

plan local d'urbanisme Clamart

PLU

1.3 Rapport de présentation

Diagnostic croisé des secteurs stratégiques

Révision approuvée par délibération du Conseil Territorial : 12 juillet 2016

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

Rédaction



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

Sommaire

Préambule	4
Secteur de la Gare	5
Secteur de la RD906	15

Préambule

Les deux secteurs stratégiques pour le développement territorial de Clamart sont les suivants :

- Le secteur de la Gare
- Le secteur de la RD906

Ces deux secteurs sont bien desservis par les transports en commun. De plus, ils disposent de potentiels fonciers pour la réalisation d'opérations urbaines.

Secteur de la Gare

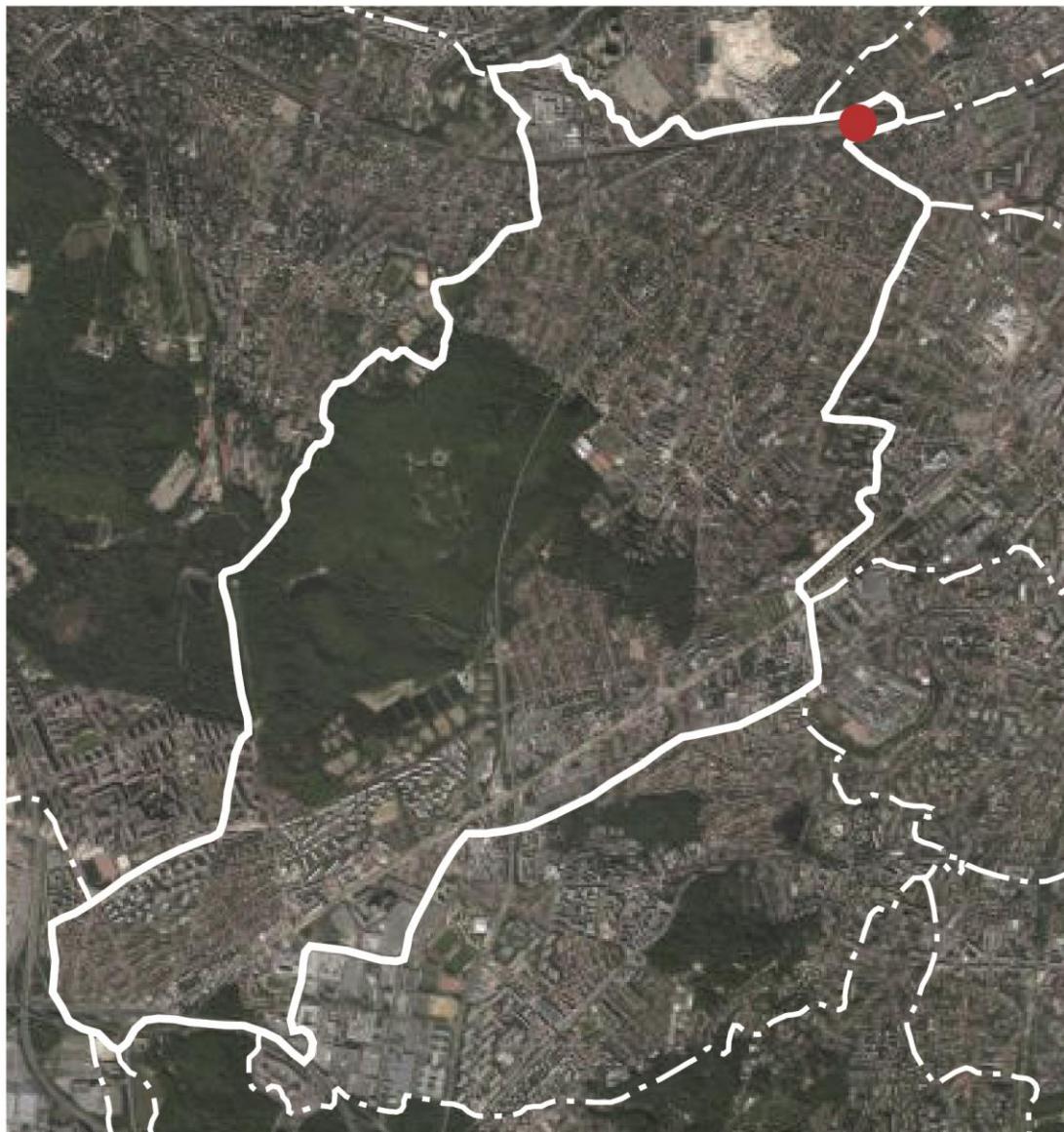
Situation géographique

La gare de Clamart est située à la frontière Nord-Est de la commune de Clamart, au carrefour des villes de Malakoff, Vanves, Issy-Les-Moulineaux et Clamart.

Ce caractère stratégique est renforcé dans le contexte de la création du futur réseau du Grand Paris.

En effet, la ligne 15 constitue une rocade ferroviaire proche de Paris, qui desservira la future Gare de Fort d'Issy-Vanves-Clamart. Elle assurera ainsi des déplacements de banlieue à banlieue, sans avoir à transiter par le centre de Paris.

Selon les chiffres de la Société du Grand Paris, 6.500 voyageurs devraient fréquenter la gare à l'heure de pointe le matin et la gare impacterait 32.000 habitants dans un rayon de 1km. L'aménagement de la gare pose donc de nombreux enjeux en termes d'attractivité et de visibilité.



Projet du Grand Paris Express

La nouvelle gare dénommée Gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart aura 4 accès :

- un accès depuis la position actuelle de la gare SNCF Ligne N Transilien (Clamart) ;
- un accès depuis le boulevard des Frères Vigouroux (Clamart) ;
- un accès depuis la rue du Clos Montholon (Clamart) à l'intersection des communes d'Issy-les-Moulineaux et de Vanves ;
- un accès depuis l'avenue du Général de Gaulle (Issy-les-Moulineaux).

La gare actuelle est accessible par les bus 189, 394 et 579 ou Clamibus.

La future gare sera connectée aux lignes de bus existantes et à la ligne N Transilien qui relie Paris-Montparnasse à Mantes-la-Jolie, Dreux et Rambouillet.



