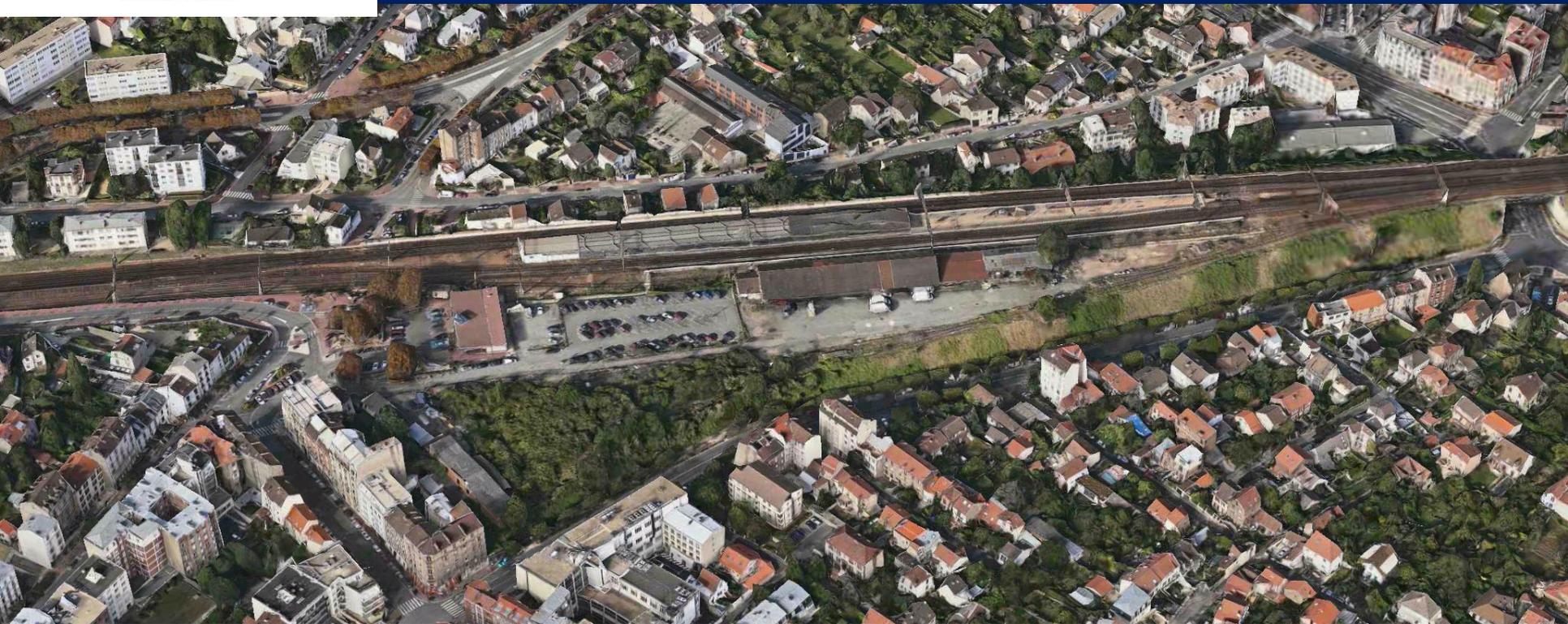


3.3 OAP Secteur Gare



Rédaction

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



Préambule.....4

Cadre juridique
Situation géographique
Projet du Grand Paris Express

Diagnostic urbain.....8

- Périmètre de réflexion
- Centralité
- Fonctions
- Densité
- Constructions et emprises
- Hauteurs des bâtiments
- Paysage urbain
- Diagnostic général

Diagnostic du site.....19

- Périmètre d'étude
- Contenu du périmètre
- Etat initial
- Analyse de l'état initial
- Zonage du PLU

Orientations.....33

- Principe d'aménagement
- Principe de composition du bâti
- Principe d'organisation des déplacements
- Principe de valorisation des atouts naturels
- Principe de programmation de la qualité urbaine

Conclusion.....39

Préambule

L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) est un outil de projet d'intégration des projets envisagés dans le PLU pour concilier urbanisme et environnement et améliorer la qualité urbaine.

Les OAP dénommées initialement « orientations particulières d'aménagement », créées par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) et précisées par la loi Urbanisme et Habitat (UH), étaient intégrées au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Les OAP constituent désormais une pièce constitutive du dossier PLU. Elles sont obligatoires depuis la promulgation de la loi ENE dite Grenelle II du 12 juillet 2010.

