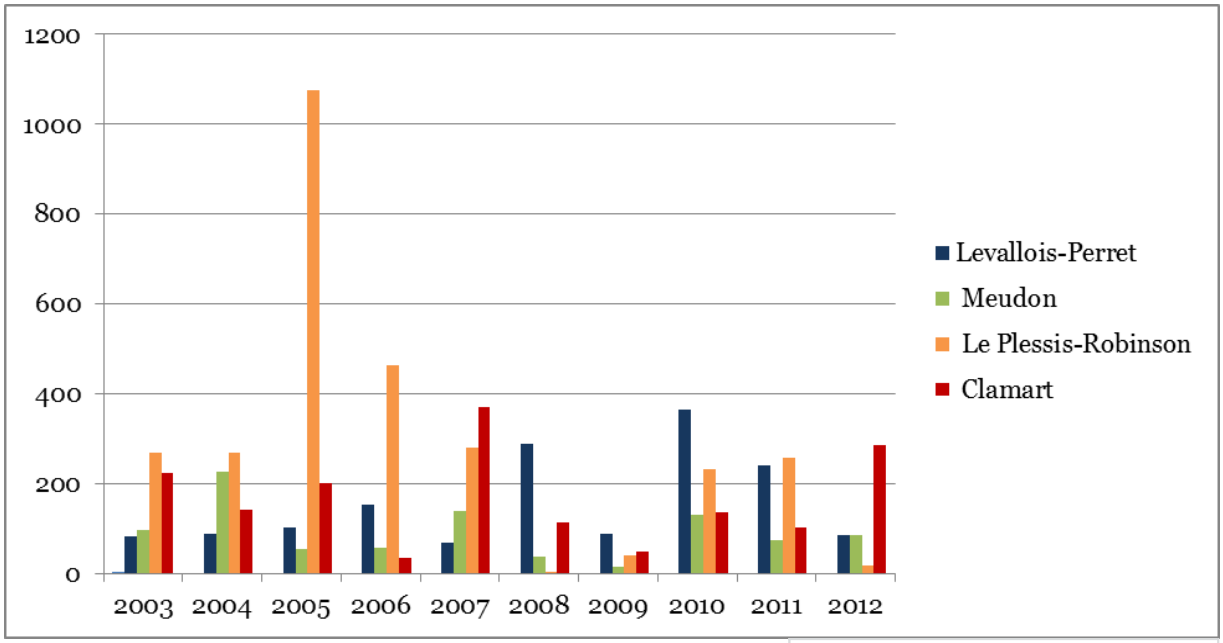
Bilan quantitatif des constructions de logements entre 2008-2013

	Bagneux	Clamart	Fontenay-aux-Roses	Malakoff	Sud de Seine
Rappel des objectifs inscrits au PLH					
PLH 2008/2013 : nombre de logements/an	200	270	35	120	625
Objectif 2008-2010 du PLH	**600**	**810**	**105**	**360**	**1 875**
Analyses données Sit@del, logements commencés					
logements commencés 2008, 2009, 2010 (Sit@del)	**598**	**345**	**20**	**177**	**1 140**
Moyenne annuelle	199	115	7	59	380
Ecart avec les objectif 2008-2010	- 2	- 465	- 85	- 183	- 735
Avancement du PLH	**50%**	**21%**	**10%**	**25%**	**30%**

Source : Sit@del, 2008 à 2010

Pour la période 2008-2010, Clamart a atteint 21% des objectifs fixés par le PLH. On observe une réelle difficulté de la commune à produire les logements dans le temps imparti et à tenir les objectifs annuels du PLH.

Le rythme de construction de logements



source : Sit@del2 mars 2014

Si la Ville de Clamart présente des difficultés à atteindre les objectifs du PLH, son rythme de construction est globalement équivalent à celui des villes alentour qui n'appartiennent pas à la Communauté d'Agglomération Sud de Seine mais qui sont comparables en matière de marchés foncier et immobilier : en moyenne 167 logements sont livrés par an sur la période de 2003 à 2012 et la ville la plus dynamique en matière de construction est le Plessis-Robinson.

Dans le PLH approuvé le 17 décembre 2015 et exécutoire depuis le 28 février 2016, les enjeux de la Ville sont les suivants :

- Contribuer aux efforts de production de logements autour des gares du Grand Paris
- Organiser le développement urbain en recherchant de nouveaux équilibres en termes de mixité sociale et urbaine
- Maintenir la part du logement social pour rester au seuil des 25% de la loi SRU et porter l'effort sur le développement du parc privé et intermédiaire
- Prendre en compte les besoins d'évolution du patrimoine social existant

Le marché de l'immobilier

Le marché de l'accession

Un marché dynamique peu impacté par la crise économique et la hausse des prix de l'immobilier.

Le prix moyen de vente est de 4 619€/m² en 2014 pour un appartement et de 5 317€ /m² pour une maison (octobre 2014). Ces prix sont moins élevés que dans le département des Hauts de Seine (5 358 €/m² pour un appartement et 5 433 €/ m² pour une maison). Toutefois ces prix ont suivi la tendance à la hausse de l'immobilier en Ile-de-France en maintenant un marché immobilier actif, preuve de l'attractivité de ce secteur à proximité de Paris.

Selon les agences immobilières, les acquéreurs sont majoritairement des cadres et des professions intermédiaires, qui quittent Paris et notamment le XVème Arrondissement ou les communes limitrophes (Meudon, Plessis-Robinson, Boulogne-Billancourt) où les prix pratiqués sont souvent plus élevés qu'à Clamart. Ces ménages se situent dans une tranche d'âge de 20-40 ans ou sont des personnes âgées à la recherche du charme des logements anciens à proximité de Paris.

Il est intéressant de noter l'existence d'un phénomène de gentrification au sein de la commune de Clamart où les catégories socioprofessionnelles les plus modestes ont des difficultés à se loger, pénalisées par l'augmentation générale des prix de l'immobilier constatée dans la commune et l'accueil d'une nouvelle population de plus en plus parisienne ; ces prix en augmentation excluent également les catégories intermédiaires.

Une commercialisation rapide des logements.

Les vendeurs (principalement des retraités) sont majoritairement des personnes qui ont des logements trop grands ou qui souhaitent partir en province après la réalisation d'une transaction intéressante (un foncier à Clamart élevé par rapport aux prix pratiqués en province).

Les vendeurs bénéficient de durées de commercialisation rapides dans la ville (en moyenne entre 1 et 6 mois), et bien que les agences immobilières constatent un rallongement de la durée des transactions, depuis la crise économique de 2008, le marché sud parisien reste un marché « protégé » qui ne subit que peu l'impact de la crise.



Les secteurs de Clamart sont plus ou moins attractifs en fonction principalement de leur proximité avec la gare (qui reste le critère prioritaire des acquéreurs) et des transports en commun.

De manière globale, les secteurs les plus attractifs sont le centre-ville et la zone à proximité de la gare et plus généralement toutes les zones bien desservies en transports en commun. A contrario les zones les moins attractives sont :

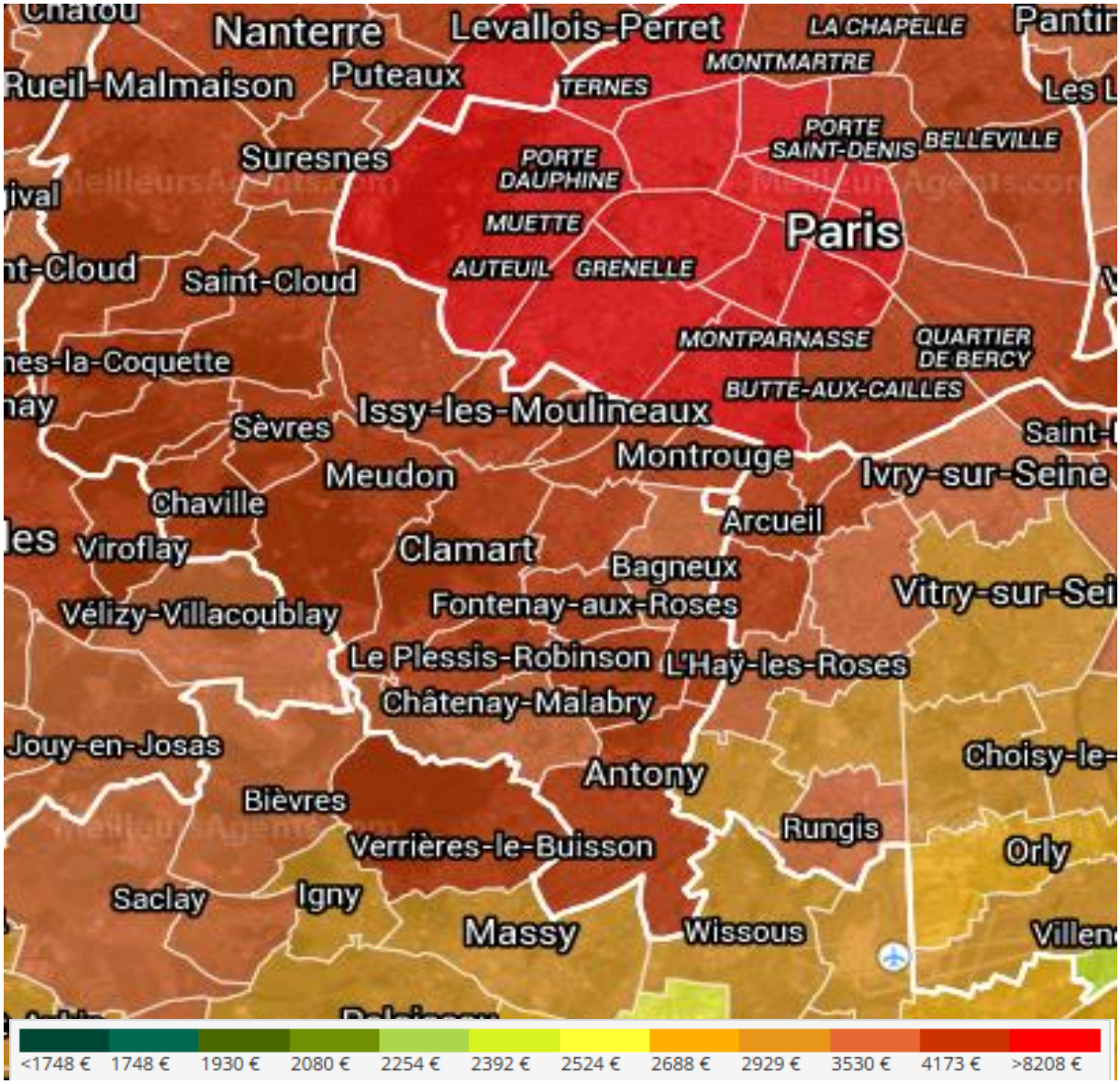
- Le Petit Clamart (Trivaux-La-Garenne, La Plaine), où se concentre la majorité des logements sociaux, qui souffre encore d'une image négative, stigmatisé comme zone de grands ensembles, malgré des secteurs très différents au sein du Petit Clamart.

- Les quartiers Jardin Parisien et Galvents-Corby sont des secteurs éloignés de la gare et ne bénéficiant pas d'un réseau de transports en commun optimal à proximité.

- Dans une moindre mesure, le quartier Percy Schneider en raison d'un manque de commerces de proximité.

La proximité de Clamart avec Paris et sa bonne desserte en transports, lui permettent d'être attractive sur le marché de l'immobilier. Il est intéressant, de ce fait, de se pencher sur le niveau des prix de l'immobilier.

Prix de l'immobilier à Clamart



Source: meilleursagents.com

Les prix de l'immobilier sont élevés, mais ces derniers suivent la tendance du marché de l'agglomération parisienne. Le territoire des Hauts-de-Seine présente des prix moyens au m² situés entre 3 367€ /m² et 9 074 € /m².

Le prix de l'immobilier au sein de la commune au 1er octobre 2014



Source: meilleursagents.com

Au sein de la Communauté d'Agglomération Sud de Seine, la commune de Clamart enregistre des prix globalement inférieurs aux communes limitrophes.

Clamart

	prix m² bas	prix m² moyen	prix m² haut
prix m² appartement	3 232 €	**4 619 €**	6 215 €
prix m² maison	3 054 €	**5 317 €**	7 966 €

Plessis-Robinson

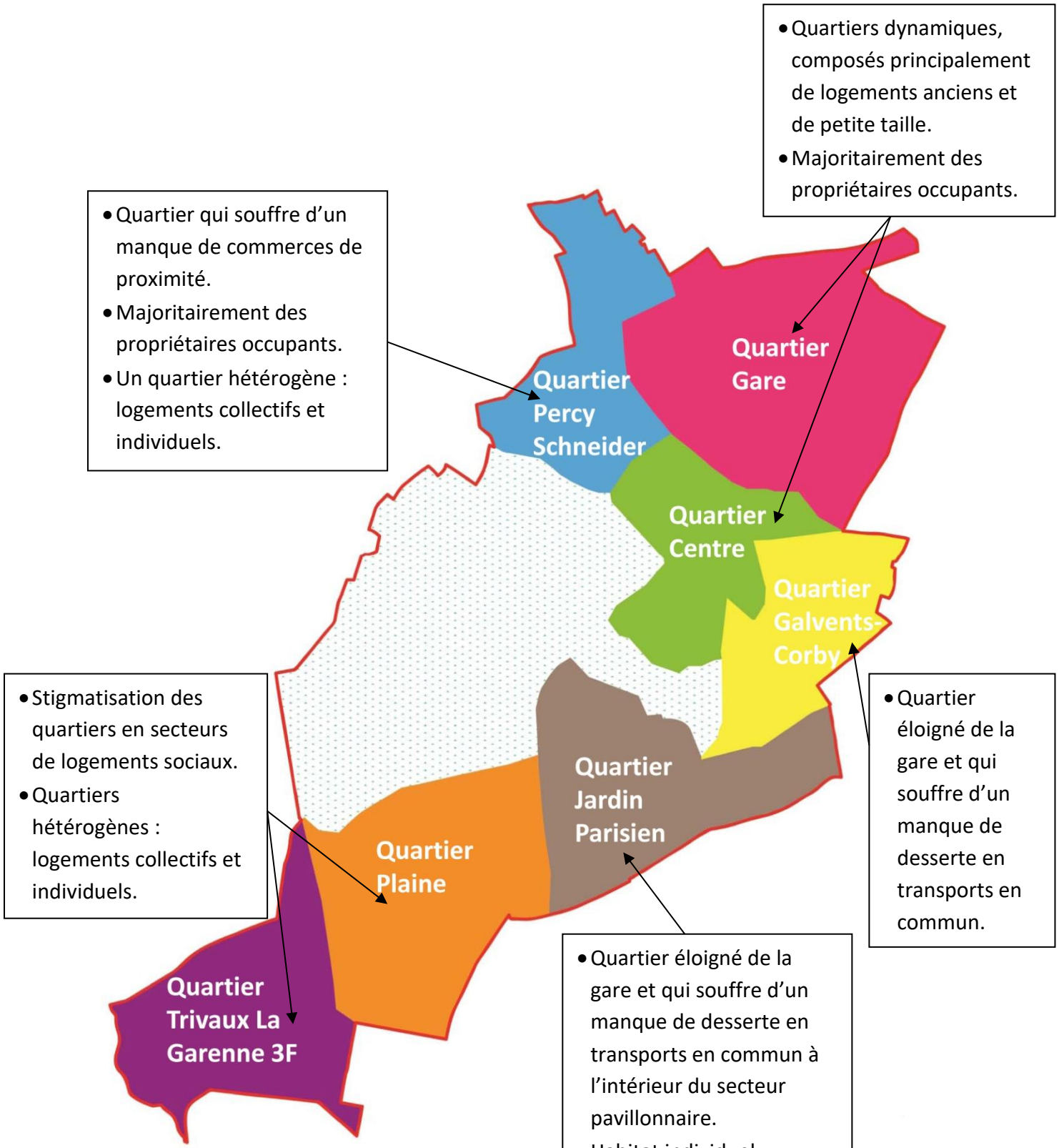
	prix m² bas	prix m² moyen	prix m² haut
prix m² appartement	3 398 €	**4 838 €**	6 588 €
prix m² maison	3 594 €	**6 399 €**	9 642 €

Meudon

	prix m² bas	prix m² moyen	prix m² haut
prix m² appartement	2 807 €	**4 697 €**	6 129 €
prix m² maison	2 939 €	**5 014 €**	7 562 €

Source: meilleursagents.com

Attractivité des quartiers



Le marché du locatif privé

Une demande importante de logements en location mais une diminution du nombre d'investisseurs privés

La demande en logement locatif est forte à Clamart, mais les biens mis en location sont rares. Toutefois, il est intéressant de noter que les prix à la location sont légèrement inférieurs à la moyenne pratiquée dans les départements de la Petite Couronne (846€ pour 53m^2 en Petite Couronne en 2013, selon l'OLAP Observatoire des Loyers de l'Agglomération Parisienne).