Le rayon de 800 mètres autour de la gare

Le rayon de 800 mètres correspond à l'aire d'influence immédiate de la gare, accessible en 10 minutes à pied.

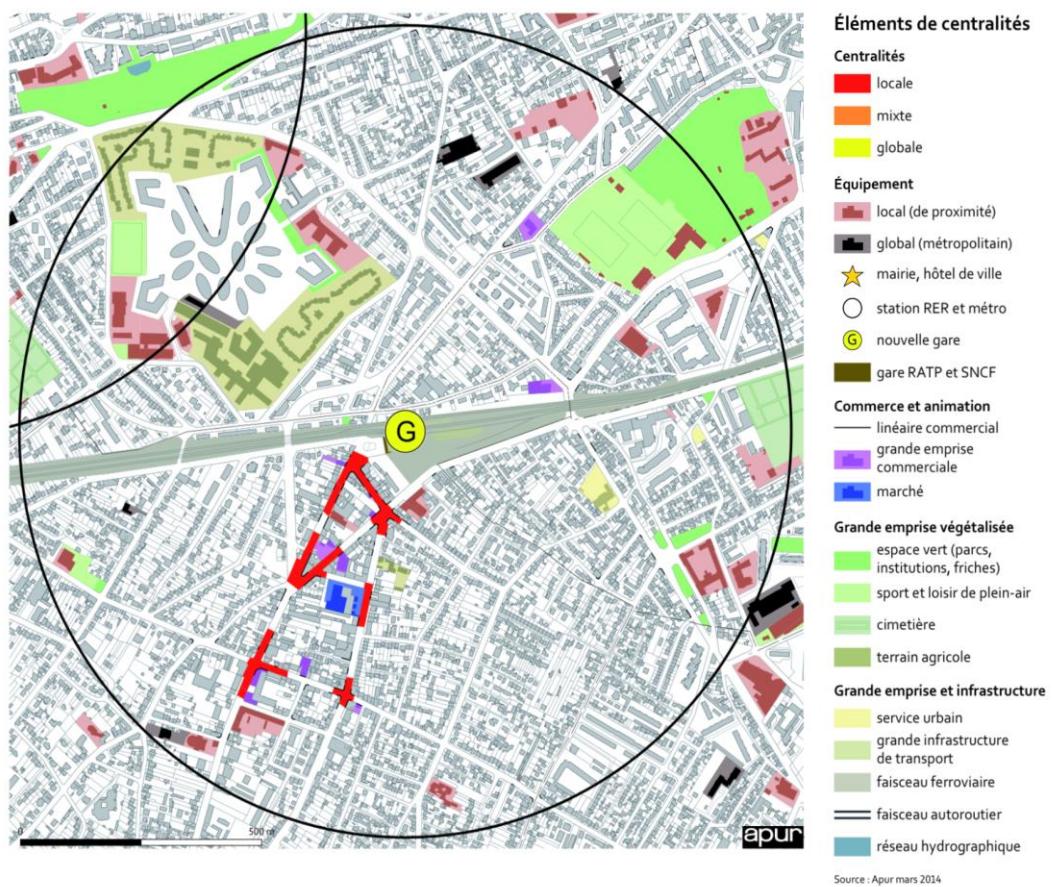
Ce rayon concerne 5 communes : Clamart, Issy-les-Moulineaux, Vanves, Malakoff et Châtillon.



L'APUR a réalisé la monographie des gares de la ligne 15 du GPE, dont la nouvelle Gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart.

Les pages suivantes réunissent des extraits de l'étude de l'APUR.

Centralité

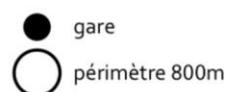


Fonctions



Densité

Densité bâtie à la parcelle



Densité bâtie en m² rapportée à la surface de la parcelle*

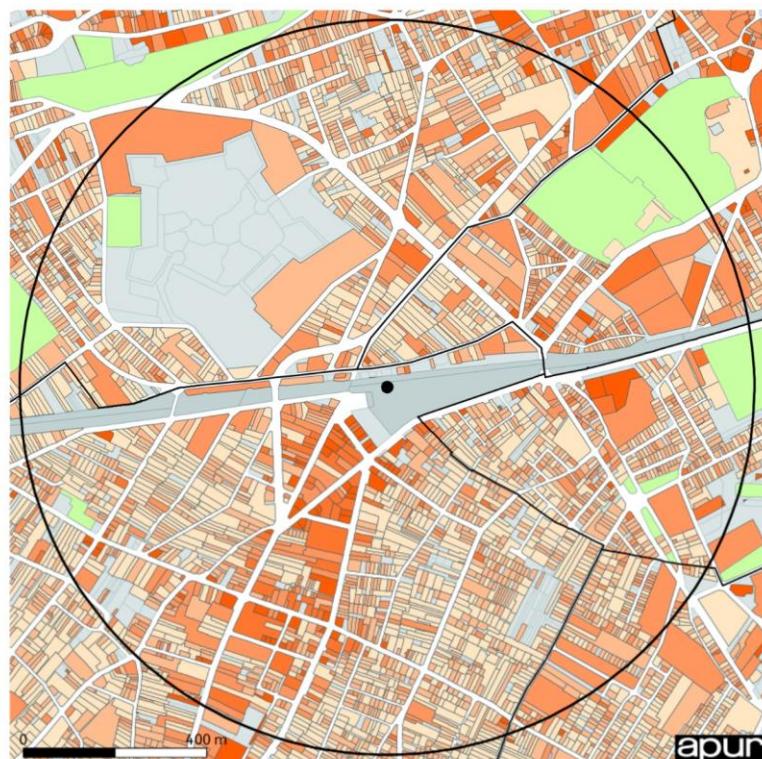
- 0,5 et moins
- de 0,5 à 1
- de 1 à 2
- de 2 à 3
- plus de 3

espaces verts

emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* : définie comme le rapport entre la somme des surfaces de logement + dépendances + activité rapportée à la surface de la parcelle

Sources : DRIEA, MAJIC DGFIP 2011,
BD Parcellaire © IGN2011



Le secteur de la gare de Clamart, dans un rayon de 800 mètres autour de celle-ci, est en pleine mutation. Ce secteur présente un véritable intérêt d'aménagement et de mise en valeur.