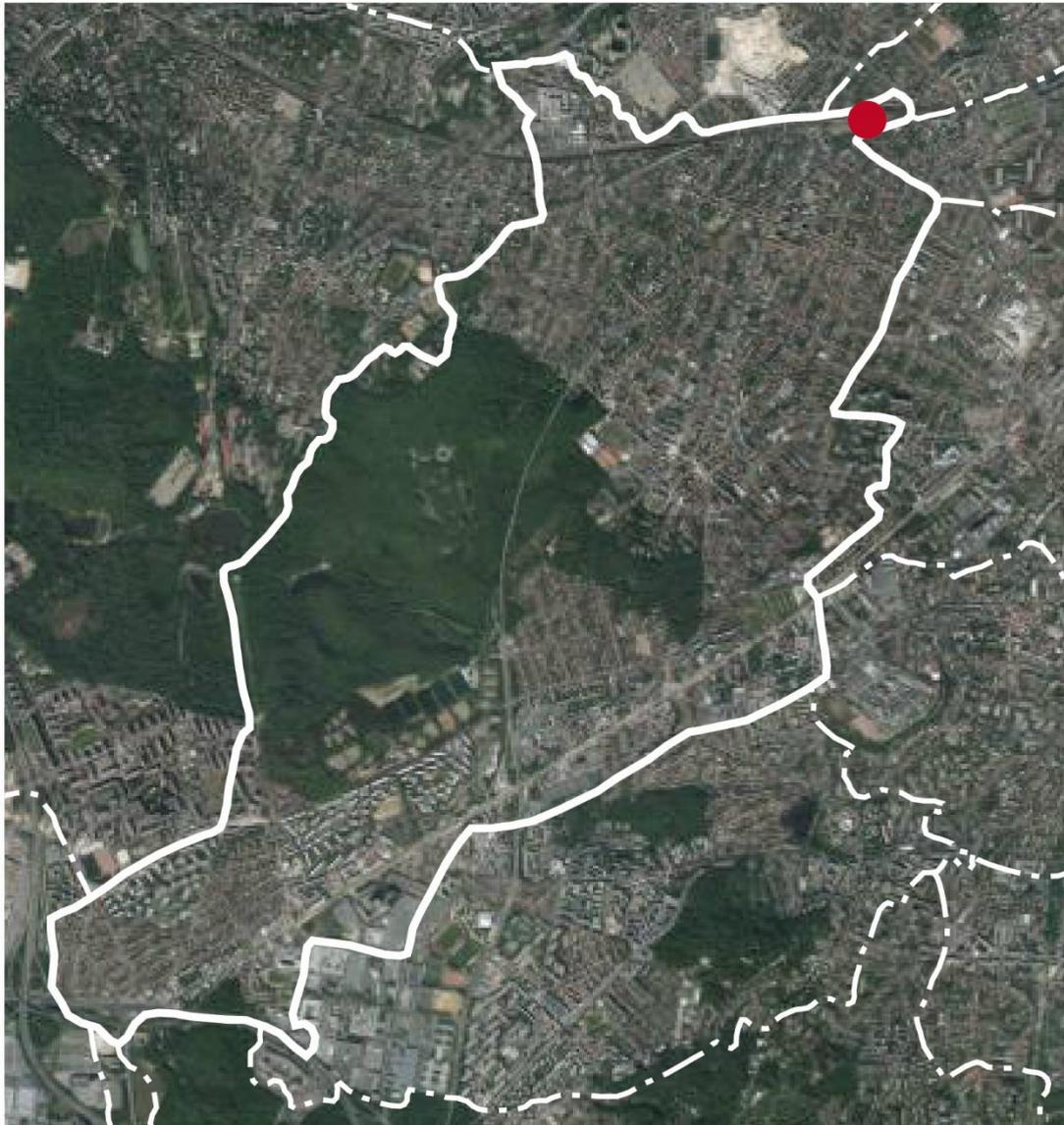
Les OAP doivent être cohérentes avec le PADD et concerner, dans le cadre de la prise en compte du Grenelle II, les domaines de l'aménagement, de l'habitat et des déplacements. L'article L123-1-4 du code de l'urbanisme (créé par la Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 – art.19 (V) précise le contenu des OAP qui constituent une traduction spatiale plus précise de certains des objectifs du PADD.

Article L123-1-4 du code de l'urbanisme : « En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation, un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics...»



La gare de Clamart : un site stratégique

Elle 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.

Diagnostic urbain

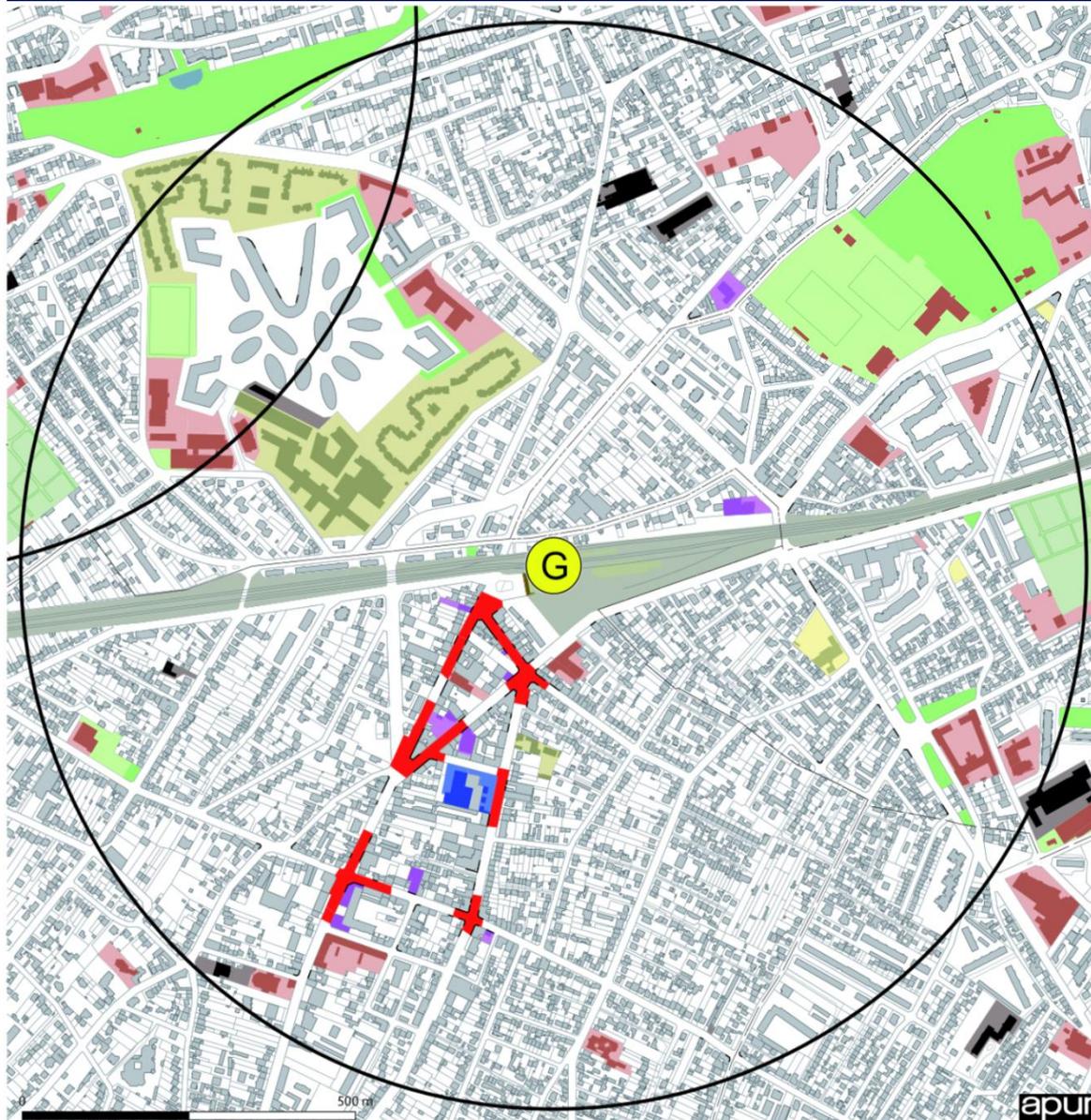


Le périmètre de réflexion s'étend sur un rayon de 800 mètres autour de la gare.