A Clamart les moyennes de prix sont les suivantes :

- Environ 600€ pour un T1
- Environ 700-800€ pour un T2
- Environ 950-1200€ pour un T3

La demande est importante pour la location de logements, ce qui explique la rapidité de leur mise en location (en général moins de deux semaines). La répartition de ces dernières est homogène dans l'ensemble de la ville.

Toutefois selon les agences immobilières et les notaires, on observe une diminution du nombre d'investisseurs privés depuis la mise en place des dispositifs Scellier et Duflot.

Dispositifs Scellier/Duflot/Pinel

La loi Scellier 2013 n'est plus effective et a été remplacée par la loi Duflot 2014.
La nouvelle loi Pinel remplace la loi Duflot depuis le 1er septembre 2014 : La réduction d'impôt évolue avec la durée de location et la location aux ascendants et descendants est possible.

Le dispositif :
Tout contribuable domicilié en France qui acquiert, entre le 1er septembre 2014 et le 31 décembre 2016 un logement neuf ou en état futur d'achèvement, peut bénéficier de la loi Pinel**.** La réduction d'impôt sur le revenu peut atteindre 21% du montant de l'investissement. Il s'agit d'une nouvelle loi de défiscalisation immobilière**.**
Le dispositif Pinel génère jusqu'à 6 000 € de réduction d'impôt par an.

Les conditions :

- Réaliser une acquisition sur un logement neuf ou en état futur d'achèvement VEFA.
- Louer le bien immobilier Pinel en résidence principale d'un locataire sur une durée minimum de 6 ans pouvant aller à 12 ans.
- Investir dans un logement situé dans une zone éligible au dispositif fiscal PINEL : zone Abis, zone A, zone B1 et zone B2**.**
- Ne pas cumuler d'autres réductions d'impôt de type Loi Duflot, Scellier, Bouvard, Malraux ou Monuments Historiques.
- Respecter les plafonds de loyer Pinel pour la location.

Le marché du locatif social

D'après le PLH, le parc social de la commune est composé principalement de petits logements de type T1 et T2 qui accueillent une population majoritairement modeste.

Les demandeurs de logements sociaux sont principalement des personnes seules, ce qui correspond relativement bien à la structure de l'offre (T1 et T2). Il y a peu de demandeurs jeunes, et la plupart sont des Clamartois ou des ménages en provenance de communes limitrophes.

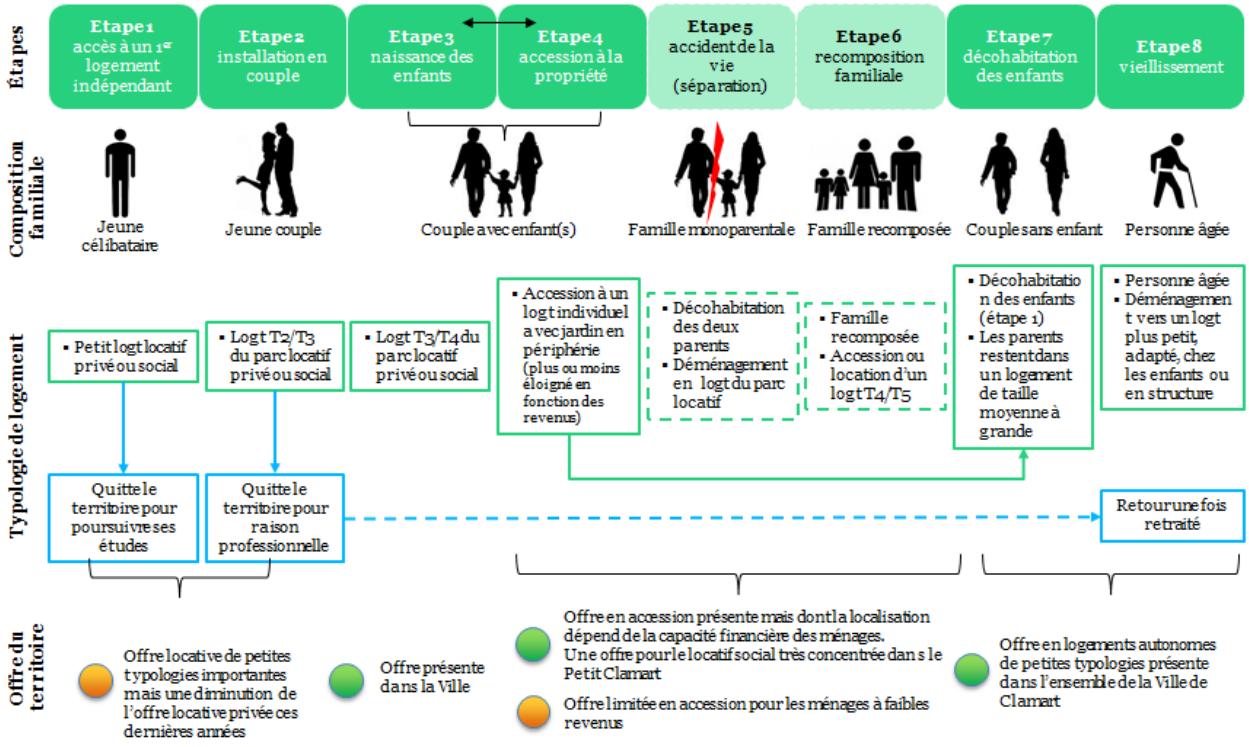
Les bailleurs de Clamart font le constat d'une difficulté de mise en location des logements de taille supérieure (T4 et plus) mais affichent une volonté de développer leurs parcs, en raison de l'attractivité de la ville et de sa proximité avec Paris.

Les parcours résidentiels

Le schéma ci-dessous reprend le parcours résidentiel type d'un individu. Ce dernier se décompose en plusieurs étapes et est fonction de l'évolution de la composition familiale.

Le parcours moyen : dans un premier temps l'individu, jeune célibataire, est à la recherche d'un premier logement de petite taille dans le locatif privé ou social. Puis ce dernier se met en couple et cherche un logement plus grand (type T2/T3) toujours dans le parc locatif privé ou social. Par la suite le couple fonde une famille et se montre désireux d'accéder à un logement individuel ou d'un bien en accession ou location de type T4/T5. Puis les enfants décohabitent, le ménage reste un temps dans son logement pour déménager ensuite dans un plus petit logement ou dans des structures adaptées.

Sur ce modèle de base, nous nous penchons sur l'offre de logement de Clamart pour répondre à ces besoins.



Pour répondre aux besoins de début de parcours résidentiel, la Ville propose une offre importante de petits logements, toutefois Clamart doit veiller à son offre de logements locatifs privés qui est en diminution depuis quelques années. Pour le reste du parcours résidentiel, la Ville répond à la demande, même s'il faut noter une offre limitée en accession pour les ménages à faibles revenus.

Résumé du diagnostic habitat

Les atouts de Clamart

- Clamart bénéficie d'un positionnement stratégique à proximité du centre de Paris, proximité encore renforcée avec l'arrivée de la gare du Grand Paris Express.
- Une commune attractive pour les acquéreurs.
- Le parc ancien a du caractère et est diversifié entre logements collectifs/individuels et privés/publics.

La tendance jusqu'en 2014

- Une production neuve axée sur la construction de logements sociaux.
- Une forte demande sur le marché locatif privé.
- Une production de logements neufs inférieure aux objectifs du PLH.
- Un manque de mixité fonctionnelle et sociale entre les quartiers.
- Des quartiers de logements sociaux qui souffrent d'un problème d'image.

Les menaces si cette tendance se poursuit

- L'augmentation de l'attractivité interroge la capacité de maîtrise des prix de l'immobilier pour la commune dans les années à venir.
- Un marché de plus en plus tendu entraînant une hausse des niveaux de loyers et des prix à l'acquisition. Un risque de poursuite du phénomène de gentrification.
- Un manque de mixité fonctionnelle au sein des quartiers.

Les opportunités

- Le Tramway 6, le futur Tramway 10 et la future gare du Grand Paris Express et leur impact sur l'attractivité de la commune et les prix de l'immobilier.

- Opportunités foncières pour permettre d'atteindre les objectifs de production de logements, dans le cadre des obligations fixées par le Grand Paris (1100 logs. / an pour l'intercommunalité)

- Opportunités de densification tout en préservant la qualité patrimoniale et architecturale de la commune.

Orientations liées à la politique de l'habitat

La croissance démographique :

- Maîtriser la croissance démographique et adapter l'offre de logements à la nouvelle population.

- Adapter l'offre d'équipement à la croissance démographique et éviter une saturation des équipements existants.

- Renforcer la production de logements afin de répondre aux objectifs du PLH.

- Maintenir l'attractivité résidentielle du territoire pour les employés et les ouvriers.

La lutte contre l'étalement urbain :

- Mettre en place une stratégie foncière permettant de contenir un développement équilibré de l'habitat et limiter l'étalement urbain.

- Identification des opportunités foncières afin de répondre aux objectifs de production de logements inscrits dans le PLH.

- Avoir des nouvelles modalités d'urbanisation réutilisant des formes urbaines locales.

L'offre diversifiée de logement :

- Assurer un rééquilibrage entre la production de logements sociaux et de logements privés.

- Proposer une offre en logement diversifiée permettant d'accueillir toutes les catégories de la population :

    - Développer une offre de logements adaptée aux jeunes en début de parcours résidentiel de type PSLA.
    - Développer une offre de logements adaptée aux personnes âgées et aux handicaps.
    - Anticiper le vieillissement de la population, mener des actions pour l'adaptation des logements aux personnes âgées et le maintien à domicile.

La mixité sociale et intergénérationnelle :

- Introduire des programmes de logements privés dans les quartiers où le parc social est dominant.

- Prévoir des équipements aadaptés à la population pour assurer la cohabitation intergénérationnelle dans tous les quartiers.

Diagnostic Equipements

Equipements en chiffres

Clamart est une ville bien dotée en équipements.

Clamart dispose de :

- 20 crèches
- 14 écoles maternelles dont une privée
- 11 écoles élémentaires dont une privée
- 4 collèges dont un privé
- 1 lycée
- 5 antennes de jeunesse
- 13 équipements sportifs
- 4 centres socioculturels
- 3 bibliothèques
- 1 médiathèque
- 1 théâtre
- 1cinéma
- 1 conservatoire
- 3 hôpitaux
- 12 centres médicaux d'urgence
- 1 clinique
- 16 pharmacies
- 8 maisons ou résidences pour séniors

Structures pour petite enfance

Crèches municipales et associatives

QUARTIER GARE		
Nom de l'établissement	Adresse	Capacité d'accueil
FOURCHE	216, av Jean Jaurès	20
FLEURY	5/7, rue de Fleury	20
BOULARD	128, av Marguerite Renaudin	60
RENAUDIN	128, av Marguerite Renaudin	33

QUARTIER CENTRE		
Nom de l'établissement	Adresse	Capacité d'accueil
JEAN JAURÈS	55, av Jean Jaurès	38
SAINTE-ÉMILIE	26, rue du Trosy	63

QUARTIER JARDIN PARISIEN		
Nom de l'établissement	Adresse	Capacité d'accueil
SOLEIL LEVANT	141-149 Av. du Général de Gaulle	30

QUARTIER PLAINE		
Nom de l'établissement	Adresse	Capacité d'accueil
PAVÉ BLANC	44, route du Pavé Blanc	20
NORMANDIE	48 rue de Normandie	107

QUARTIER TRIVAUX-GARENNE		
Nom de l'établissement	Adresse	Capacité d'accueil
TRIVAUX	140, rue de la Porte de Trivaux	36

Crèches parentales associatives

Nom de l'établissement	Adresse	Capacité d'accueil
Les Coccinelles	3, passage Dorliat	12 (de 3 mois à 3 ans)
Les Pious Pious	141, av. Jean Jaurès	15 (de 3 mois à 3 ans)
L'atelier Pilotin	6, rue Brignole Galliera	24 + 6 le mercredi (de 18 mois à 3 ans)

Structures d'entreprises ou privées

Nom de l'établissement	Adresse	Capacité d'accueil
Crèche Hôpital Béclère		90
Crèche Hôpital Percy		20
Crèche « Maison Bleue »	381, av. du Général de Gaulle Tour Pentagone	60
Crèche Babilou	Rue Chef-de-Ville	

Lieux d'accueil enfants-parents

Nom de l'établissement	Adresse	Capacité d'accueil
Quartier Centre Centre social Jean Jaurès	55, av Jean Jaurès	
Quartier Gare	5-7, rue de Fleury	
Quartier Plaine	12/14, rue J.-J. Rousseau	

Ecoles Maternelles

Nom de l'établissement	Adresse	Capacité d'accueil
ANNE FRANK	4 allée du Nivernais	175
BOURCILLIERE	1 allée des Pyrénées	100
CLOSIAUX	7 rue des Closiaux	150
FLEURY	97 rue de Fleury	90
GARENNE-TRIVAUX	60 rue de la Bourcillière	250
GATHELOT	7 rue Gathelot	180
JARDIN PARISIEN	Carrefour du 8 Mai 1945	210
JEAN MONNET	11 mail des Hauts Jardins	150
JEAN DE LA FONTAINE	38 avenue Jean-Baptiste Clément	150
JULES FERRY	154 avenue Jean Jaurès	270
MOULIN DE PIERRES	Petit Sentier des Rochers	145
PLAINE	10 rue de l'Ile de France	200
ROCHERS	70 rue d'Estienne d'Orves	210
TOTAL		2 280