Le quartier a connu une croissance démographique continue et importante entre 1999 et 2010 avec une augmentation de la population de 10% durant cette période.

Attractif pour de nouvelles populations du fait de sa proximité avec la gare et de la présence de nombreux commerces, le secteur de la gare constitue une centralité locale autour de la rue Hebert, de l'avenue Jean-Jaurès et de l'avenue Victor Hugo.

Le pôle commercial peut néanmoins être davantage structuré et développé grâce à un programme global d'aménagement.

Les friches de la SNCF, les espaces non qualitatifs autour de la place de la gare et des parcelles communales rue de Fleury constituent un site potentiel d'aménagement urbain.

Constructions et emprises

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

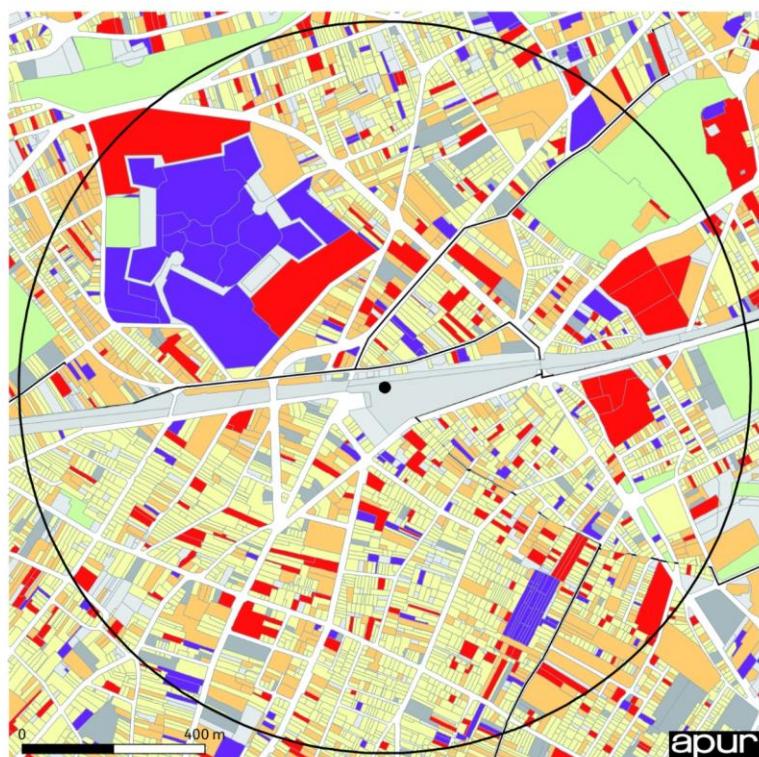
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* définie en prenant en compte l'ensemble des surfaces bâties de logement et d'activité

Source : DGFiP 01/01/2011
Traitement : DRIEA, SCEP, CIG



Hauteurs des bâtiments

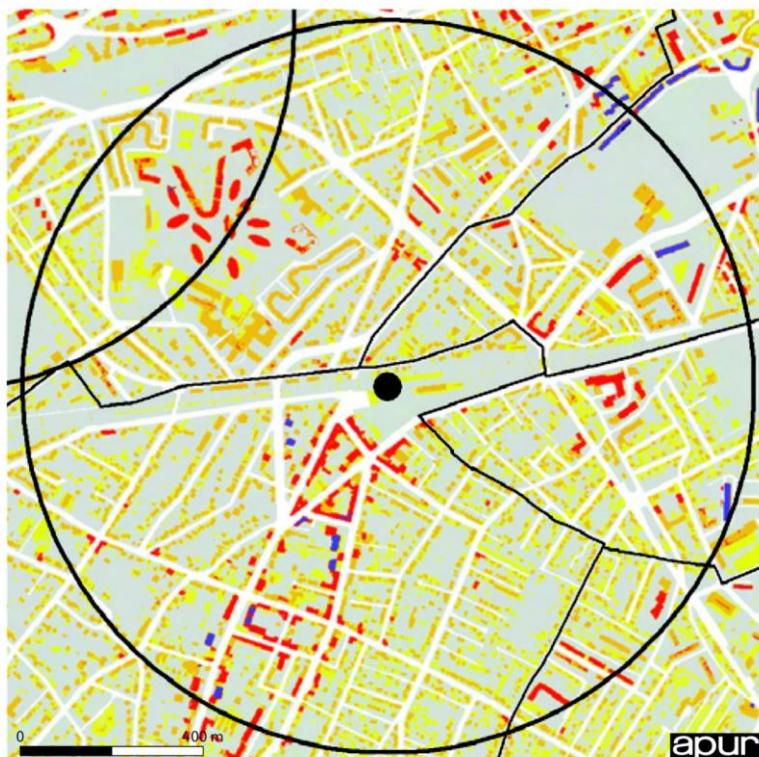
Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

Hauteurs des bâtiments

- moins de 7 m
- 7 à 15 m
- 15 à 25 m
- 25 à 37 m
- plus de 37 m

Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



Forme urbaine

Les bâtiments bordant la gare sont majoritairement des logements collectifs, construits en continu et comprenant du commerce en rez-de-chaussée.

La plupart des immeubles ont été construits avant 1949. La hauteur des bâtiments varie de 15 à 25 mètres (R+4 à R+5+C).