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.



Éléments de centralités

Centralités

- locale
- mixte
- globale

Équipement

- local (de proximité)
- global (métropolitain)
- ★ mairie, hôtel de ville
- station RER et métro
- G nouvelle gare
- gare RATP et SNCF

Commerce et animation

- linéaire commercial
- grande emprise commerciale
- marché

Grande emprise végétalisée

- espace vert (parcs, institutions, friches)
- sport et loisir de plein-air
- cimetière
- terrain agricole

Grande emprise et infrastructure

- service urbain
- grande infrastructure de transport
- faisceau ferroviaire
- faisceau autoroutier
- réseau hydrographique

Source : Apur mars 2014

Fonctions dominantes

Logement

-  discontinu collectif
-  continu collectif
-  individuel
-  hôtel

Équipement

-  public ou privé
-  emprise commerciale
-  marché couvert
-  station RER, métro et/ou tramway existante
-  station du RGPE
-  parking / local technique

Emprise d'activité

-  activité tertiaire
-  activité économique et/ou industrielle

Emprise non bâtie

-  espace vert (public, institutions, jardins partagés)
-  sport et loisir de plein-air
-  cimetière
-  terrain non bâti
-  ruine, friche ou terrain nu

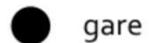
Emprise en travaux

-  chantier en cours

Source : Apur mars 2014



Densité bâtie à la parcelle



gare



périmètre 800m

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

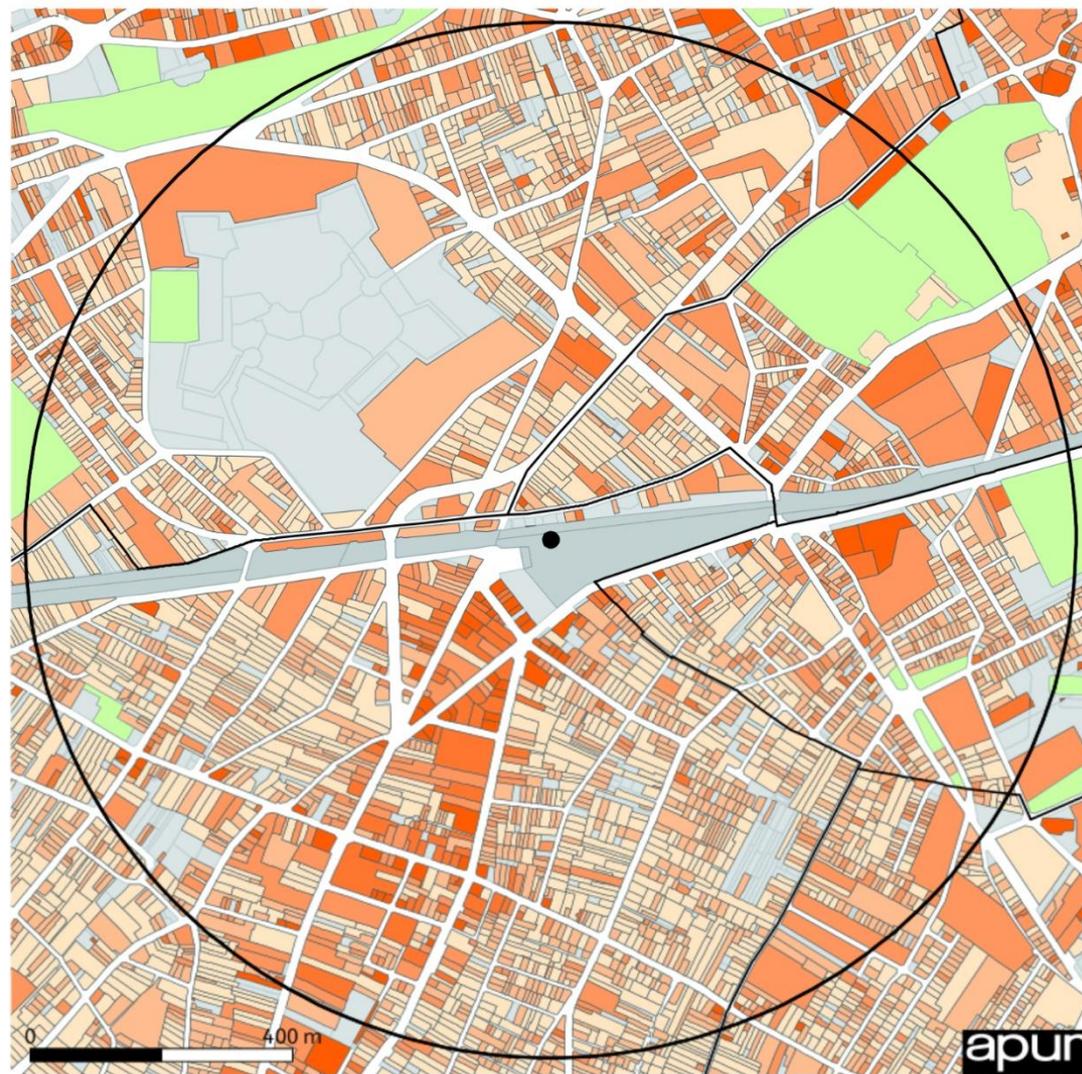
plus de 3

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



Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

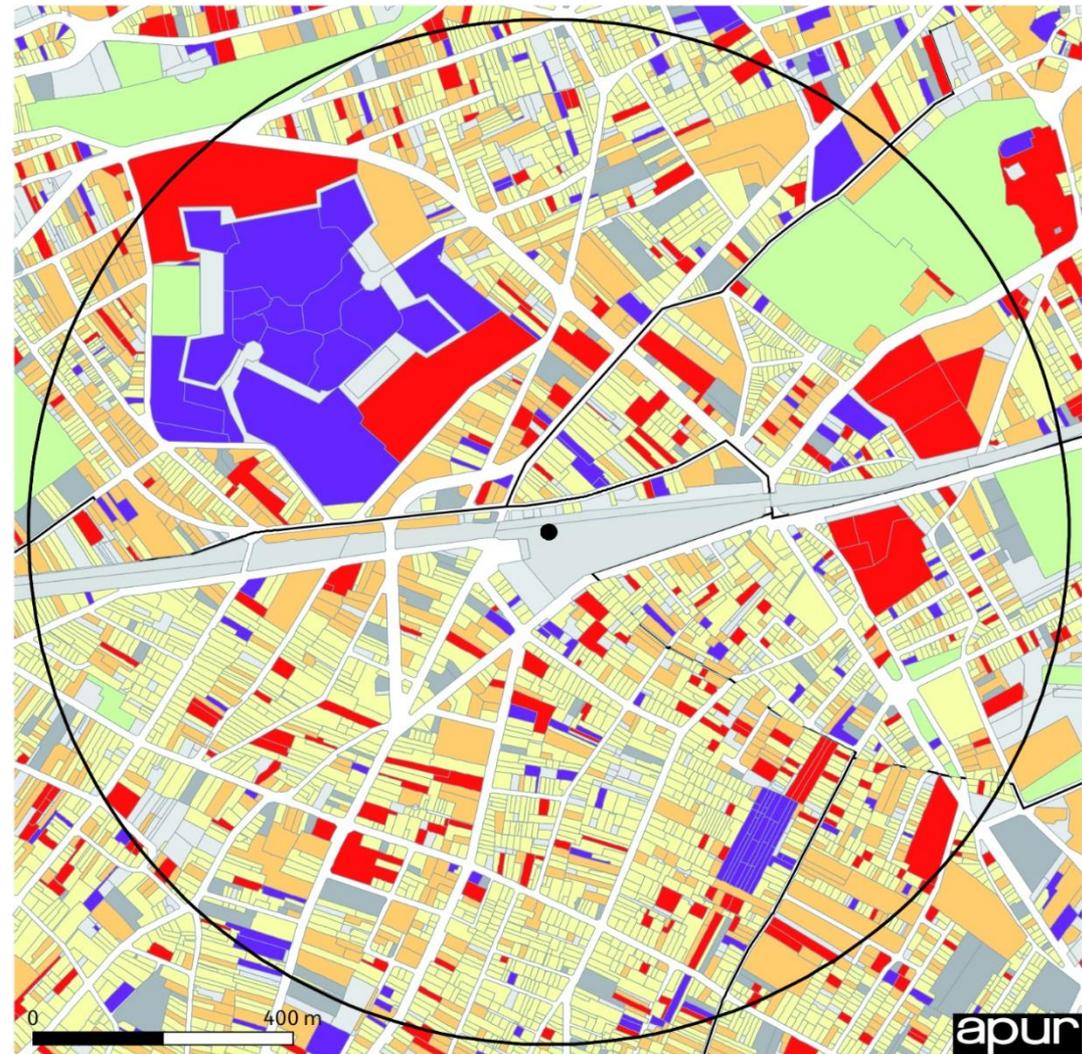
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

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



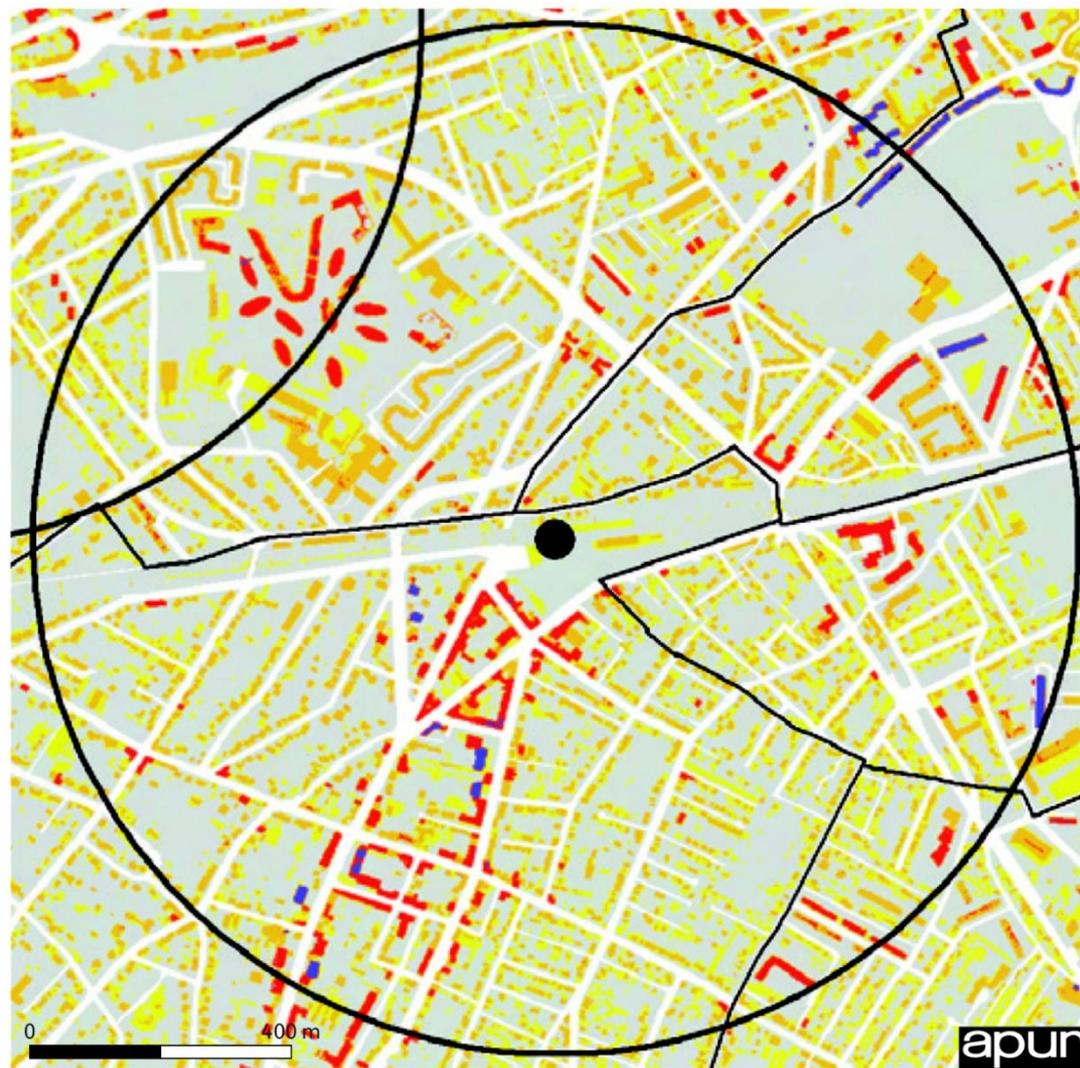
Hauteurs des bâtiments

- 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









Densité

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 des rues 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.