Ecoles Elémentaires

Nom de l'établissement	Adresse	Capacité d'accueil
GARENNE	9 allée des Pyrénées	225
LOUISE MICHEL	16 rue du Parc	360
JEAN MONNET	11 mail des Hauts Jardins	420
JEAN DE LA FONTAINE	38 avenue Jean-Baptiste Clément	240
JULES FERRY	6 rue Jules Ferry	480
MAIRIE	22 rue Trosy	330
MOULIN DE PIERRES	Petit Sentier des Rochers	300
LEOPOLD SEDAR SENGHOR	9 rue de Bretagne	450
ROCHERS	43 rue d'Estienne d'Orve	420
TRIVAUX	7 allée des Pyrénées	275
TOTAL		3 500

Collèges

Nom de l'établissement	Adresse	Capacité d'accueil
ALAIN FOURNIER	44 rue de la Division Leclerc	700
MAISON BLANCHE	14 rue Maison Blanche	800
PETITS PONTS	7 rue de Vendée	700
TOTAL		2 200

Lycée

Nom de l'établissement	Adresse	Capacité d'accueil
JACQUES MONOD	44/48 rue du Fort	

Etablissements privés

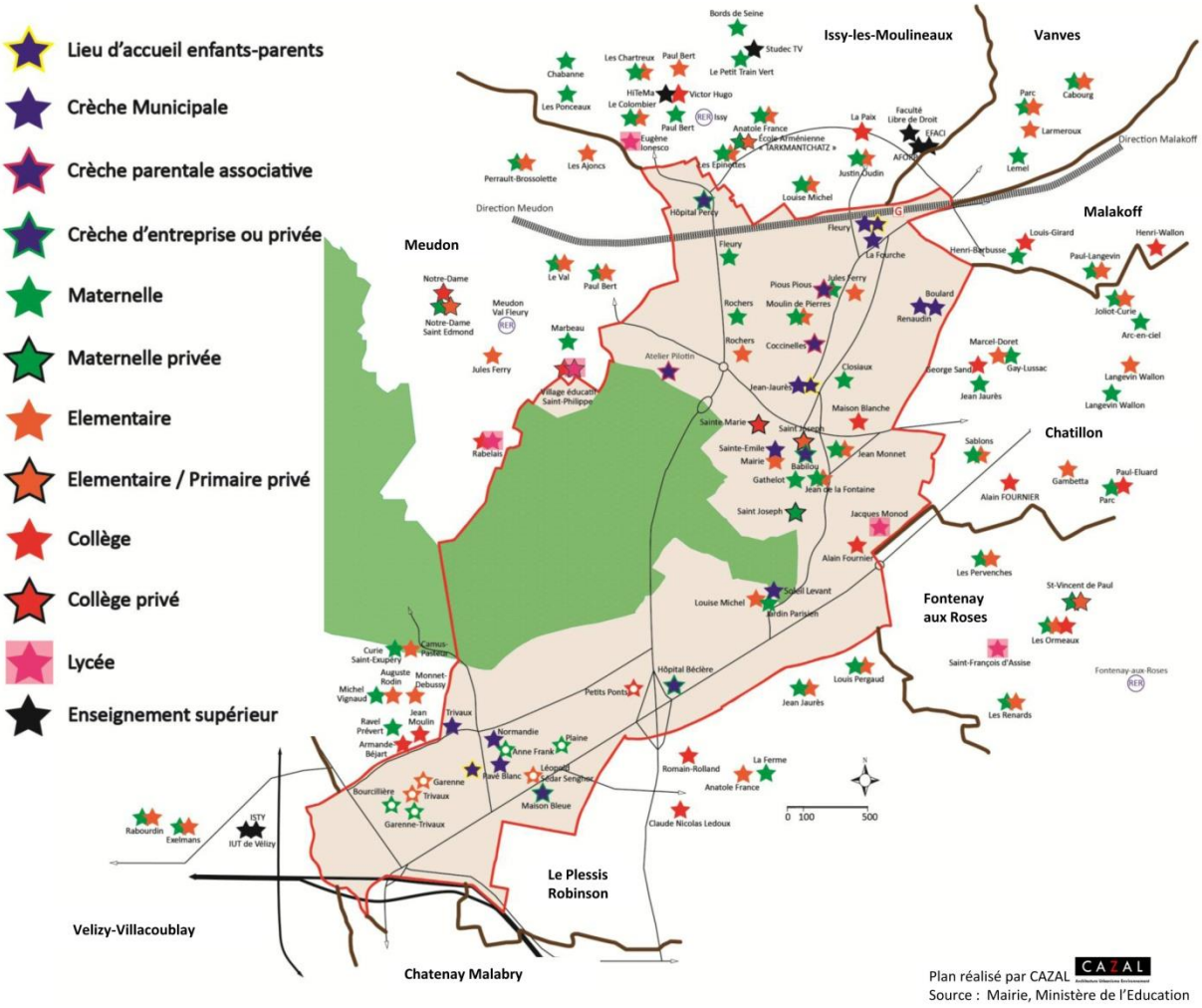
Nom de l'établissement	Adresse	Capacité d'accueil
Maternelle SAINT JOSEPH	14 rue du Guet	
Primaire SAINT JOSEPH	7 avenue Jean Jaurès	
Collège SAINTE MARIE	10 rue Hévin	240

Réseau ECLAIR

Certains établissements scolaires de Clamart sont classés dans le réseau ECLAIR (éducation prioritaire). Il s'agit des établissements suivants :

- 1 Collège : Les Petits Ponts
- 4 écoles maternelles : A. Frank, La Bourcillière, La Garenne-Trivaux, La Plaine
- 3 écoles élémentaires : La Garenne, Trivaux, L.Sedar-Senghor

Localisation des établissements scolaires et de petite enfance à Clamart et dans les périphéries des communes limitrophes

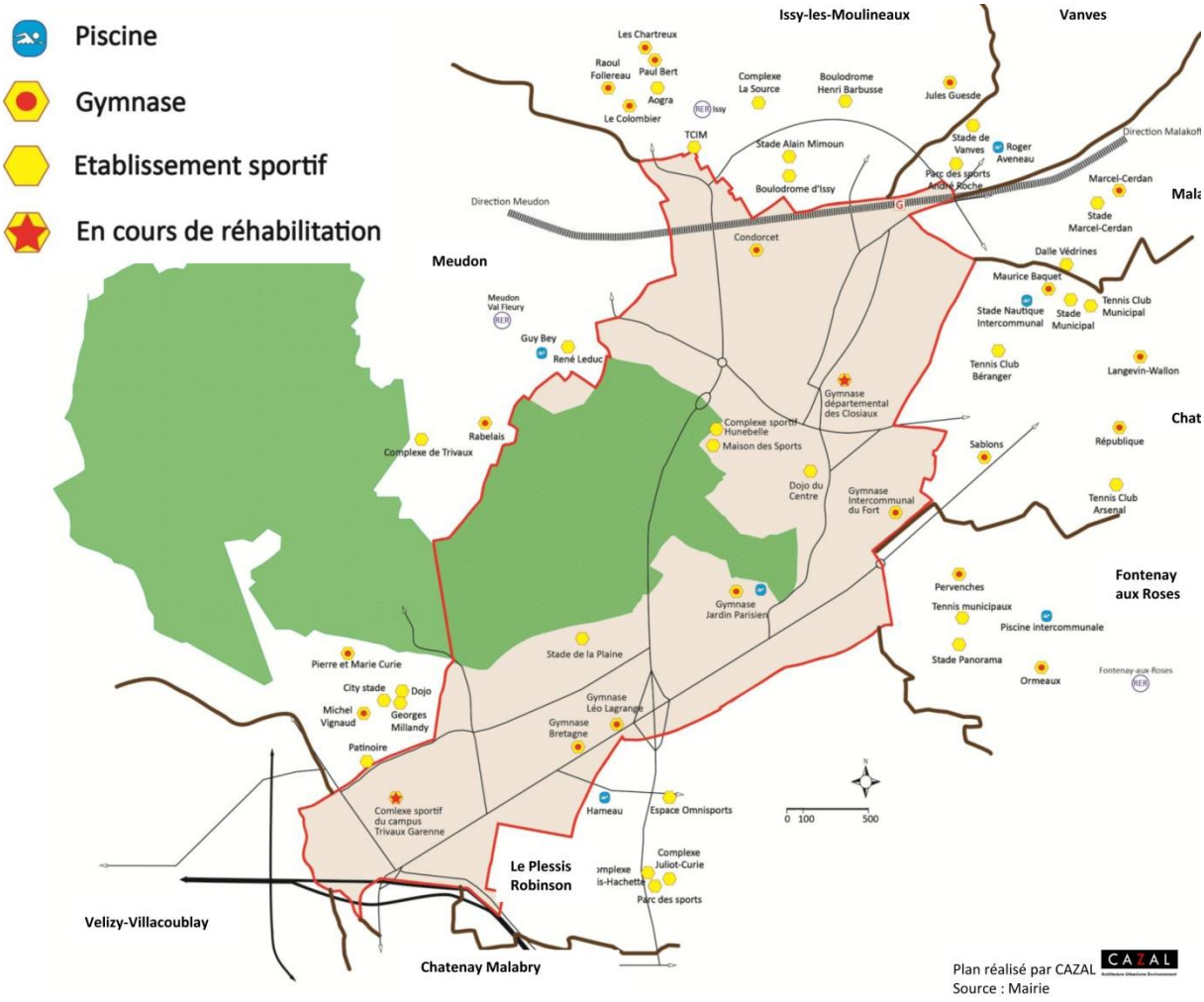


Nom de l'établissement	Adresse
Maison de la Jeunesse	15, avenue Jean-Baptiste Clément
Antenne Jeunesse Pavé blanc	44, route du Pavé Blanc
Point Information Jeunesse Centre-ville	3, rue René Samuel
Point Information Jeunesse Pavé Blanc	44, route du Pavé Blanc
Mission locale intercommunale Archimède	Maison de l'Emploi 30 rue Gabriel Péri

Equipements sportifs

Nom de l'établissement	Adresse	Date de construction
Club house Henry Barbusse	97 avenue Henry Barbusse	A démolir dans l'avenir
Complexe sportif du campus Trivaux Garenne	Rues de la Bourcilière et du Commandant Duval	En réhabilitation (2015)
Complexe sportif Hunebelle	Place Jules Hunebelle	Entre 1950 et 2010
Dojo du Centre	10 rue de Bièvres	2014
Gymnase Bretagne	1, rue de Bretagne	
Gymnase Condorcet	52 Rue Condorcet	1972
Gymnase départemental des Closiaux	10 rue des Closiaux	En réhabilitation (2015)
Gymnase du Jardin Parisien (ou du Parc)	Rue de Crouy	1979
Gymnase intercommunal du Fort	56, rue de Fontenay	1976
Gymnase Léo Lagrange (ex gymnase des petits ponts)	330/336, av Général de Gaulle	1972
Maison des Sports	Place Jules Hunebelle	1999 ou 2000
Piscine de Clamart	37, rue du docteur Roux	2014
Stade de la Plaine	131, Chemin du Parc	2010, skate park 2014, club houses 2015

Localisation des équipements sportifs à Clamart et dans les périphéries des communes limitrophes



Equipements culturels et cultuels

Equipements culturels et d'art

Nom de l'établissement	Adresse	Date
Bibliothèque de la Fourche	Centre socioculturel de la Fourche / 216, av. Jean Jaurès	1982
Bibliothèque du Jardin Parisien	Maison de quartier du Jardin Parisien / 20, rue du Parc	1970
Centre d'arts plastiques Albert Chanot	33, rue Brissard	1980
Centre socioculturel de la Fourche	216, avenue Jean Jaurès	
Centre socioculturel du Pavé Blanc	44, route du Pavé Blanc	
Centre socioculturel Jean Mermoz	28 rue Gabriel Péri	
Cinéma Jeanne Moreau classé « art et essai » - 186 places	22, rue Paul Vaillant-Couturier	
Conservatoire de Clamart Henri Dutilleux	Place Hunebelle	1998
Fondation Arp	21 rue des Châtaigniers	1979
Le Lavoir	3, rue de Bièvres	(1985 Chatillon - 1990 Clamart)
Médiathèque Buanderie – Anne Capezzuoli	Place Ferrari	2006
Médiathèque François Mitterrand	Place François Mitterrand / rue d'Auvergne	2007
Petite Bibliothèque Ronde classée MH	14, rue de Champagne	1965
Théâtre Jean Arp - 636 places	22, rue Paul Vaillant-Couturier	1976

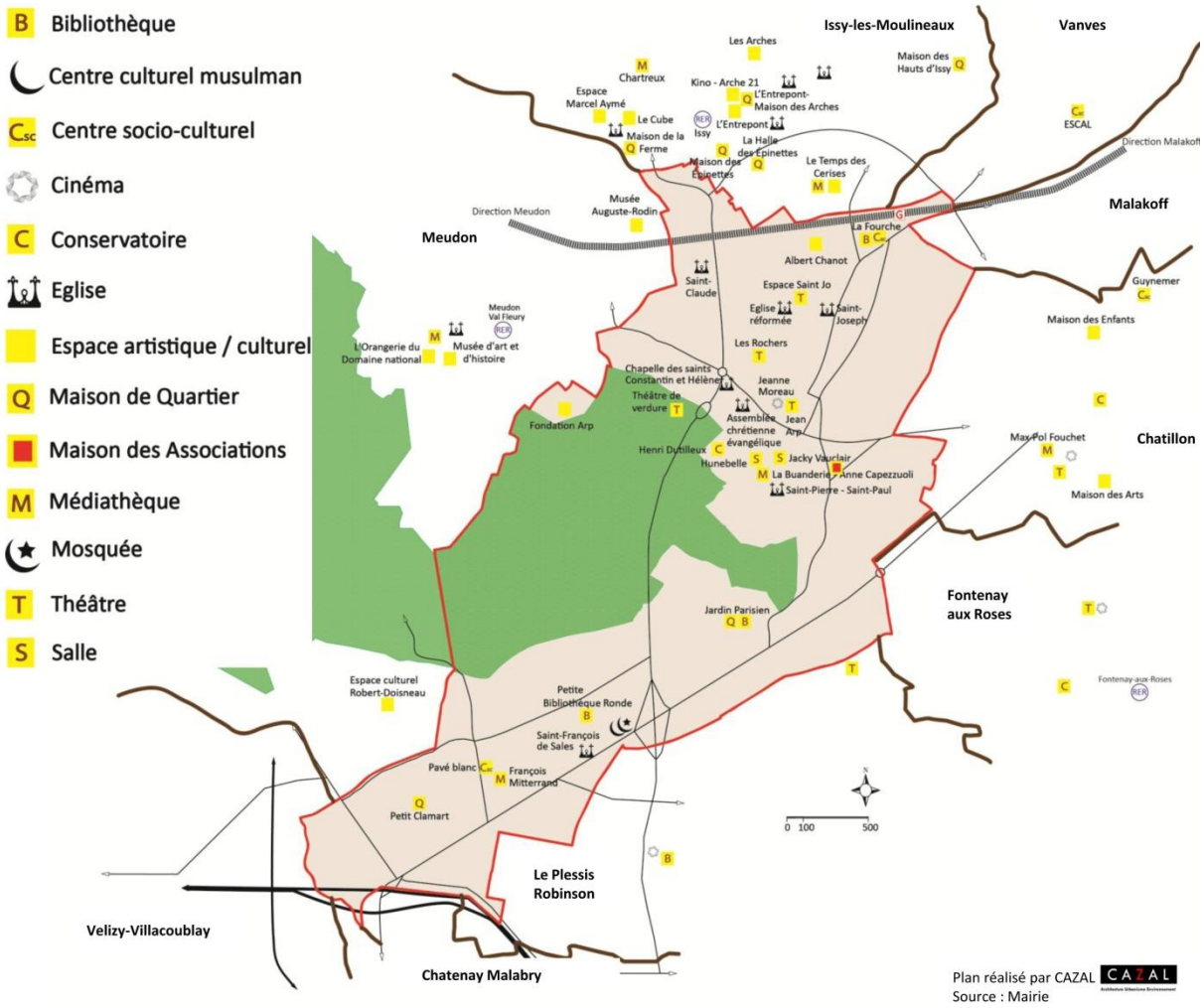
Lieux de culte

Nom de l'établissement	Adresse
Assemblée chrétienne évangélique (P)	51, rue Paul Vaillant-Couturier
Chapelle privée orthodoxe russe des saints Constantin et Hélène (O)	4 bis, rue Henry
Eglise Réformée (P)	43, rue du Moulin de Pierres
Mosquée de Clamart (M)	298 av. du Général de Gaulle (depuis 2015)
Paroisse Saint-François-de-Salles (C)	340, av. du Général de Gaulle
Paroisse Saint-Joseph (C)	145, av. Jean Jaurès
Paroisse Saint-Pierre et Saint-Paul (C)	5, place Ferrari

Autres Equipements

Nom de l'établissement	Adresse	Date
Radio Clamart		2006
44 clubs		
Salle des fêtes municipale	place Jules Hunebelle	2007
Maison des associations (300 associations)	13 bis, rue de Bièvres	2013

Localisation des équipements culturels et cultuels à Clamart et dans les périphéries des communes limitrophes



Etablissements d'hébergement touristique

Clamart d'dispose d'un Office de tourisme situé au 22, rue Paul Vaillant Couturier.