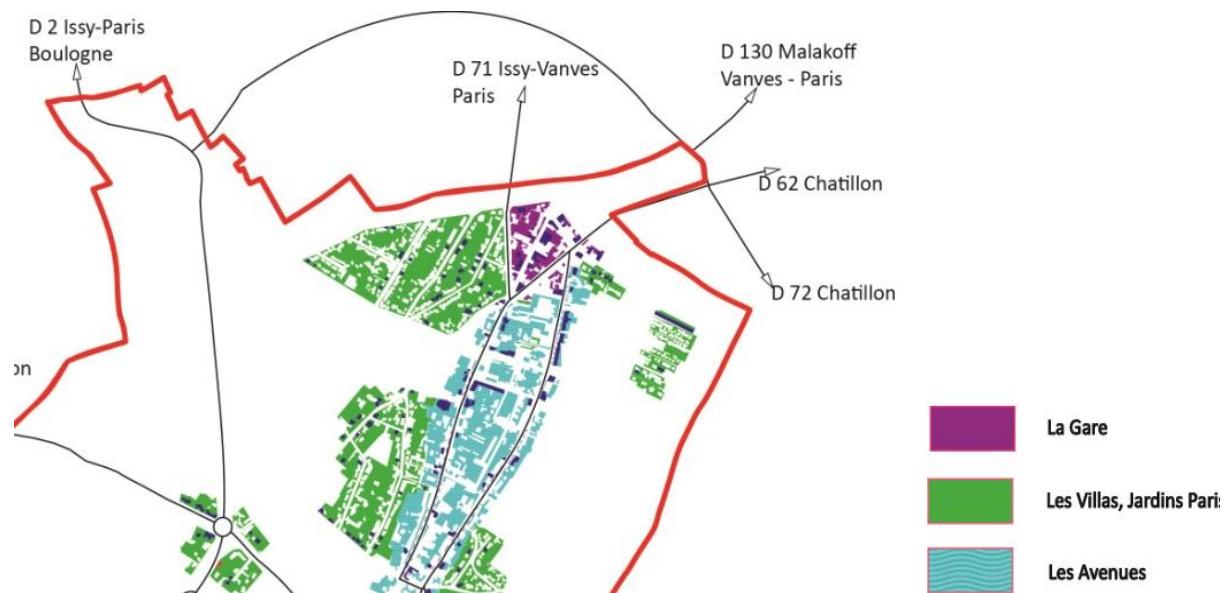
Ce secteur des abords directs de la gare est l'un des plus denses de Clamart.

Ce secteur a une frontière commune avec la ville de Malakoff par le boulevard des Frères Vigouroux. Sur ce boulevard et contrairement à la typologie architecturale de Clamart, les bâtiments d'habitation de Malakoff sont majoritairement des bâtiments individuels de 7 mètres de hauteur (R+1+C).

Patrimoine urbain et paysager

Le site ne présente pas de contrainte en termes de protection du patrimoine dans le périmètre d'un rayon de 500m des abords des monuments historiques.

Néanmoins, les aménagements prévus doivent prendre en compte la spécificité urbaine du quartier dans un souci de respect et de cohérence avec le patrimoine architectural et paysager particulièrement présent dans le quartier (cf. extrait du plan de la ZPPAUP).



Espaces d'intérêt écologique

La richesse écologique des abords de la voie ferrée a été répertoriée dans le diagnostic écologique du rapport de présentation du PLU.

Ces espaces sont d'un intérêt écologique moyen. Ils sont « handicapés » par les discontinuités importantes le long de la voie et par leur faible largeur.

Ce sont des friches avec des marqueurs de prairies mésophiles. Ils sont plus ou moins influencés par les ornementales et par les nitrophiles. La présence de jeunes arbres dénote une forte naturalité des processus en jeu.

La présence d'espèces invasives dénote une fonction de refuge plutôt que de connectivité directe. La présence de vieux arbres en pleine voie ferrée mérite d'être notée. Leur croissance est systématiquement stoppée aux alentours de 15cm.

Il est important de signaler que « *Diplotaxis tenuifolia* », assez rare, et surtout « *Senecio viscosus* », vraiment rare, sont tous deux présents sur le talus de Clamart.

Pollution des sols

Dans la Base de données *BASOL* sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués, il est répertorié le site suivant : Rue Hébert - Bd des Frères Vigouroux (place de la gare) –

Exploitant de produits pétroliers

Produits identifiés : Hydrocarbures

Déchets identifiés : Déchets dangereux et déchets non dangereux

Polluants principaux présents dans les sols et les nappes : Hydrocarbures

Risques immédiats :

- Produits inflammables
- Fuites et écoulements

Impacts constatés : Teneurs anormales dans les eaux souterraines (présence d'une nappe)

Importance du dépôt ou de la zone polluée : Surface (8 ha)

Utilisation actuelle du site : Friche

Le site est sous surveillance.

Risque d'inondation par ruissellement

La maîtrise du ruissellement est un enjeu en matière d'urbanisme. Maîtriser le ruissellement, c'est maîtriser l'imperméabilisation des sols, limiter l'apport en eaux pluviales mais également mettre en place une politique de gestion des eaux pluviales ainsi que des prescriptions sur les nouvelles constructions.

La mise en place de mesures de prévention doit être recherchée dans un objectif de réduction de la vulnérabilité. Cette maîtrise du ruissellement ne peut se faire qu'en coordination avec les partenaires que sont les collectivités, les industriels et les aménageurs.

Nuisances sonores

La voie ferrée est source de nuisances sonores.

La largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la voie ferrée est de 250 mètres. Le niveau sonore est référencé entre 76 et 81 dB (de 6h à 22h) et entre 71 et 76 dB (de 22h à 6h).

Concernant les voies ferrées, l'isolement acoustique visé après travaux doit être au moins de 30 dB(A) et permettre d'atteindre des niveaux sonores intérieurs ne dépassant pas 43 dB(A) sur la période de 6h à 22h et 38 dB(A) sur la période de 22h à 6h.

Secteur de la RD906

Situation géographique

La RD906 constitue la principale artère structurante et borde deux entrées de ville majeures de Clamart.

En effet, ce tronçon constitue par ses proportions (30 mètres de large et 3,5 km de long) un axe important de la ville et un enjeu majeur d'image urbaine de structuration de qualité de vie.