Forme urbaine

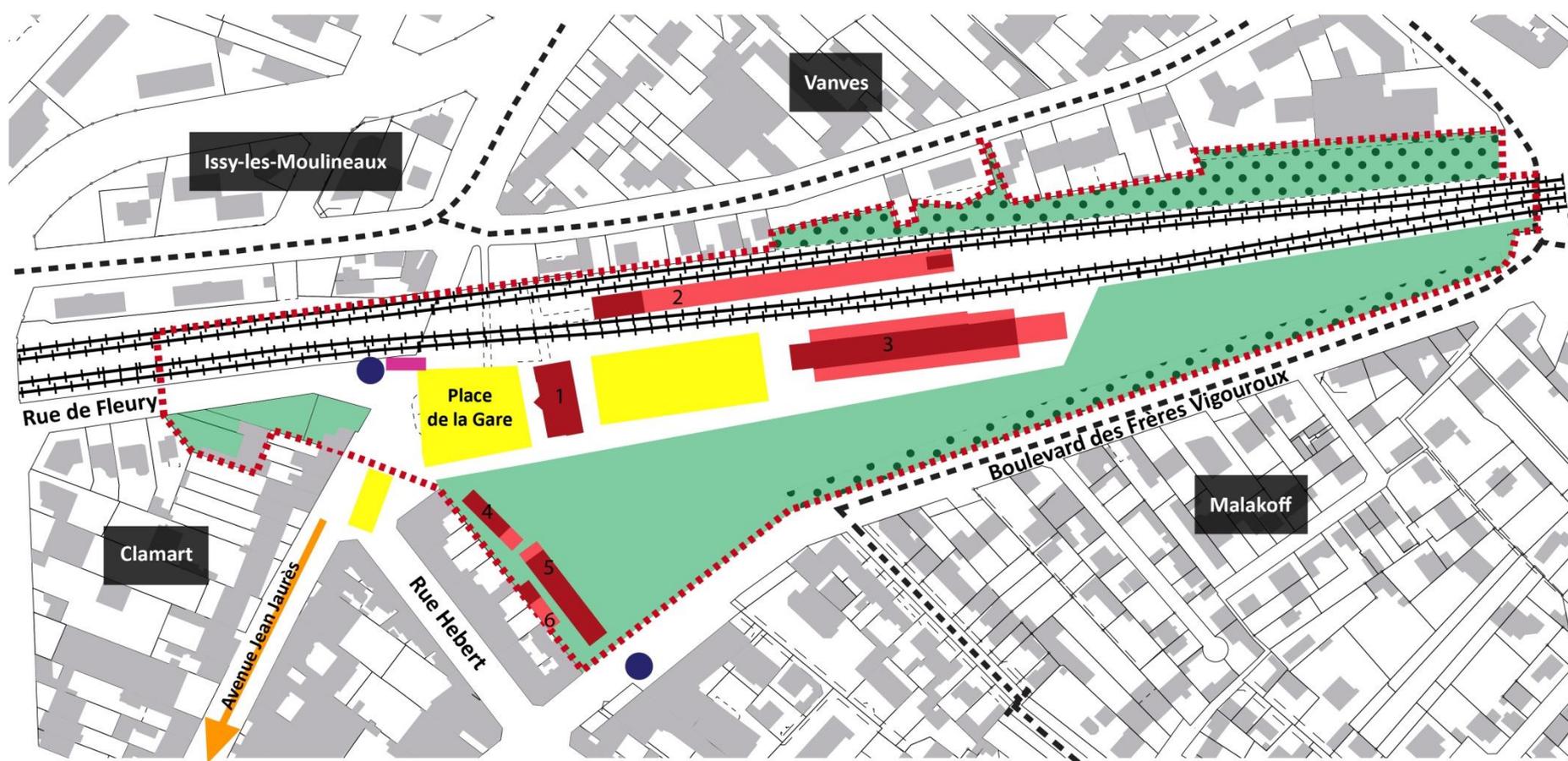
Les bâtiments bordant la gare sont majoritairement des logements collectifs, construits en continu comprenant du commerce en rez-de-chaussée.

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.

Néanmoins, 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).