Hôtels

Nom	Adresse	Etoiles	N° de chambres
La Brèche du Bois	7, place Jules Hunebelle	2	30
Campanile	350, av du Général de Gaulle	3	93
Hôtel du Trosy	41, rue Paul Vaillant-Couturier	2	40
Paris Auvergne	529, av du Général de Gaulle		9
Hôtel Victor Hugo	166, avenue Victor Hugo	2	31

Résidences hôtelières

Nom	Adresse	Etoiles	N° de chambres
Adagio Access	426, av du Général de Gaulle	3	147 studios
Relais de Clamart	539, av du Général de Gaulle		53 studios
Résidence service	442, av du Général de Gaulle		8 appartements

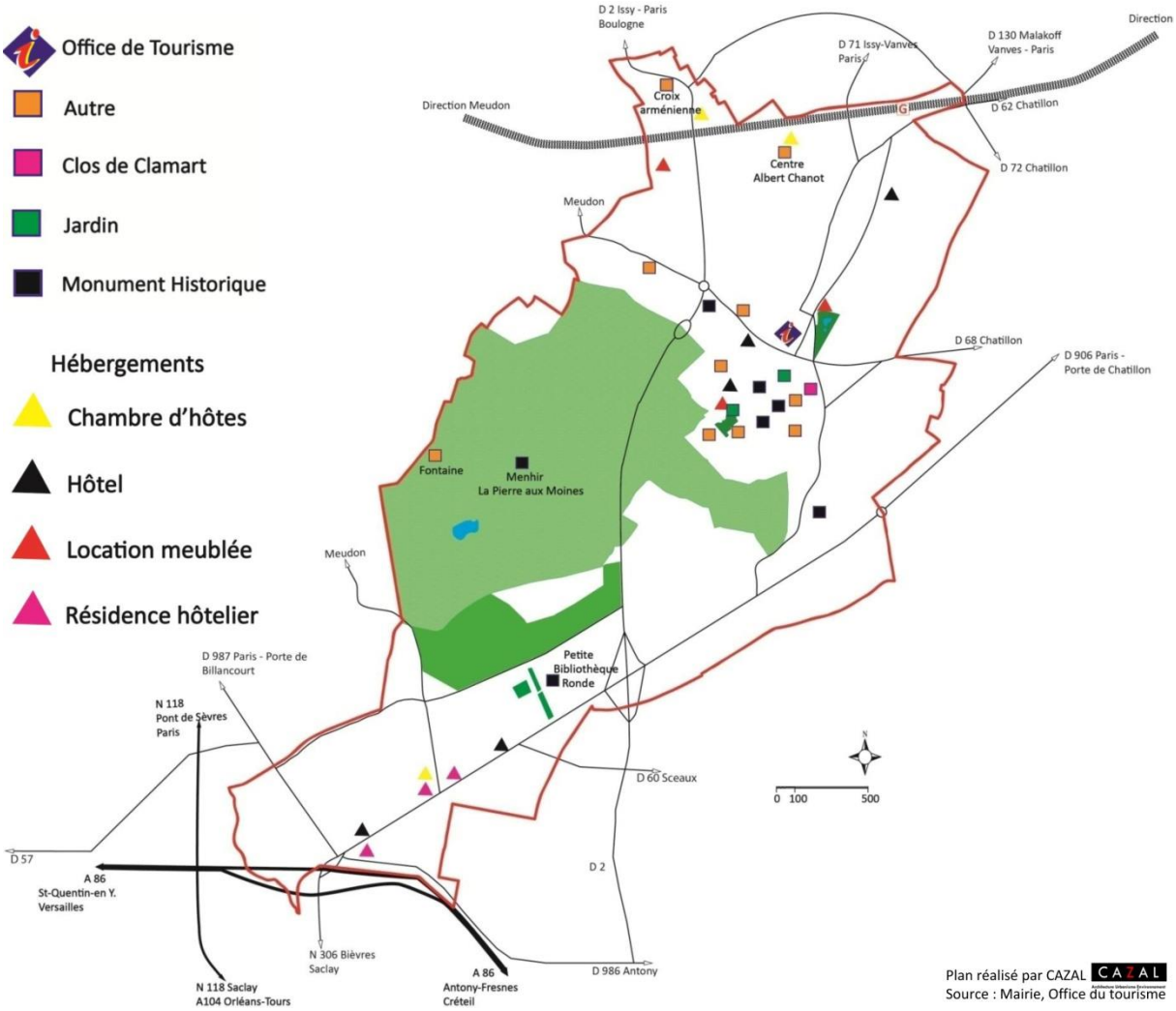
Chambres d'hôtes

Nom	Adresse	Etoiles	N° de chambres
Chez Valérie L OIR	8, av de la République		1
Kim's house	122, av Henri Barbusse		4
Villa Machat	38, rue Brissard		1

Locations meublées

Nom	Adresse	Etoiles	Capacité d'accueil
M. David CACHET	32, av Victor Hugo		2 personnes
Chez Magguy	6, rue Marie Doffe	3	4 personnes
M. Alain FABLET	30 rue des Chaillots		4 personnes
M. François-Marie LEFEBVRE	9, place Jules Hunebelle	4	4 personnes
Mme Carole VINCENT	185 rue des Roissys	2	4 personnes

Localisation des établissements d'hébergement touristique à Clamart



Equipements de santé

Etablissements de santé

Nom de l'établissement	Adresse

Centre municipal de santé Centre social Jean Jaurès	55, av. Jean Jaurès
Annexe du centre municipal de Santé	7 rue d'Auvergne
Centre dentaire municipal	7 rue d'Auvergne
Urgences et gardes Maison de garde intercommunale	10 bd des frères Vigouroux

Hôpitaux

Nom de l'établissement	Adresse
Groupe hospitalier Paul Guiraud	1, rue Andras Beck
Hôpital d'instruction des armées Percy	101, av. Henri Barbusse
Hôpital de jour « La Pierre aux Moines »	58, route du Pavé Blanc
Hôpital universitaire Antoine Béclère	157, rue de la Porte de Trivaux

Cliniques

Nom de l'établissement	Adresse
Pôle de santé du Plateau Site de Clamart	5-9, rue des Carnets

Centres médicaux

Nom de l'établissement	Adresse
Centre d'accueil thérapeutique	142, rue de la Porte de Trivaux
Centre d'accueil thérapeutique	33, rue du Président Roosevelt
Centre médico-psychologique	32, rue d'Estienne d'Orves
Centre médico-psychologique	58, route du Pavé Blanc
Centre médico-psychologique	60, route du Pavé Blanc
Centre médico-psychologique (enfants et adolescents)	24, av. du Docteur Calmette
CHS Paul Guiraud	60, route du Pavé Blanc
Clinique de l'Ermitage	1, rue de l'Est

Pharmacies

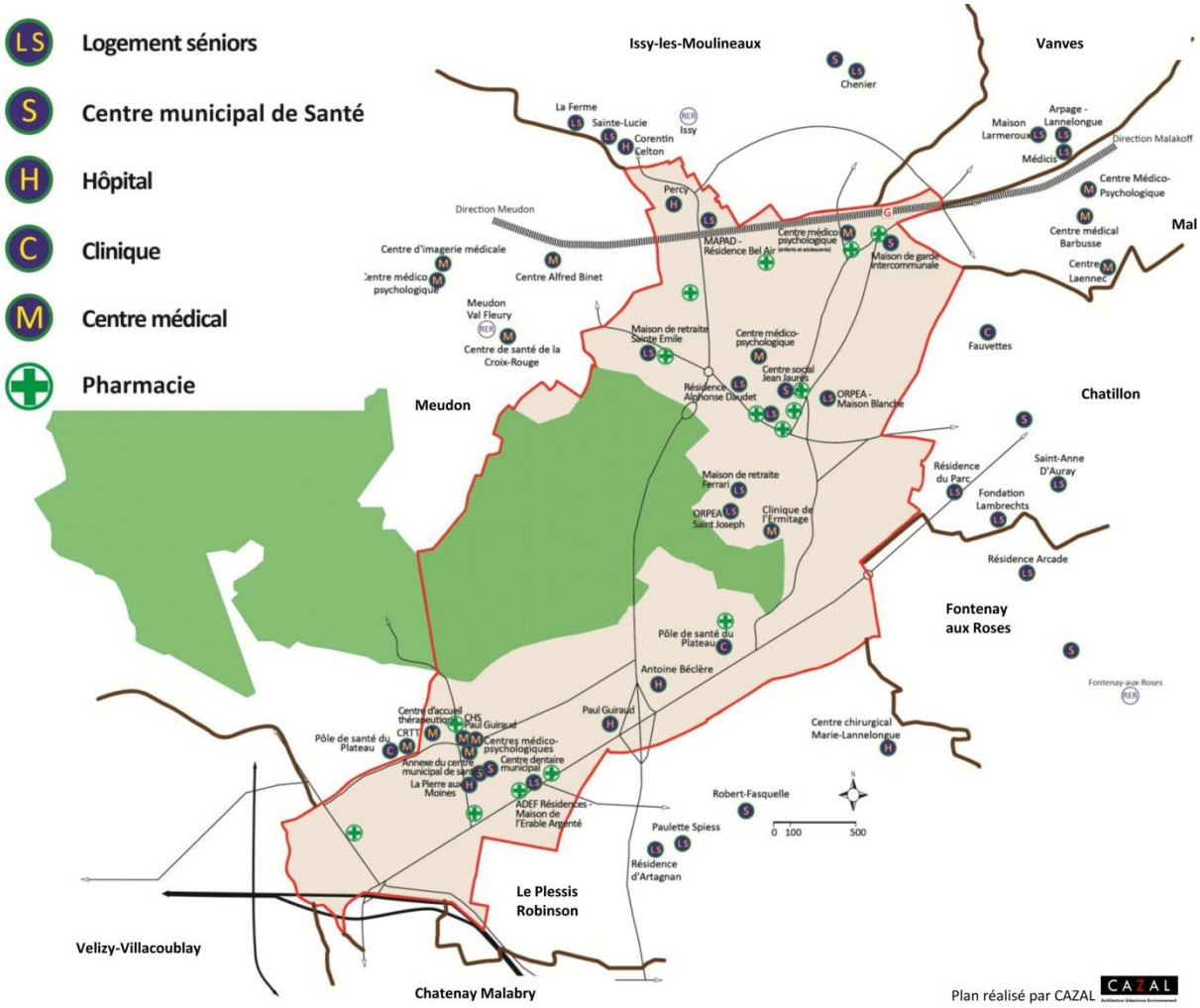
Nom de l'établissement	Adresse
Centre De Clamart	29 rue Paul Vaillant Couturier
Coriat	6 route du Pavé Blanc
Debelmas Catherine	12 rue Hébert
Geoffray	181 av Victor Hugo

Hottin Françoise	8 rue Paul Vaillant Couturier
Janet Francis	337 av Général de Gaulle
Jean Jaurès	57 av Jean Jaurès
La Fourche	202 Bis av Jean Jaurès
La Mairie	26 av Jean Jaurès
La Plaine	1 place Aimé Césaire
Pelletier	1 rue Paul Andrillon
Percy	47 av Henri Barbusse
Pharmacie De Clamart	76 route du Pavé Blanc
Pharmavance Clamart	38 rue de la Porte de Trivaux
Sevin	53 rue Condorcet
Zaidan Aley	58 av Adolphe Schneider

Logement séniors

Nom de l'établissement	Adresse
ADEF Résidences - Erable Argenté	362, av du Général de Gaulle
Maison de retraite Ferrari	1, place Ferrari
Maison de retraite Sainte-Emilie	81, avenue Schneider
MAPAD – Résidence le Bel Air	104, avenue Henri Barbusse
ORPEA - Maison Blanche	2, rue de l'Ile Bouchard
ORPEA - Saint-Joseph	3, rue Fauveau
Résidence Alphonse Daudet	55, rue du Trosy
Résidence Morambert	57 bis, rue du Trosy

Localisation des établissements de santé à Clamart



Equipements de loisirs

Clubs Améthyste

Nom de l'établissement	Adresse
Club André Charré	10, route de la Garenne
Club de la Fourche	216, av. Jean Jaurès
Club du Jardin Parisien	20, rue du Parc
Club du Pavé Blanc	44, route du Pavé Blanc
Club du Trosy	57 bis, rue du Trosy

Clamart dispose d'atouts considérables :

- Un nombre important d'équipements de santé.
- Un nombre satisfaisant d'équipements scolaires.
- Un nombre satisfaisant d'équipements culturels et cultuels.
- Un nombre satisfaisant d'équipements sportifs.
- Un nombre satisfaisant d'équipements touristiques et de loisirs.

Néanmoins, des faiblesses sont constatées :

- Une disparité de la localisation des équipements.
- Un déséquilibre de répartition des équipements sportifs au sein de la commune.
- Une concentration des équipements touristiques et culturels dans le quartier Centre.
- Un manque général d'équipements dans le quartier Percy -Schneider.

En l'absence de programmation équilibrée, les menaces seront notamment :

- La persistance du manque d'équipements dans certains quartiers.
- La répartition déséquilibrée des équipements sportifs et culturels.

Pour les futures programmations, Clamart peut s'appuyer sur les opportunités suivantes :

- Plusieurs projets d'équipements sportifs en cours.
- Des projets d'équipements scolaires en cours ou en programmation.
- Les tramways 6 et 10 et leur impact sur l'accessibilité aux équipements.

Orientations spécifiques pour les équipements

- Equilibrer le développement des équipements dans l'ensemble des quartiers de la ville.

- Diversifier la nature et la typologie des équipements suivant les besoins et la proximité.