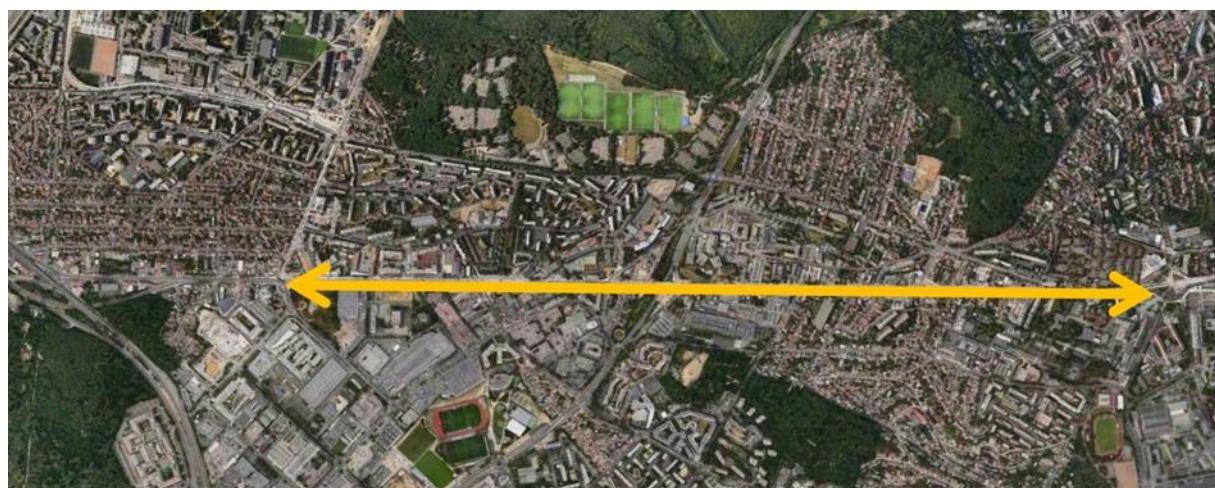
La RD906 traverse la partie d'Est en Ouest de Clamart passant par des secteurs stratégiques en matière de développement urbain.

- La RD906 croise trois entrées de ville :
 - au Nord-Est (entrée de ville Clamart/Fontenay-aux-Roses/Châtillon), il s'agit de la zone de Panorama
 - au Sud-Est (entrée de ville Clamart/Le Plessis Robinson), il s'agit de la zone « Plaine Sud »
 - au Sud-Ouest (entrée de ville et de département : Clamart/Chatenay-Malabry (92)/Bièvres (91)/Vélizy-Villacoublay (78), il s'agit du secteur du Petit Clamart

Le secteur autour du rond-point du Petit-Clamart se situe donc à l'articulation entre trois départements franciliens : l'Essonne, les Yvelines et les Hauts-de-Seine. Ce lieu est certes une entrée dans la ville mais également une entrée dans le département des Hauts-de-Seine et dans la petite couronne parisienne.

Par conséquent, l'entrée de ville située au Sud-Ouest constitue un enjeu spécifique au regard de sa position de porte d'entrée de la Métropole du Grand Paris. Elle est bien desservie par l'échangeur de l'Autoroute A86.

La RD906 est majoritairement irriguée par la ligne du tramway T6.



↔ La RD906 à Clamart

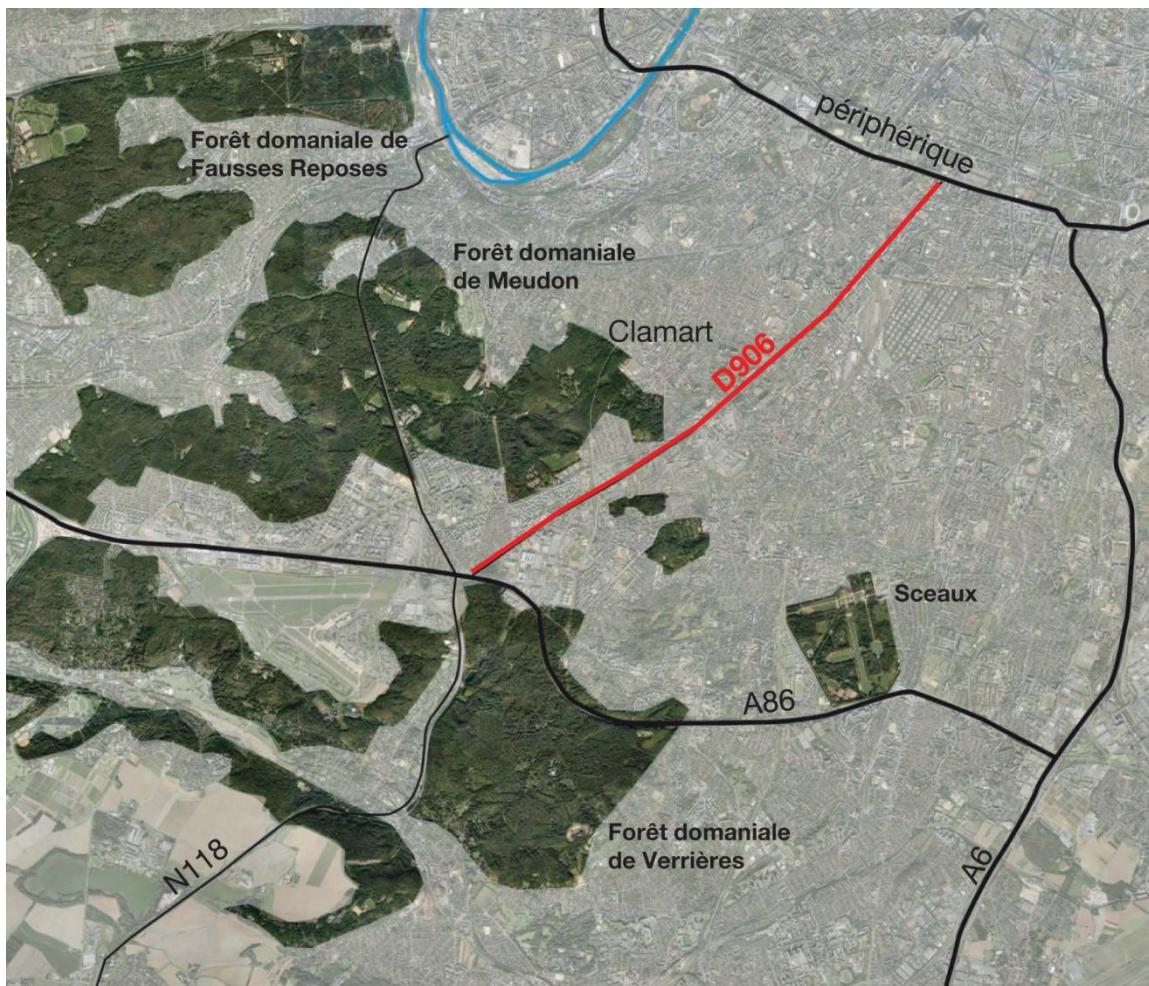
Composition paysagère

Le tronçon de la RD906, situé sur le Haut de Clamart, traverse la Ville de Nord-Est en Sud-Ouest et se trouve sur le plateau de Meudon-Vélizy, délimité par les vallées de la Seine et de la Bièvre.