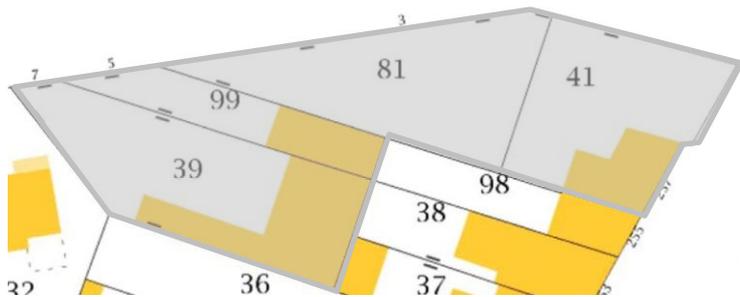
Diagnostic du site



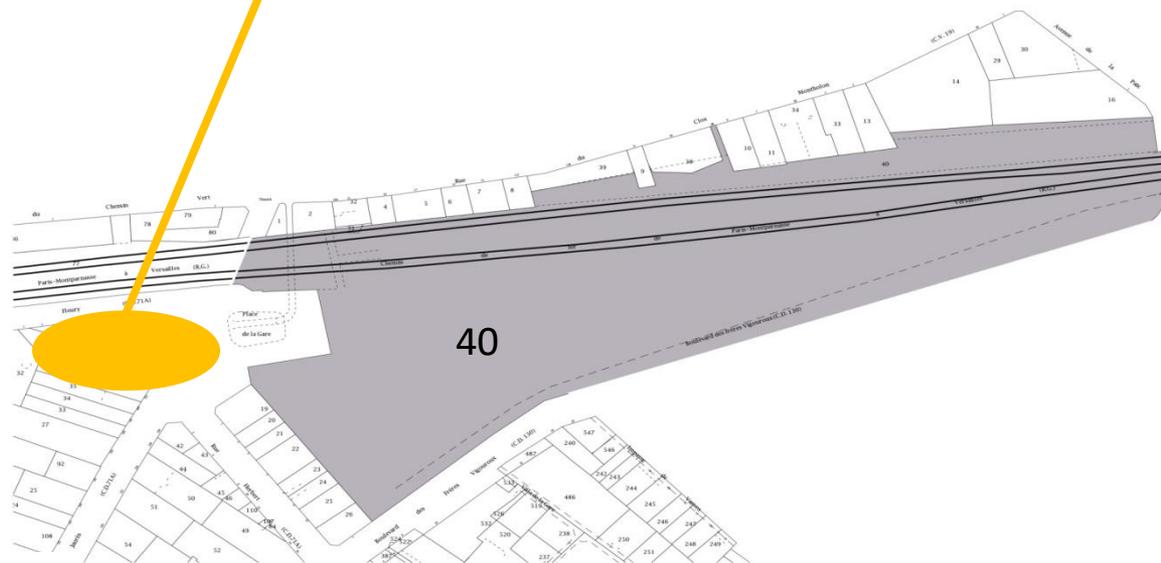
- Périmètre d'étude
- Limites communales
- Bâti
- Lignes ferroviaires
- Stationnement voitures
- Stationnement deux roues
- Bâtiment sur emprise SNCF
- ← Axe commercial important
- Friches
- Friches boisées
- Arrêt de bus

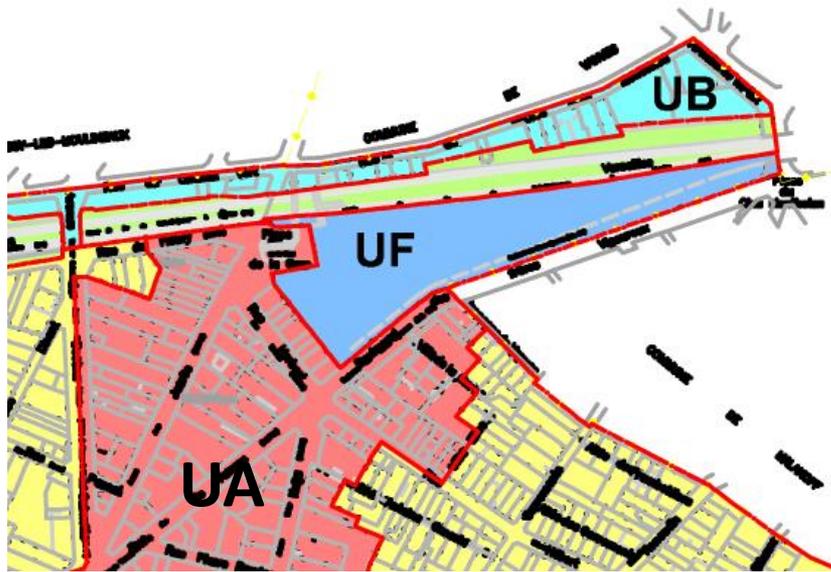
Etat initial du site





Adresse	N° Parcelle	Superficie m ²
Friche RFF	40	38.143
1 Rue de Fleury / 257 Rue Jean-Jaurès	41	335
3 Rue de Fleury	81	380
5 Rue de Fleury	99	148
7 Rue de Fleury	39	430





Le plan de zonage actuel du PLU

Les parcelles N°41, 81, 99, 39 et la Place de la Gare (déclassée du domaine public) dont une partie sera concernée par les constructions sont inscrites en zone UA (quartier centre).

La parcelle N°40 est en zone UF (activités économiques) et en partie en zone UM.

Dans le nouveau PLU, la zone UF est modifiée en zone UA.

Synthèse des règles de la zone UA actuelle :

Emprise au sol (règles maximum)

50% de la superficie du terrain

Hauteur maximum (règles maximum)

15 M à l'égout du toit

18 M au faitage

15M de la dalle plancher (toiture terrasse)

Aspect extérieur (règles maximum)

Longueur façade maxi 20M

Clôtures sur rue hauteur maxi 2M (partie pleine maxi 1,2M)

Clôtures en limites séparatives maxi 2,6M

Panneaux solaires 30% du pan de toit

Panneaux solaires interdits dans ZPPAUP

Recommandation de matériaux HQE

Stationnement (règles minimum)

Dans un rayon de 400m autour des gares et des stations de Tramway, les normes de stationnement pour les constructions à destination autre que celle de logements pourront être divisées par 2 (règles PLU actuel).

Habitat : 1 place / log et 2 places pour $\geq 75m^2$

Habitat locatif aidé : 1 place/log

Commerce : 1place pour $100m^2$ de SdP (Surface de Plancher)

Commerce et entretien voiture : 10pl pour $100m^2$

Commerce > $2000m^2$ (place livraison $100m^2$)

Bureaux : 1place pour $50m^2$ de SdP

Activités : 1 place pour $100m^2$ de SdP

Hôpital : 1 place pour 3 lits

Hôtel : 1 place pour 5 chambre + 1 emplacement.