- Anticiper les prévisions démographiques pour préciser les besoins en termes d'équipements suivant la pyramide des âges.

- Assurer l'accès de tous les habitants aux équipements par les transports en commun.

- Garantir l'accès et l'usage des équipements pour les personnes handicapées.

Développement économique

Emploi en chiffres

En 2011, Clamart comptait plus de 19800 emplois. Le nombre d'emplois est en hausse constante. Le taux annuel moyen d'emploi est de +0,8% entre 2006 et 2011.

Emploi - Chômage	**Clamart**
Emploi total (salarié et non salarié) au lieu de travail en 2011	19 888
dont part de l'emploi salarié au lieu de travail en 2011, en %	89,5
Variation de l'emploi total au lieu de travail : taux annuel moyen entre 2006 et 2011, en %	+0,8
Taux d'activité des 15 à 64 ans en 2011	77,1
Taux de chômage des 15 à 64 ans en 2011	9,5

Sources : Insee, RP2006 et RP2011 exploitations principales

Le taux de chômage est d'environ 9,5% en 2011 contre 8,9% en 2006. Le taux de chômage est en augmentation

	2011	**2006**
Nombre de chômeurs	2 513	2 245
Taux de chômage en %	9,5	8,9
Taux de chômage des hommes en %	9,9	8,6
Taux de chômage des femmes en %	9,1	9,1
Part des femmes parmi les chômeurs en %	48,5	50,6

Sources : Insee, RP2006 et RP2011 exploitations principales.

Les hommes entre 15 et 24 ans sont les plus touchés par le chômage (23%).

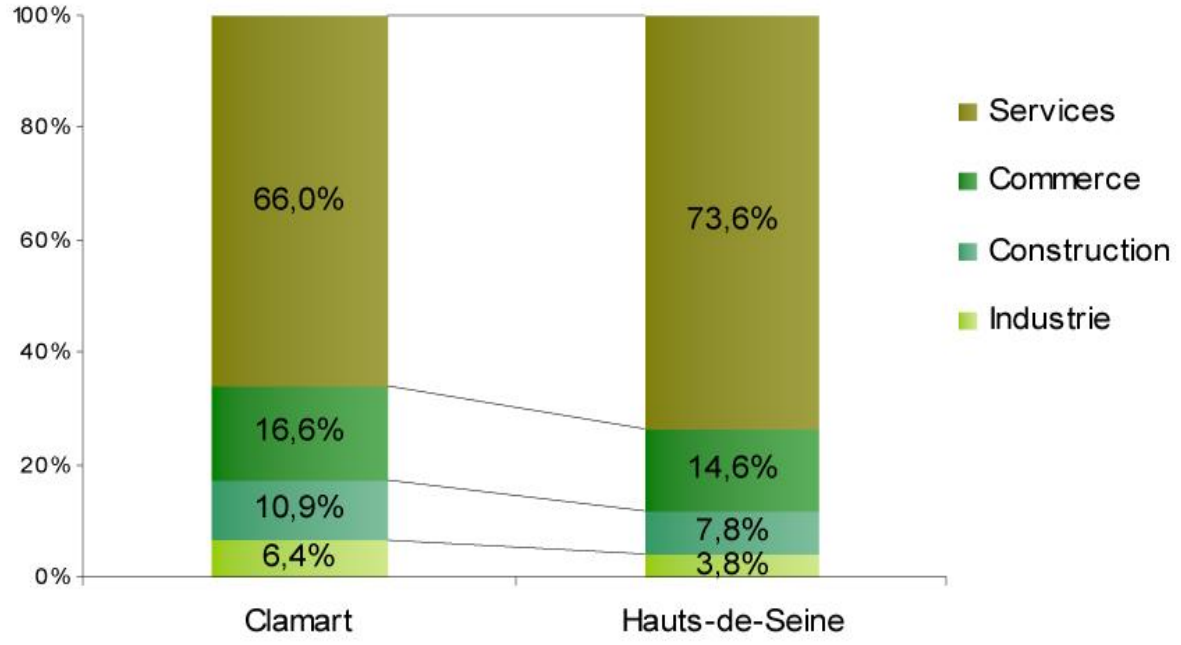
Enjeux

L'entreprise EDF emploie 2100 salariés dont 1500 sont voués à aller à Saclay et 600 resteront à Clamart après le départ d'EDF.

Les secteurs d'activités

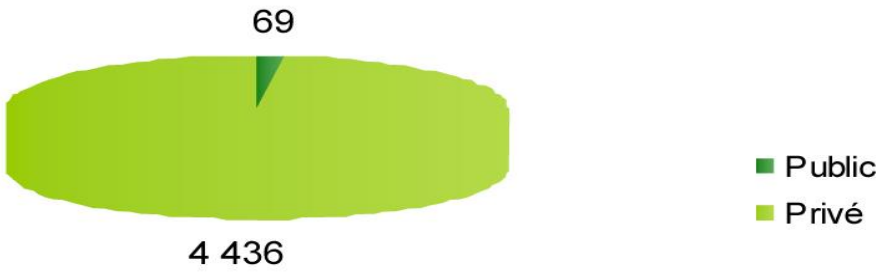
Les activités liées à l'industrie, à la construction et au commerce sont en augmentation à Clamart. Cette tendance est encore plus évidente lorsque nous constatons que les taux de ces activités sont plus élevés en comparaison avec ceux du département des Hauts-de-Seine. En revanche, 73,6% des activités du département sont liées au secteur des services contre 66% à Clamart.

Secteurs d'activité à Clamart et dans le département des Hauts-de-Seine



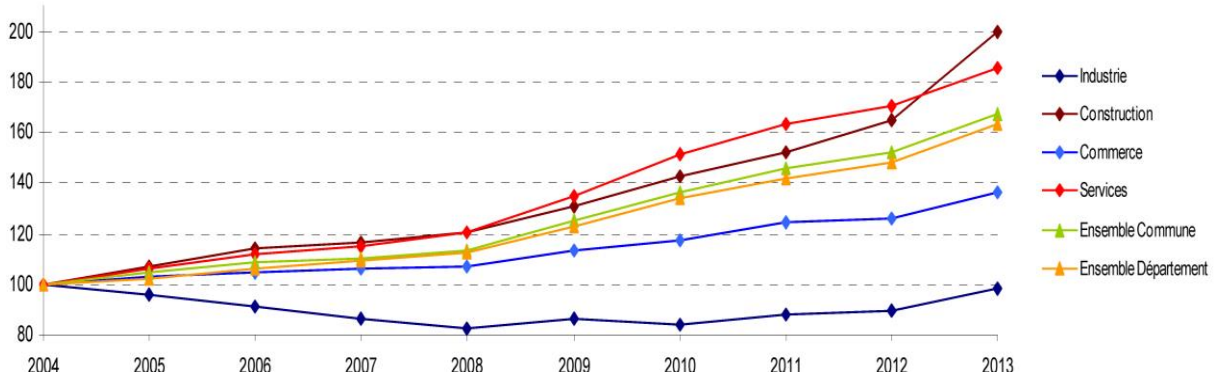
Source : INSEE, SIRENE 2013

Par ailleurs, 98,5% des établissements de Clamart sont dans le secteur privé. Le secteur public compte seulement 69 établissements.

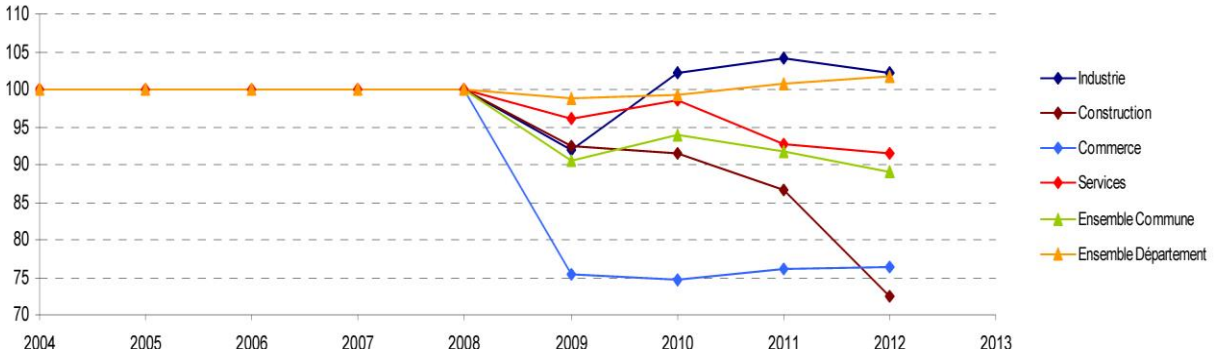


Source : INSEE, SIRENE 2013

Depuis 2004 à Clamart, le nombre des établissements ne cesse d'augmenter alors que le nombre des salariés continue à baisser.



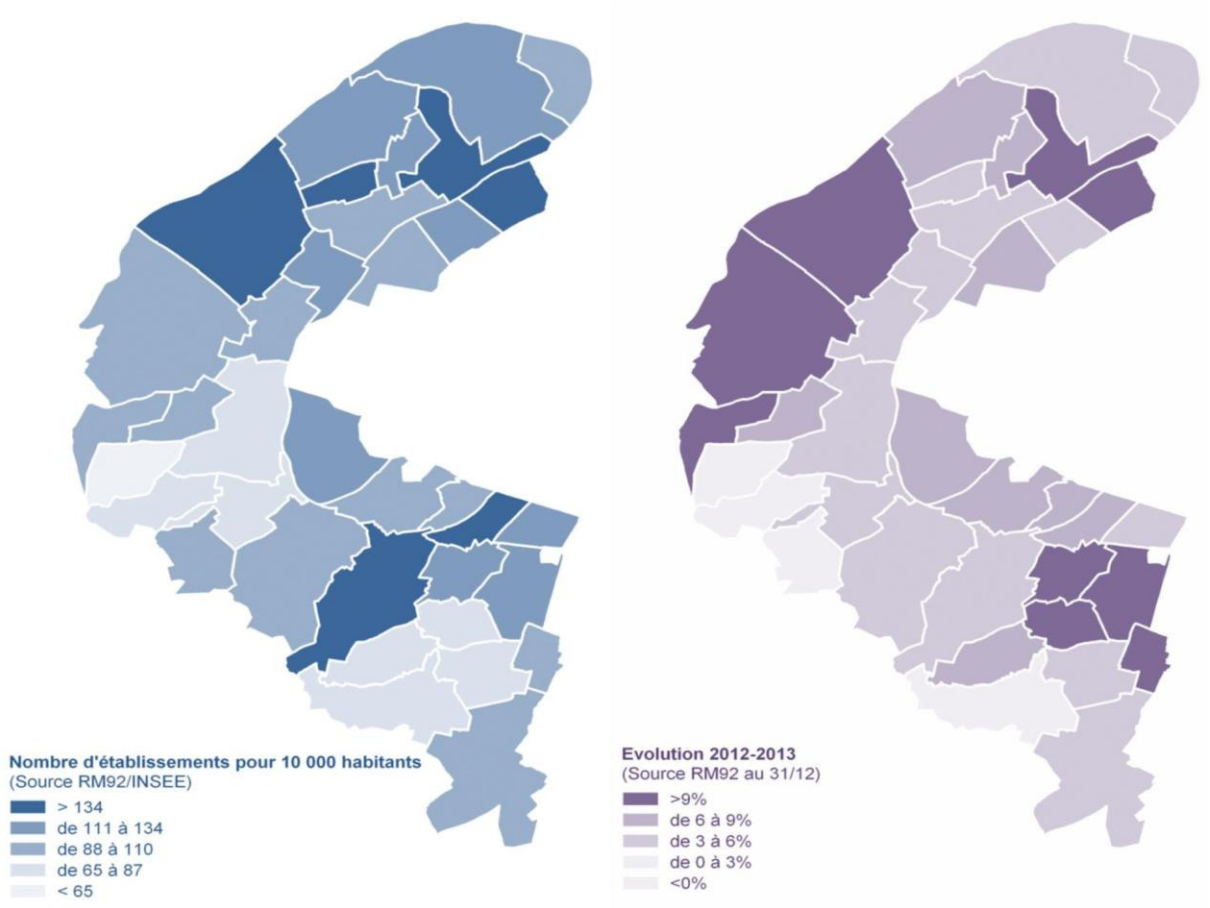
Evolution des établissements / Source : INSEE, SIRENE 2013



Evolution des salariés / Source : INSEE, SIRENE 2013

L’artisanat

Densité artisanale dans le département des Hauts-de-Seine

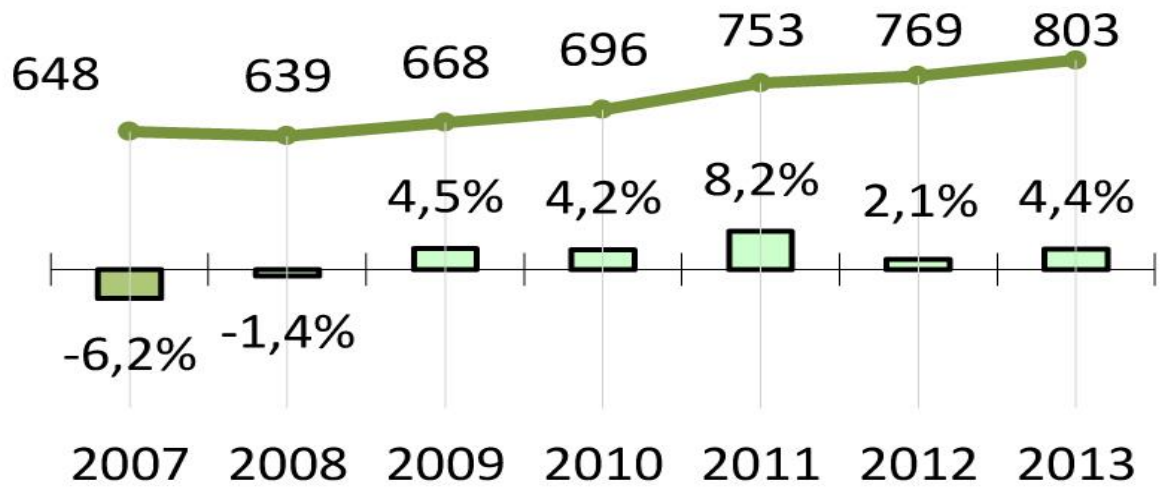


Source : Chambre des Métiers et de l’Artisanat (92)

Au sein du département des Hauts-de-Seine, Clamart fait partie des communes qui concentrent la densité artisanale la plus élevée (plus de 134 établissements pour 10.000 habitants).

Entre 2012-2013, le nombre des établissements artisanaux a évolué à la hausse de 4,4 %.