D'une superficie de 370 hectares, ce plateau se situe sur une ligne de partage des eaux avec d'un côté, les coteaux de Meudon Clamart orientés sur la Seine au Nord et de l'autre côté, les coteaux orientés sur la Bièvre au Sud. La rupture de ce plateau est très visible au niveau de la Place de la Division Leclerc, d'où s'ouvre le grand paysage.

La RD906 s'inscrit dans cette structure paysagère très identitaire avec trois grandes masses boisées à proximité : la forêt de Meudon (1100 hectares), le bois de Clamart (209 hectares) tous deux situés au Nord, et la forêt de Verrières (556 hectares) au Sud.

La présence de ces grandes forêts constitue donc un potentiel paysager très fort. Cependant, depuis la RD906, elles sont quasiment invisibles. Un enjeu important sera de les révéler en créant des liens paysagers et d'usages entre la RD906 et les forêts.



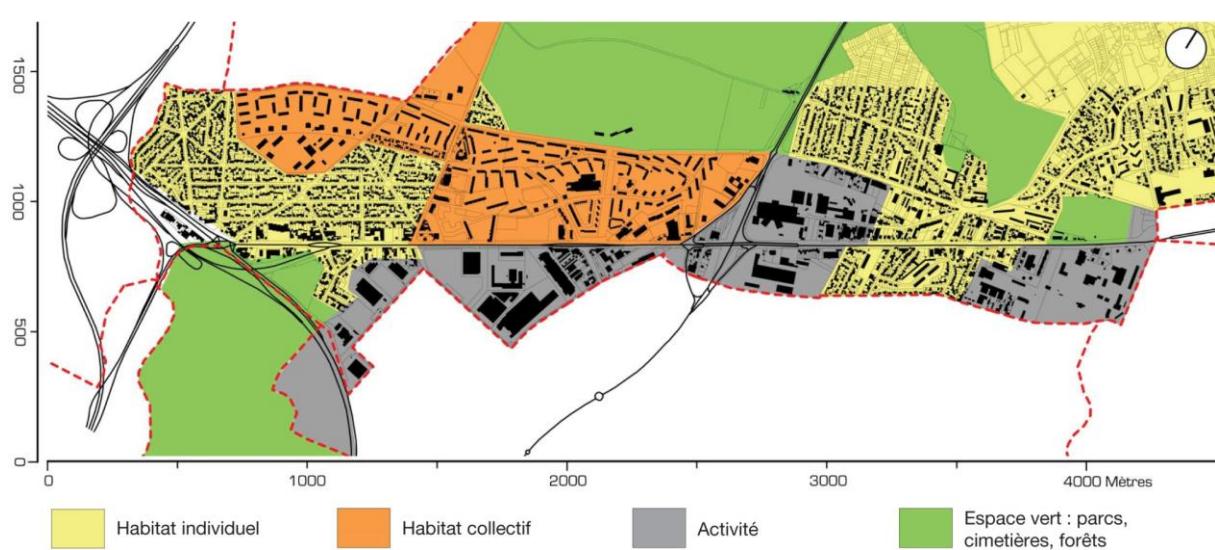
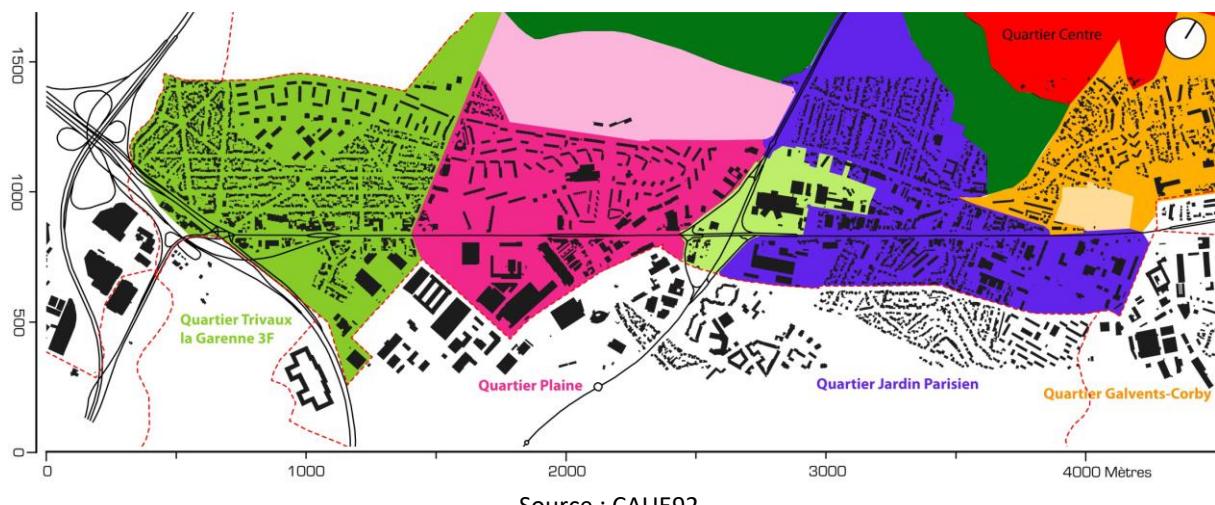
Source : CAUE92

Morphologie urbaine

Sur le territoire de Clamart, la RD906 traverse quatre quartiers :

- Quartier Trivaux la Garenne
- Quartier Plaine
- Quartier Jardin Parisien
- Quartier Galvents-Corby

La première frange de part et d'autre de l'axe, entremêlant les formes et les fonctions urbaines, offre un paysage hétérogène, qui ne reflète pas l'image des quartiers se développant à l'arrière. L'un des enjeux sera donc de réaliser des opérations d'une certaine échelle, afin que les constructions nouvelles implantées le long de la RD906 s'articulent avec les constructions situées dans les quartiers environnants.