Restaurant : 1 place pour $50m^2$ de SdP

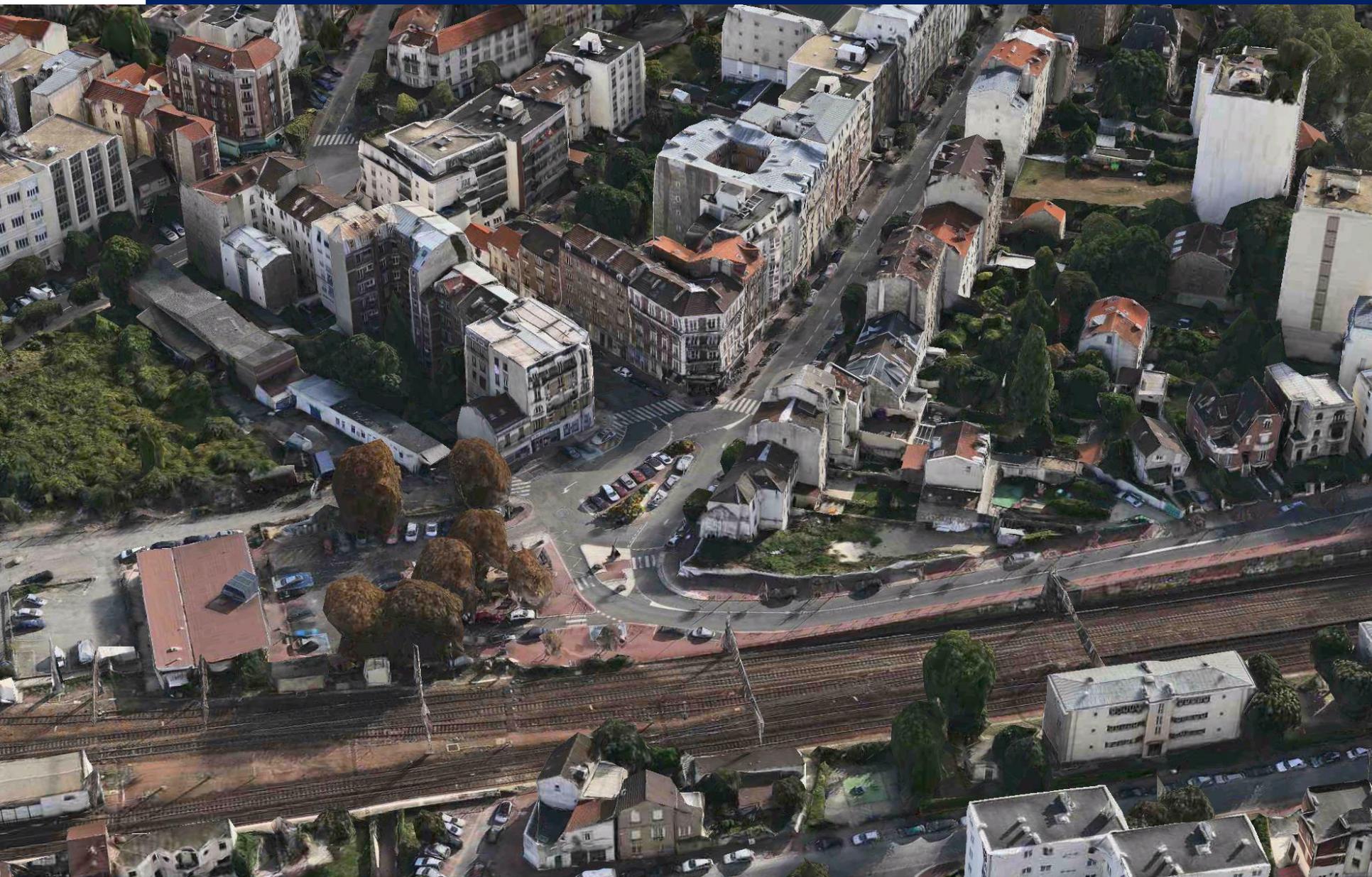
2 roues : $1,5 m^2$ / logement collectif

Plantations (règles minimum)

25% de la SdT en composition paysagère

10% de la SdT traité en pleine terre

1 arbre par tranche de $100m^2$ de SdT (Surface de Terrain)







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.

Enjeux

Le site a été diagnostiqué et une dépollution est en cours.

Les obligations de l'ancien exploitant sont de remettre en état le site pour un usage de type « activité ».

Tout aménagement de la zone devra faire l'objet d'une évaluation des risques sanitaires pour démontrer que le projet envisagé est compatible avec l'état du site.

Le site est donc frappé de restriction d'usages en l'absence de dépollution et d'une évaluation des risques sanitaires nécessaires. En cas de changement d'usage de la zone dans le PLU, l'évaluation des risques serait à envisager.

Risques 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.

Enjeux

Pour la prévention des risques d'inondation par ruissellement pluvial ou ruissellement urbain, il est encouragé, dans le règlement, de privilégier une gestion des eaux pluviales à la parcelle.

Par ailleurs, il est nécessaire de tenir compte en parallèle des risques liés à la présence des carrières de gypse, générées à la fois par la géologie et par l'hydrologie.

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.

Enjeux

Intégrer les objectifs de prévention et de réduction des nuisances sonores dans le PLU.

Prendre en compte la réglementation acoustique à établir à l'achèvement des travaux de bâtiments d'habitation neufs.

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.



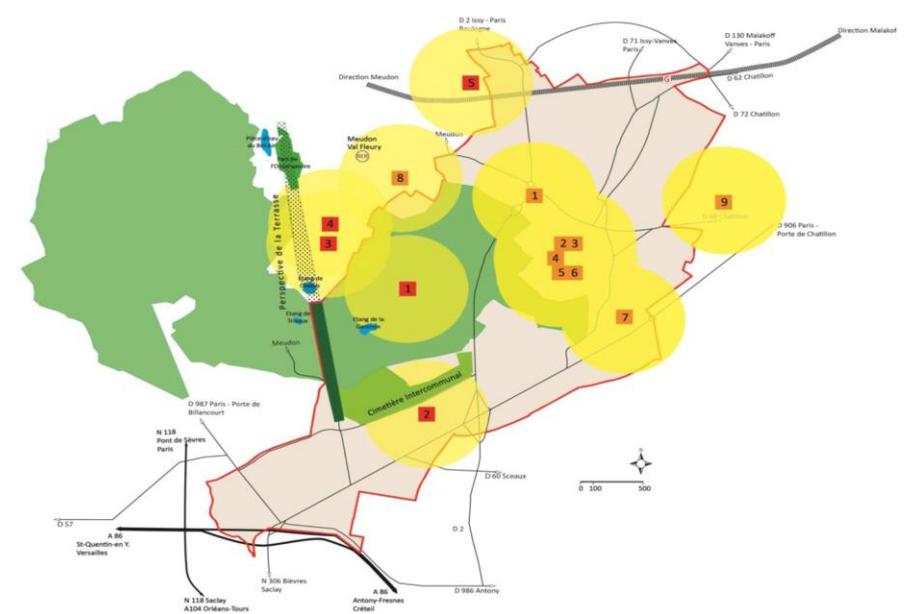
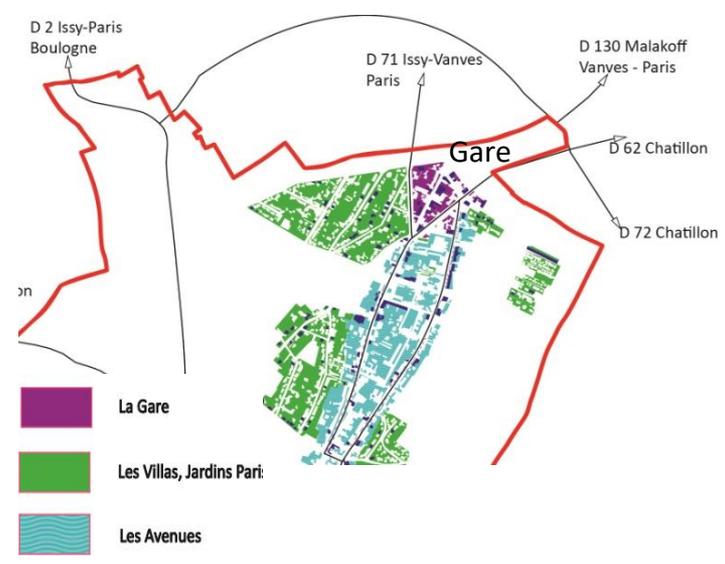
Enjeux