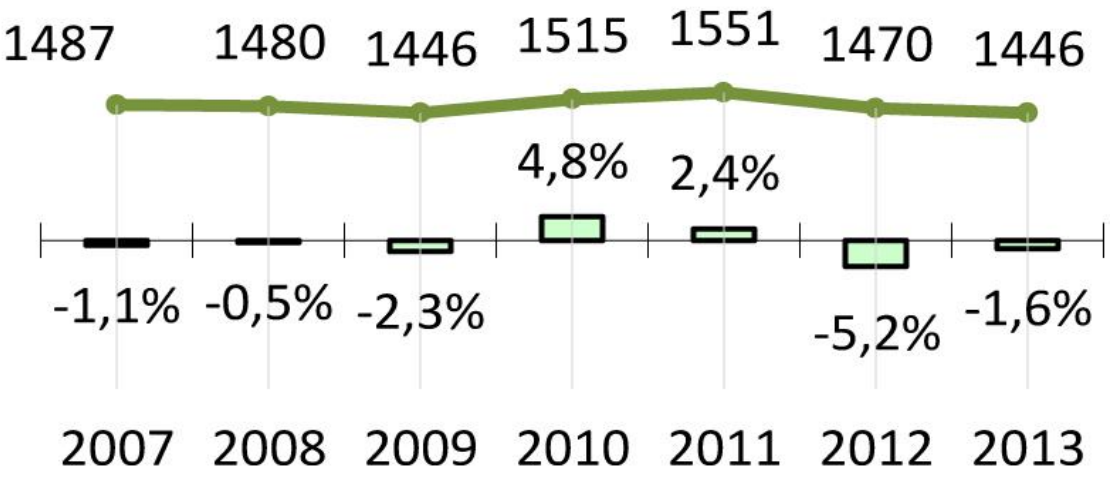
Evolution des établissements artisanaux à Clamart



Source : Chambre des Métiers et de l'Artisanat (92)

Depuis 2009, le secteur de l'artisanat est en développement sur le territoire de Clamart. Mais le nombre des salariés du secteur diminue depuis 2012.

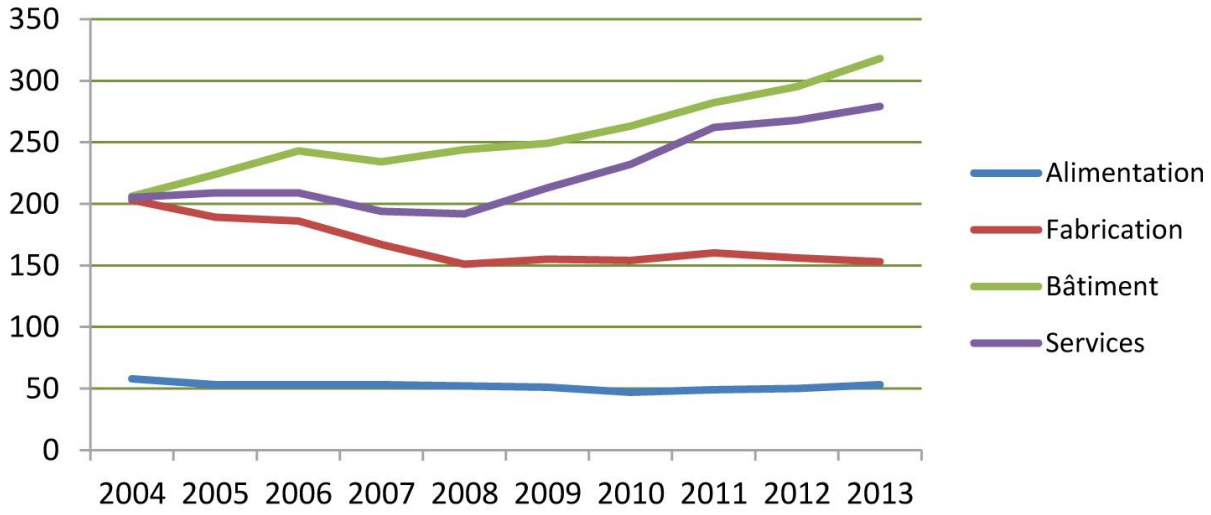
Evolution des salariés de l'artisanat à Clamart



Source : Chambre des Métiers et de l'Artisanat (92)

Evolution de l'artisanat par secteur à Clamart

Activité	2012	2013	Evolution	Hauts-de-Seine
Alimentation	50	53	6%	*6%*
Fabrication	156	153	-2%	*5%*
Bâtiment	295	318	8%	*8%*
Services	268	279	4%	*8%*
Ensemble	**769**	**803**	**4%**	*8%*



Source : Chambre des Métiers et de l'Artisanat (92)

Depuis 2012, le taux de développement de l'artisanat sur le territoire de Clamart est inférieur à celui du département des Hauts-de-Seine. Le secteur de la fabrication est en perte à Clamart (-2%) contre +5% au niveau du département entre 2012 et 2013. Le déclin du secteur de la fabrication a démarré en 2004 en enregistrant une chute importante entre 2006 et 2008.

En revanche, le secteur du bâtiment est en évolution depuis 2004 et notamment depuis 2009.

Le commerce

Le commerce en chiffres (2011)

- 678 Cellules commerciales
- 602 Commerces en activité
- 76 Locaux vacants (11%)
- 3 Marchés : Marché du Trosy ; Marché de la Fourche ; Marché du Haut-Clamart.

Les pôles commerciaux



3 pôles commerciaux principaux :

Le centre-ville

(pôle structurant)

Le quartier de la gare

(pôle intermédiaire scindé en2 sous-pôles : la Fourche et Lazare Carnot)

Place Aimé Césaire

(pôle intermédiaire)



12 pôles de proximité disséminés sur la commune :

Ces pôles répondent aux besoins de proximité des résidents proches.

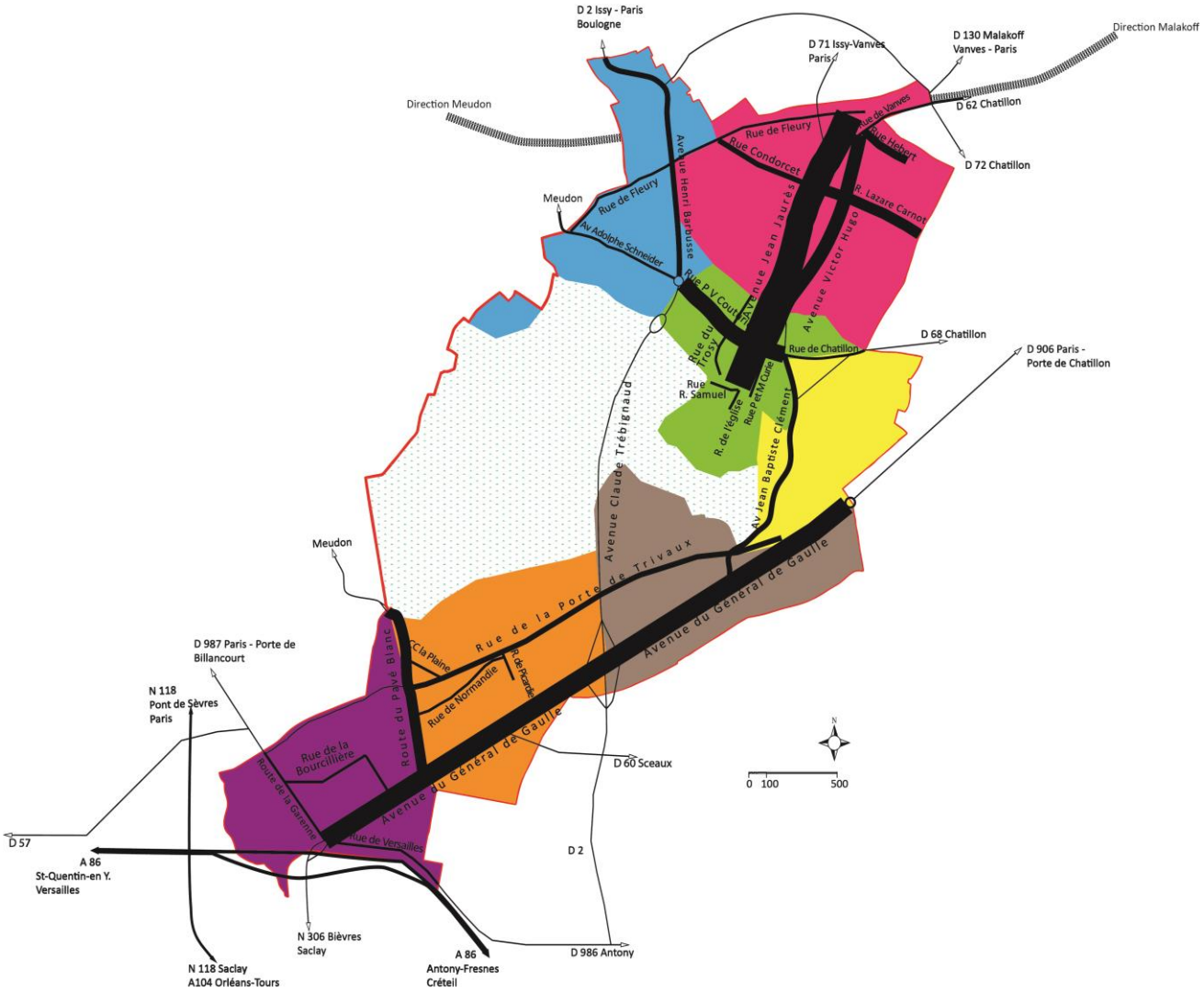


2 pôles spécialisés :

Un tissu commercial spécifique le long de l'av. du Général de Gaulle (D906) comporte un grand nombre d'enseignes dédiées à l'automobile.

La restauration et l'artisanat (équipement de la maison : maçonnerie, électricité,...) y occupent une place importante.

Les rues commerçantes



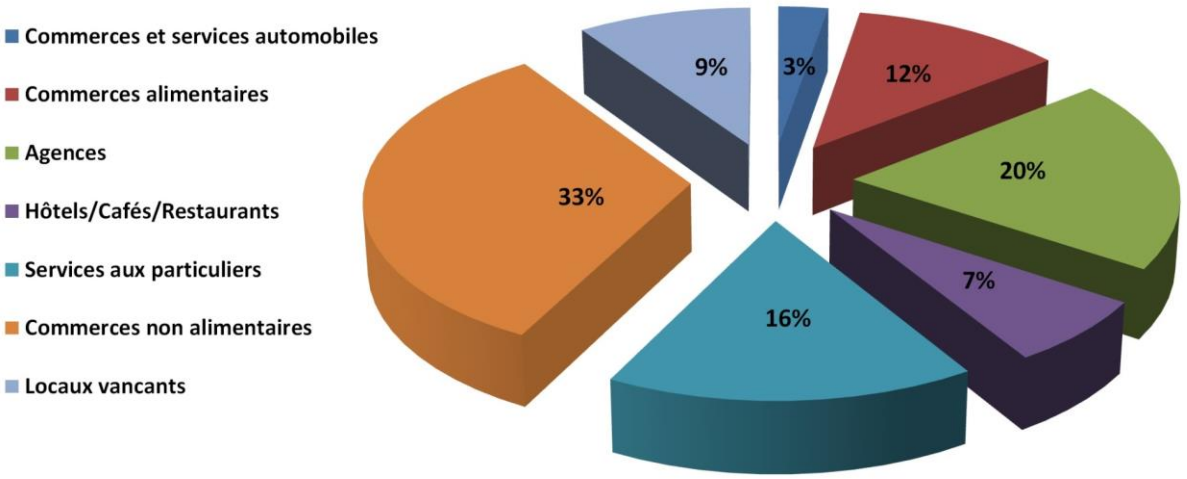
La carte ci-dessus démontre la densité commerciale dans les rues de Clamart et par quartier.

Le quartier Centre est le quartier le plus dense en tissu commercial. La rue Jean-Jaurès concentre à elle seule environ 22 % du commerce de la commune.

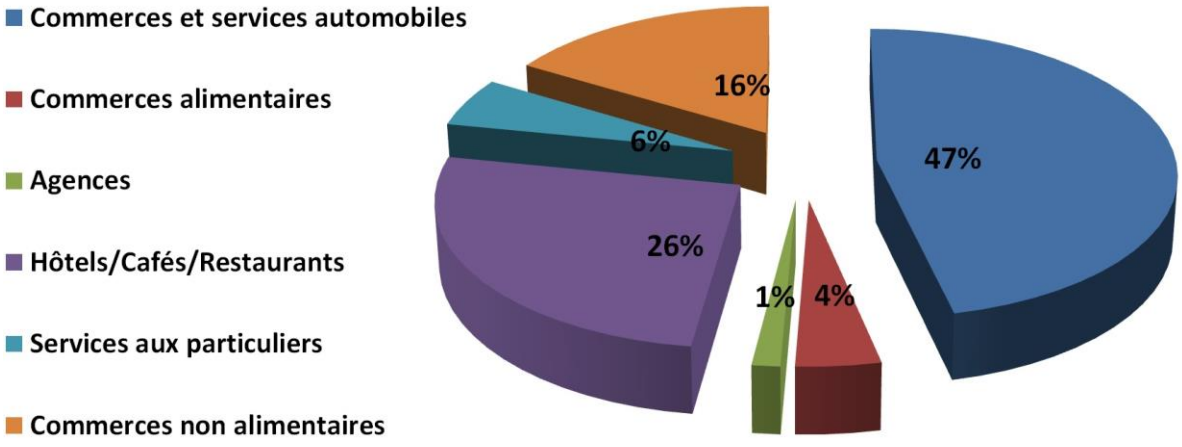
Certains quartiers ne disposent pas de pôle structuré pour le développement du commerce de proximité.

Composition des principaux pôles de commerces

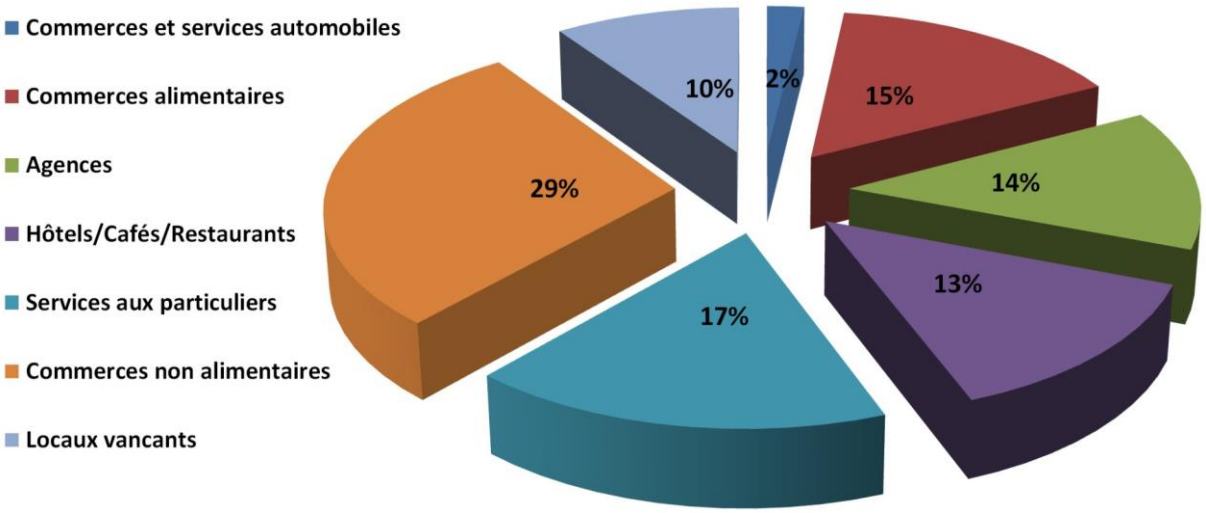
Avenue Jean-Jaurès : 146 cellules dont 132 commerces en activité