L'analyse des formes urbaines fait apparaître de grandes plaques morphologiques clairement identifiées :

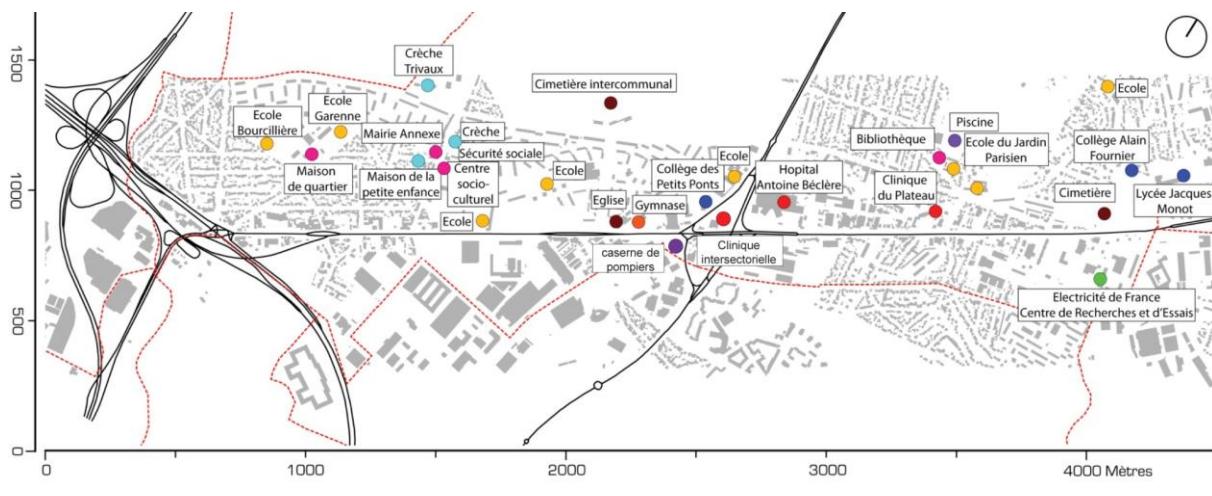
- des secteurs pavillonnaires, caractérisés par un petit parcellaire et un habitat individuel ;
- des secteurs d'habitat collectif, caractérisés par un grand parcellaire où ont été conçues des opérations d'ensemble dans les années 1950/1960 (cité de la Plaine, cité Garenne) ;
- des secteurs d'activités, principalement au sud de la RD906, caractérisés par la taille importante des parcelles et du bâti ;
- des espaces paysagers.

Forme urbaine

Les bâtiments implantés le long de la RD906 sont multiples tant par leurs formes (pavillons, grands ensembles, zones d'activités, etc.) que par leurs fonctions (bureaux, logements, commerces). L'image perçue est celle d'un paysage hétéroclite, sans grande qualité, qui ne correspond pas à l'image d'un cadre de vie prisé par les Clamartois.

En effet, un fort décalage existe entre l'image « traditionnelle » de Clamart et celle de la RD906. Clamart, à proximité de vastes espaces boisés (environ 1/3 de la surface de la commune) et un centre-ville bien constitué avec de nombreux équipements, est « une ville où il fait bon vivre ». La RD906 ne reflète pas cet environnement de qualité.

Position des équipements



Les équipements sont tous situés au Nord de la RD906, ce qui s'explique par la proximité de la limite communale au Sud et par la faible emprise des quartiers d'habitation. Malgré le nombre de logements restreint, ceux-ci engendrent des flux de part et d'autre de la RD 906 pour accéder aux équipements.

Peu d'équipements sont directement implantés sur la RD906 mais ceux-ci jouent un rôle de repères urbains :

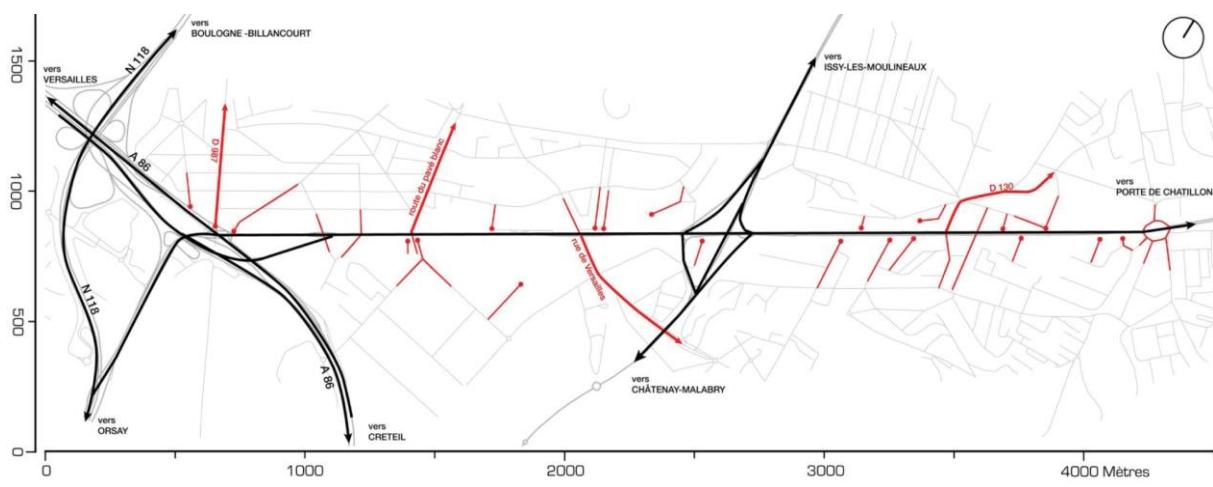
- Le cimetière du Bois Tardieu et le mausolée de Jules Hunebelle (classé Monument Historique)
- L'hôpital Béclère
- La clinique intersectorielle Paul Guiraud
- La caserne de la BSPP (Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris)
- L'église Saint-François de Sales
- L'école Léopold Sédar Senghor (implantée le long de la RD 906 mais très peu visible)

Trame viaire

La RD906 crée une coupure dans la trame viaire de Clamart. Le croisement entre la RD2, voie intercommunale structurante, et la RD906 est traité par une différence de niveaux, suivant le fonctionnement d'un échangeur routier. Le nombre de carrefours est donc limité, ce qui renforce le caractère peu urbain de la RD906.

Cette situation engendre de grands îlots, dont certains ne permettent pas les traversées. Ainsi, l'îlot de l'hôpital Béclère crée une forte coupure entre la RD906 et le quartier d'habitation du Jardin Parisien, obligeant certains habitants à un large détour pour rejoindre la future station de tramway. Les traversées informelles du site de l'hôpital sont habituelles. Elles gagneraient à être pérennisées par un cheminement au statut clairement reconnu.

Un certain nombre de voies, de faible gabarit et destinées à une desserte très locale, débouchent directement sur la RD906, ce qui engendre des points accidentogènes et des conflits d'usages liés à l'absence de transition ou d'espace public intermédiaire.



Source : CAUE92

Typologie des commerces

L'offre commerciale autour de la RD906 se répartit entre :

- Des commerces de proximité (banques, restaurants, supermarchés).
- Des commerces spécialisés dans le tricot.
- Des commerces liés à la voie de transit.

Une place très importante est donnée :

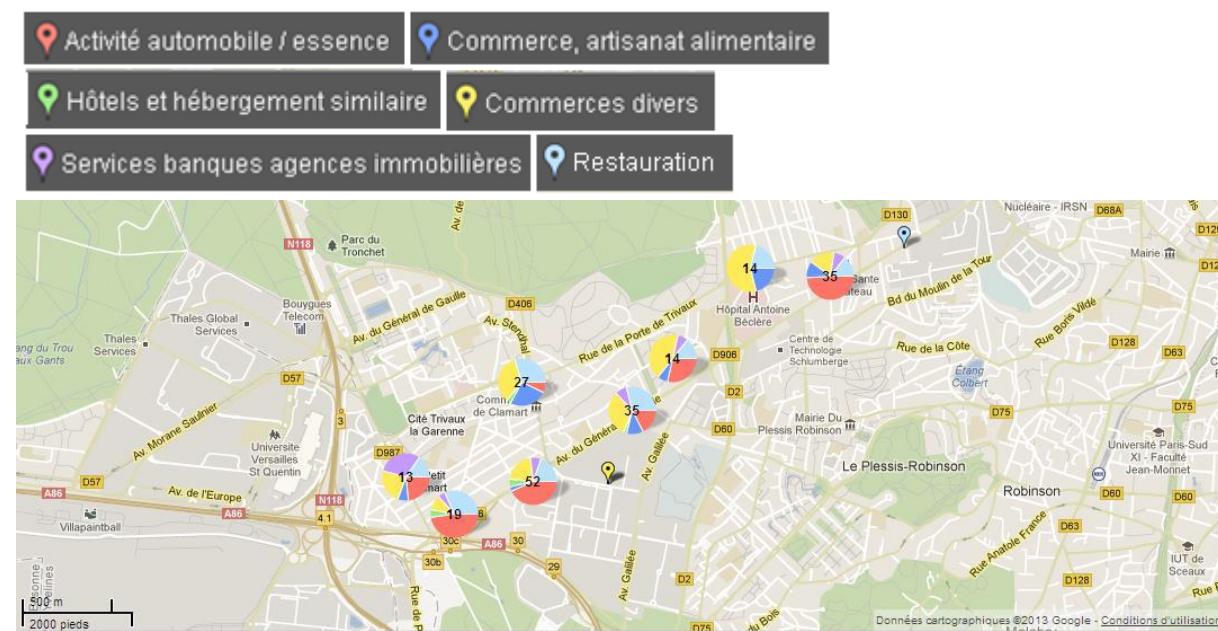
- aux commerces et à l'artisanat en lien avec l'automobile (plus d'une vingtaine le long de l'axe : matériel, services, concessionnaires et garagistes) et d'autre part,
- aux commerces et à l'artisanat en lien avec le bâtiment (Docks de Clamart, Kiloutou, etc).

Un bon nombre de ces commerces et de locaux d'artisans sont implantés sur de grandes parcelles occupées seulement par un bâtiment en rez-de-chaussée au centre de celles-ci.

Ces commerces et services sont par ailleurs principalement accessibles par l'automobile, ce qui engendre du stationnement anarchique.

Le caractère très hétérogène de ces commerces et de l'artisanat le long de la RD906, leur implantation peu dense et isolée, ainsi que la forte prédominance des enseignes, reflètent l'image d'une entrée de ville sans grande qualité, en particulier dans le Petit Clamart.

Implantation des activités



Sur la RD906 se concentrent les entreprises de Clamart.

Deux sites d'activités structurent la RD906 :

- Panorama (site EDF)
- NOVEOS (zone d'activités Plessis - Clamart)

Analyse générale

La RD906 traverse le territoire de la commune de Clamart sur une longueur de plus de 3,5 kilomètres. Au centre de cette avenue dénommée Général de Gaulle, la RD906 croise la RD2, créant un secteur stratégique.

La RD906 est majoritairement irriguée par la ligne du tramway T6 reliant Clamart à Vélizy dans les Yvelines et Paris par la ligne 13 du métro (terminus Chatillon / Montrouge).

Le Tramway T6 mis en service le 13 décembre 2014 sur un tronçon Chatillon-Montrouge-Vélizy sera prolongé, au printemps 2016, jusqu'à Viroflay.

Le tramway T10 est en cours d'étude. Il empruntera à Clamart principalement la RD2. Par conséquent, l'intersection de ces deux routes départementales sera à terme également l'emplacement du croisement et donc de l'intersection des deux lignes de tramway T6 et T10.

Ce secteur sera donc propice au développement d'un pôle multimodal afin d'y accueillir tous les modes de déplacements comprenant également les pistes cyclables et les parkings relais.

Par ailleurs, l'intersection de la RD906 et la RD2 se situe au sein d'un espace naturel sensible et un axe écologique important. En effet, cet axe relie la forêt de Meudon au bois de la Solitude (Le Plessis-Robinson) constituant des espaces verts d'intérêt écologique.

Par conséquent, la RD906 se trouve bordée sur une partie de son linéaire de quelques emprises foncières à préserver et à développer dans le cadre de la trame verte et bleue.