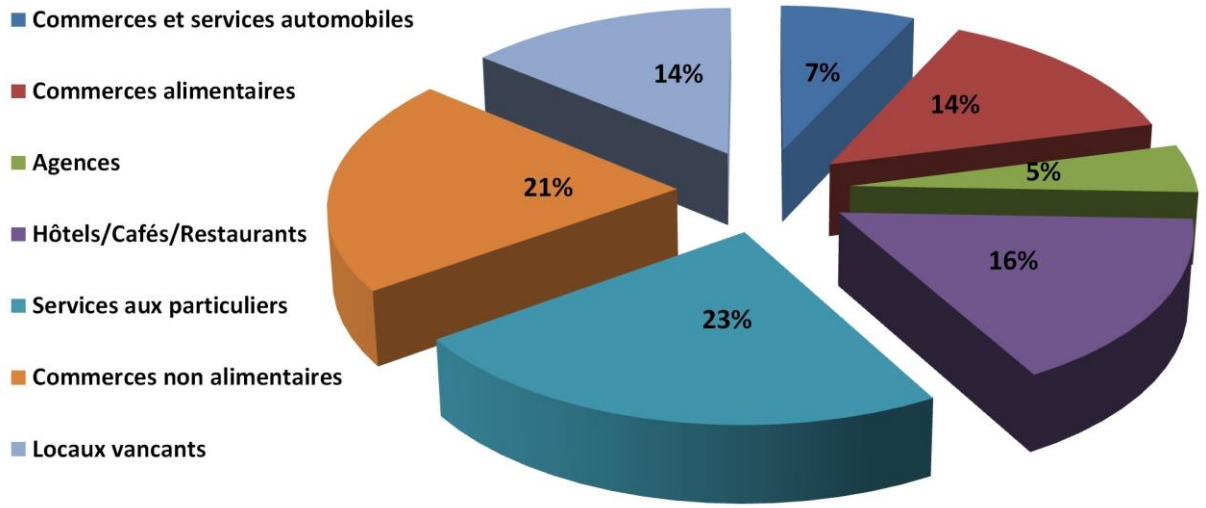
Avenue du Général de Gaulle (RD926) : 82 cellules dont 73 commerces en activité



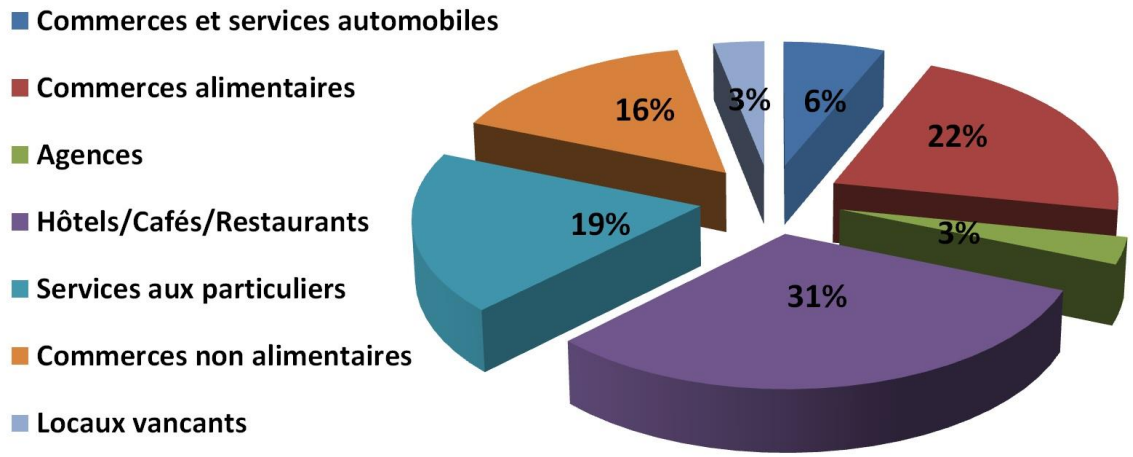
Avenue Paul Vaillant-Couturier : 52 cellules dont 47 commerces en activité



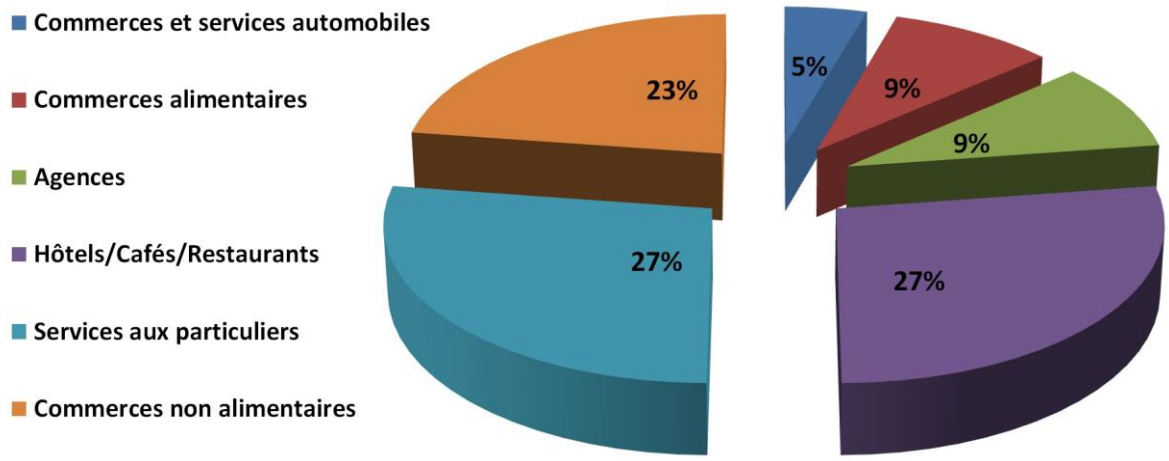
Avenue Victor Hugo : 43 cellules dont 37 commerces en activité



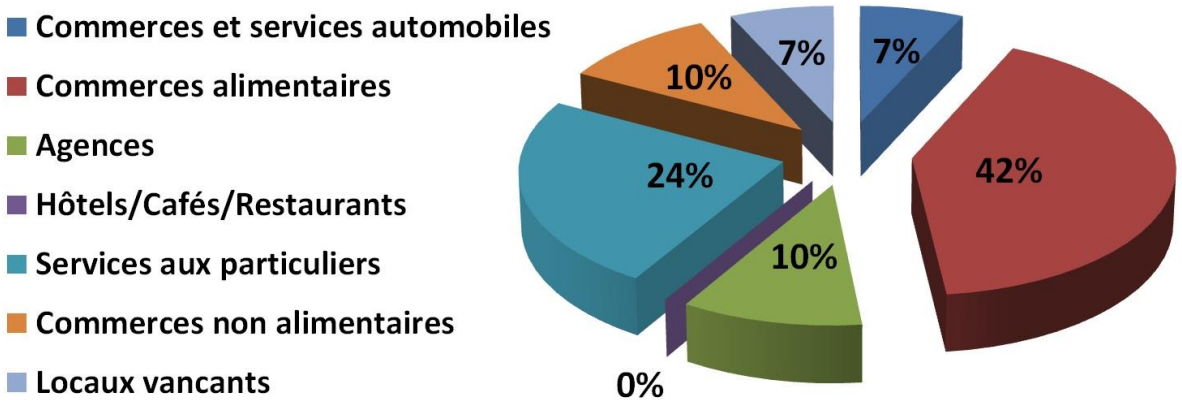
Route du Pavé Blanc : 32 cellules dont 31 commerces en activité



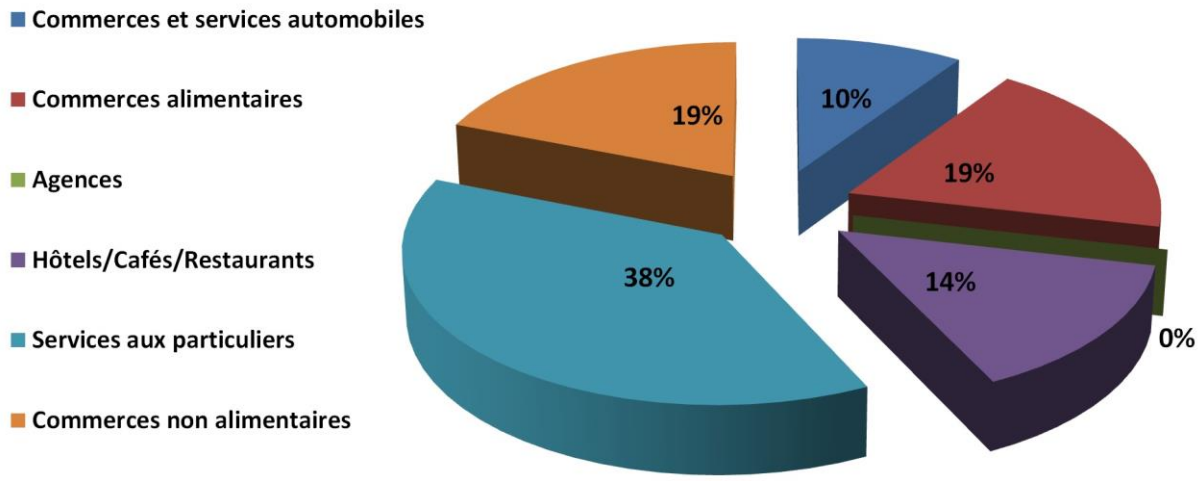
Avenue Henri Barbusse : 32 cellules dont 22 commerces en activité



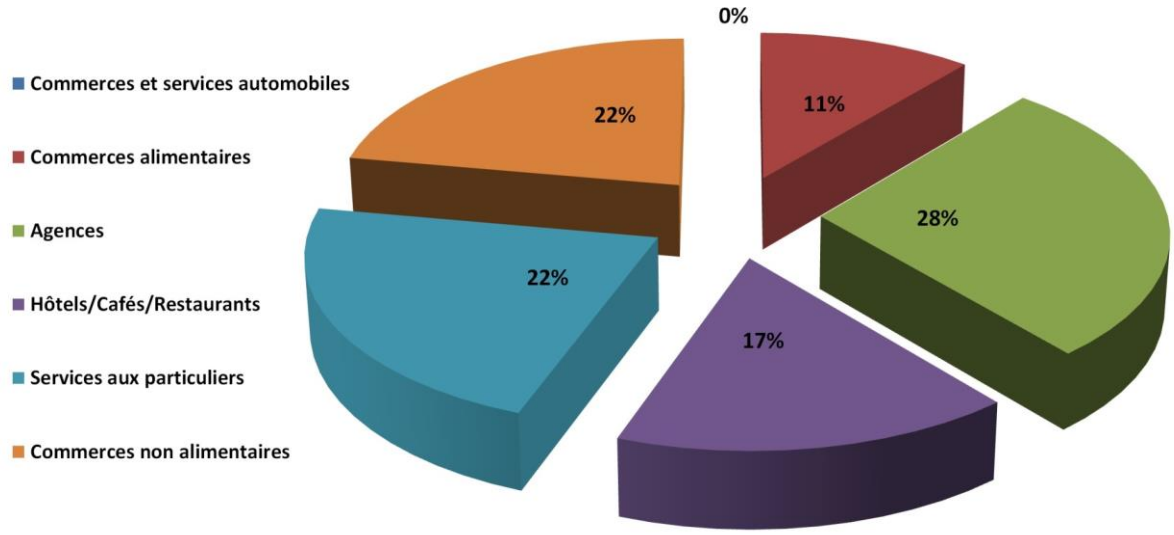
Place Aimé Césaire : 29 cellules dont 27 commerces en activité



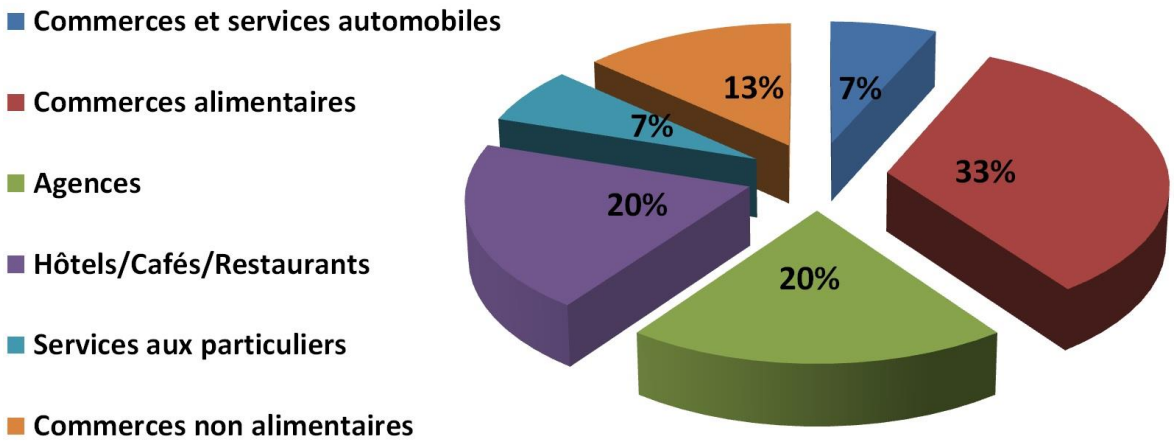
Rue Lazare Carnot : 24 cellules dont 21 commerces en activité



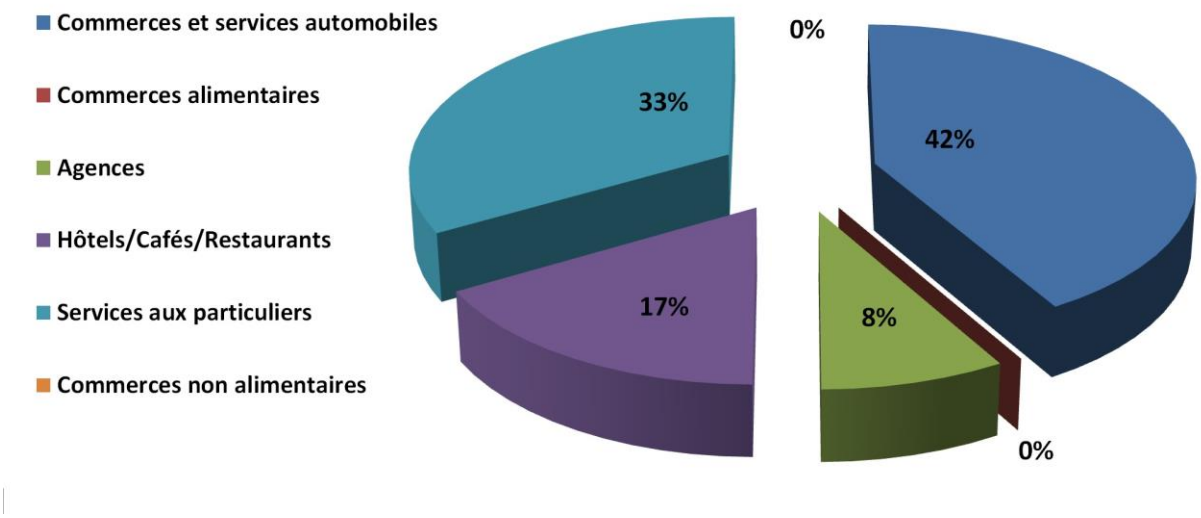
Rue Hebert : 19 cellules dont 18 commerces en activité



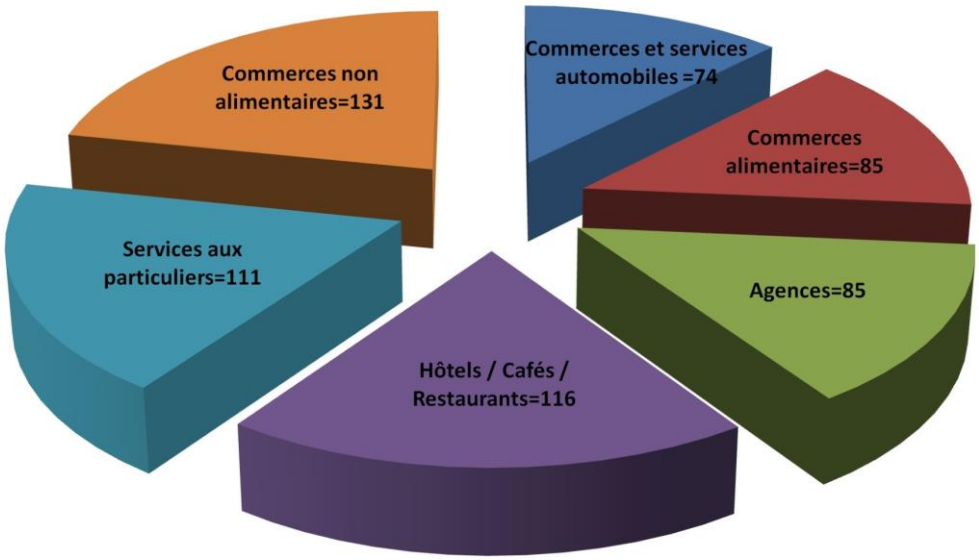
Rue Porte des Trivaux : 17 cellules dont 15 commerces en activité



Avenue Jean-Baptiste Clément : 13 cellules dont 12 commerces en activité



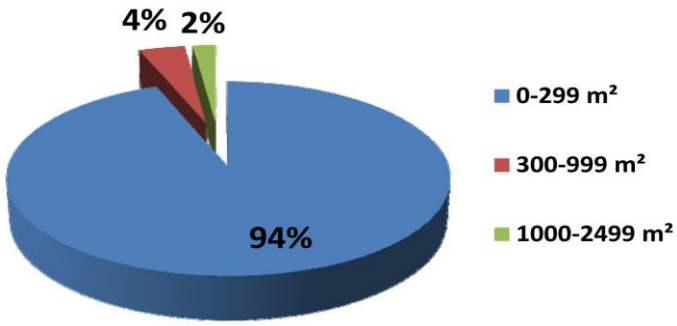
Commerce par secteur d'activités sur le territoire de Clamart



Les activités par secteur sont réparties comme suit :

- Commerce non alimentaire : 21,8%
- Hôtel/Café/Restaurants : 19,3%
- Services aux particuliers : 18,4%
- Agences : 14,1%
- Commerce alimentaire : 14,1%
- Commerce et services automobiles : 12,3%

Surfaces de vente commerces alimentaires et non alimentaires



La majorité des locaux commerciaux ont une surface de vente de moins de 300m².

Evolution du commerce





Source : CCIP, 2008, 2011.

Entre 2008 et 2011, les secteurs en développement sont les commerces alimentaires et les services aux particuliers. En 2011, les taux de ces deux secteurs sont supérieurs à ceux du département des Hauts-de-Seine. Par ailleurs, en 2011, le taux des locaux vacants est de 11% comme celui du département.

Les trois axes de développement du commerce

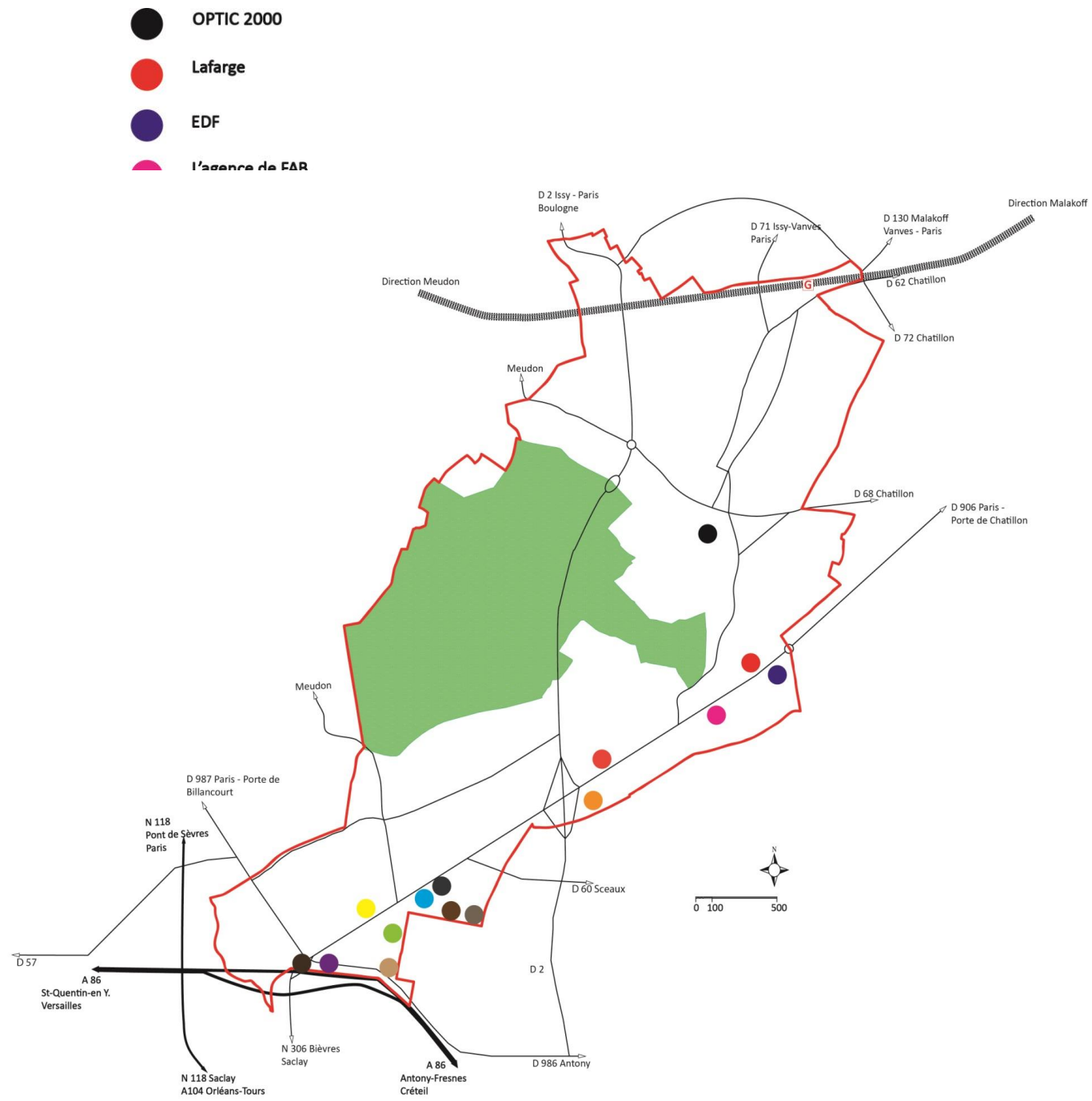
FISAC (Fonds d'Intervention pour la Sauvegarde de l'Artisanat et du Commerce) de Clamart (2011)

1er AXE : Redynamisation du commerce et de l'artisanat par des actions d'animations et de promotions commerciales.

2ème AXE : Redynamisation du commerce et de l'artisanat par des travaux d'aménagement.

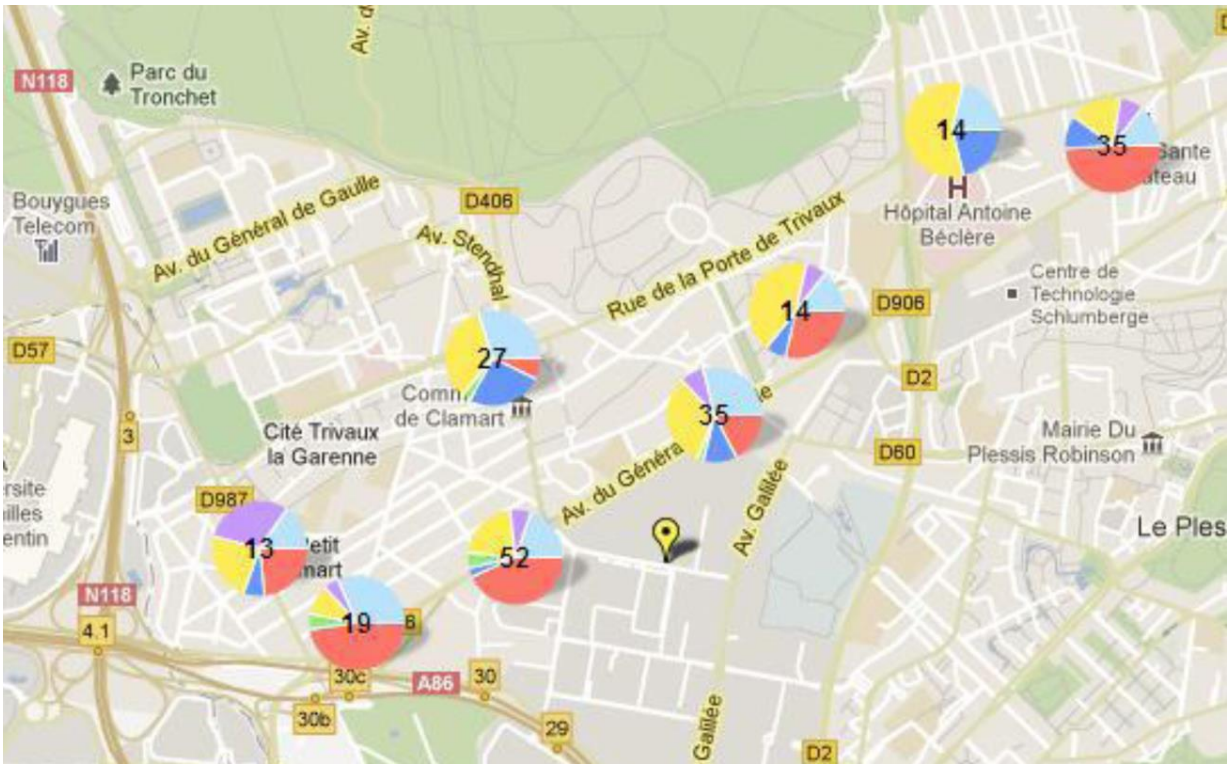
3ème AXE : Communication globale de l'opération et communication autour de chaque manifestation.

Les grandes entreprises



Les grandes entreprises sont implantées autour de la RD906 et notamment au Petit Clamart, sur le site de NOVEOS.

Composition des activités autour de la RD 906



Activité automobile / essence | Commerce, artisanat alimentaire | Hôtels et hébergement similaire | Commerces divers | Services banques agences immobilières | Restauration

Source : CA Sud de Seine

L'activité automobile est très présente dans le Haut Clamart et notamment à l'entrée de ville depuis l'échangeur de l'A86.

La restauration prend une place importante dans la dynamique économique.

Les bureaux

Clamart dispose de 180.000 m² de bureaux dont 45.000 m² sont vacants.

Le développement des bureaux à Clamart est freiné par les facteurs suivants :

- Taxes trop élevées. Une des causes de la perte d'attractivité du bureau à Clamart.
- Bâtiments anciens (hors normes) ou neufs inadaptés.
- Manque de logements pour les salariés des entreprises.
- Manque de transports collectifs adaptés pour les déplacements des salariés.

Le marché de l'immobilier d'entreprise

Le marché de l'immobilier de bureau à Clamart est identique à celui de l'Ile-de-France :

- Les entreprises ont toujours tendance à favoriser le centre de la capitale, malgré l'attractivité des prix proposés à Clamart comme dans les autres communes de la petite couronne parisienne.
- Prix de vente pour un bureau à Clamart : entre 4500€ et 6000€/m² contre 13.000 – 16.000€/m² dans le centre de Paris.

On constate une concentration des zones attractives pour les entreprises dans le centre de Clamart, à proximité de la gare et autour de la RD906.

- Malgré la préférence pour les quartiers centres, il existe une concentration des entreprises dans la zone NOVEOS : entre l'avenue du Général de Gaulle (RD906) et l'A86.

Enjeux

Sur la question de l'immobilier de bureau, le PLU doit répondre à plusieurs enjeux. La mixité fonctionnelle doit être favorisée en profitant de la proximité avec Paris et avec des prix moins élevés que dans le centre de la capitale pour attirer de nouvelles entreprises.

Le développement numérique

Le développement des communications numériques est un enjeu majeur :

- Pour l'attractivité économique du territoire, par la mise à disponibilité d'une offre haut débit concurrentielle et par une offre très haut débit qui participent à la compétitivité des entreprises qui s'y implantent.
- Pour la cohésion sociale et le désenclavement, grâce à un accès facilité aux services et aux commerces en ligne, la possibilité du télétravail, la télé-formation, la télé-médecine,… .

Des orientations générales ont été synthétisées dans la stratégie de cohérence régionale d'aménagement numérique (SCoRAN) francilienne.

Résumé du diagnostic Développement économique

Clamart dispose d'atouts pour le développement économique :

- Maillage commercial bien identifié.
- Commerces variés.
- Activités commerciales et artisanales en progression.
- Existence de grandes entreprises.

Néanmoins des faiblesses sont constatées :

- Taux très élevé de bureaux vacants (25%).
- Départ de certaines grandes entreprises (EDF avec 1500 emplois).
- Manque de places de livraison.
- Manque de places de stationnement pour le développement du commerce.
- Manque de commerces dans certains secteurs de la commune.

En l'absence d'actions spécifiques, la commune sera confrontée aux menaces suivantes :

- Perte d'emploi et d'attractivité en matière de bureaux.
- Manque de places de stationnement et de livraison dans certains secteurs.
- Perte de maîtrise du prix foncier pour l'activité économique (artisanat) autour de pôles d'échanges de transports en commun.

Le développement économique de Clamart peut s'appuyer sur les opportunités suivantes :

- La ligne Grand Paris Express, la future Gare et leur impact sur le développement des activités économiques (bureaux, commerces).
- Le T6, le futur T10 et leur impact sur le développement du commerce de proximité et de l'artisanat.

Orientations liées au développement économique

- Une nouvelle organisation spatiale des activités économiques qui dessinent de nouvelles zones de développement urbain (exemple : les façades de la RD 906 constituent un enjeu d'image et d'attractivité pour des activités économiques)
- Une réorganisation des secteurs d'activités en fonction des besoins sociaux (emplois locaux, services à la population selon la pyramide des âges, …) pour une ville inclusive.
- Une nouvelle articulation à trouver entre développement économique, offre de transports et de stationnement et nouvelles technologies numériques (smart city)
- Meilleures règles d'urbanisme pour un développement des linéaires commerciaux de façon harmonieuse, esthétique et respectueuse du paysage urbain et naturel (l'Après ZPPAUP ; le RLP ; la charte des couleurs, des façades et des devantures commerciales ; le périmètre de sauvegarde des commerces ; la protection des linéaires commerciaux ou encore l'interdiction de changement de destination)
- Une cohérence avec les objectifs du SDRIF : l'intégration d'une politique globale habitat/emploi, prenant en compte les exigences économiques et environnementales (énergies, déchets, pollutions, …)