La présence d'un refuge écologique est discernable sur ces talus. Il ne s'agit pas d'une zone de forte connectivité mais plutôt d'une zone de connexion diffuse, une série de micro refuges discontinus. Etant donné l'état écologique nettement moins bon des espaces environnants, ces espaces méritent une attention particulière. La diminution des traitements chimiques est un moyen d'augmenter le potentiel d'accueil écologique.

Ces espaces ainsi que les espaces libres le long de la voie ferrée peuvent être connectés à la trame verte et bleue.

Patrimoine urbain et paysager

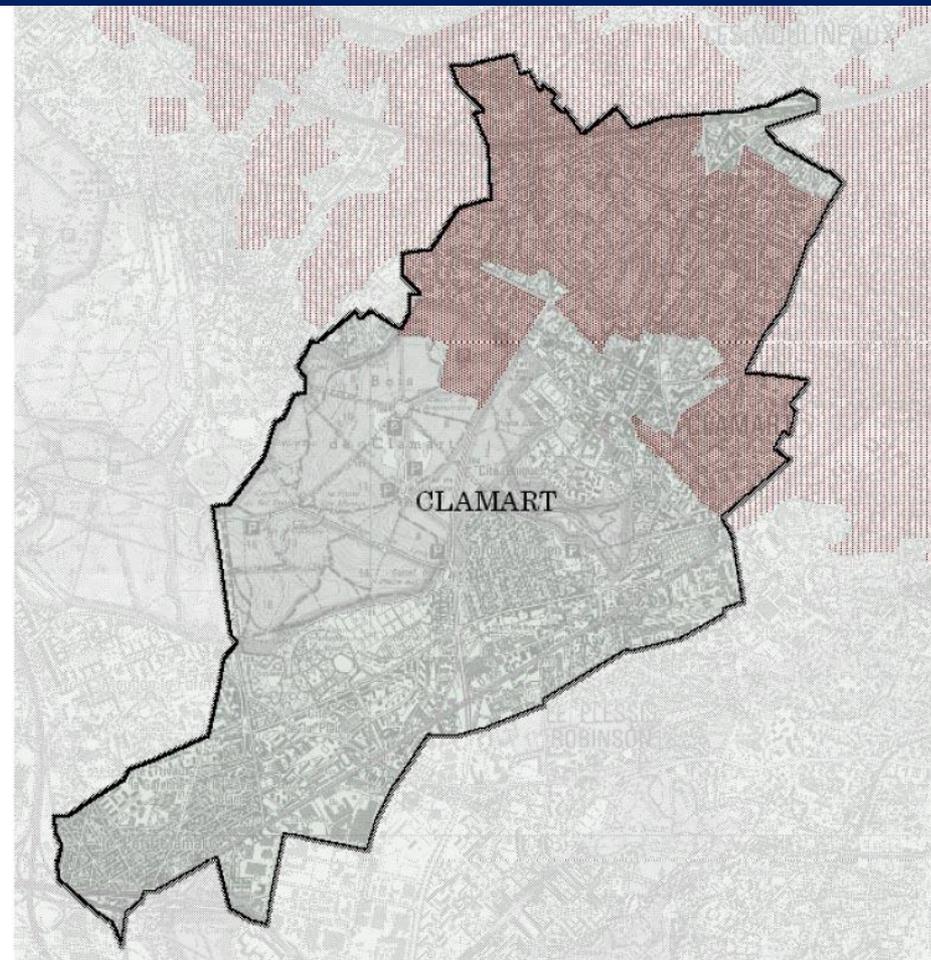
Le site ne présente pas de contrainte en termes de protection du patrimoine dans le périmètre d'un rayon de 500m des abords des monuments historiques. Néanmoins, les aménagements prévus doivent prendre en compte la spécificité urbaine du quartier dans un souci de respect et de cohérence avec le patrimoine architectural et paysager particulièrement présent dans le quartier (cf. extrait du plan de la ZPPAUP).



- | | |
|---|--|
| <p>Sites inscrits</p> <ul style="list-style-type: none"> Cimetière intercommunal Tapis Vert Perspective de la Terrasse de Meudon <p>Monument Historique Classé</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 Menhir "La Pierre aux Moines" 2 La Petite Bibliothèque ronde 3 Bâtiment en Y dans le parc de Chalais (Meudon) 4 La grande soufflerie aérodynamique dit bâtiment S1 (Meudon) 5 Musée Rodin et son parc (Meudon) | <p>Monument Historique Inscrit</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 Maison de l'Abbé Delille (Façades et toitures) 2 Hôtel de Ville (fenêtre à tympan sculpté) Salle des commissions 3 Salle des Mariages Salle du Conseil 4 Eglise Saint-Pierre Saint-Paul 5 Façades et toitures de l'Hospice Ferrari 6 Ancienne buanderie et château d'eau intérieurs de la chapelle et de la crypte 7 Chapelle funéraire de Jules Hunebelle 8 Villa Van Doesburg (Meudon) 9 Ensemble de treuil de carrière (Châtillon) |
|---|--|

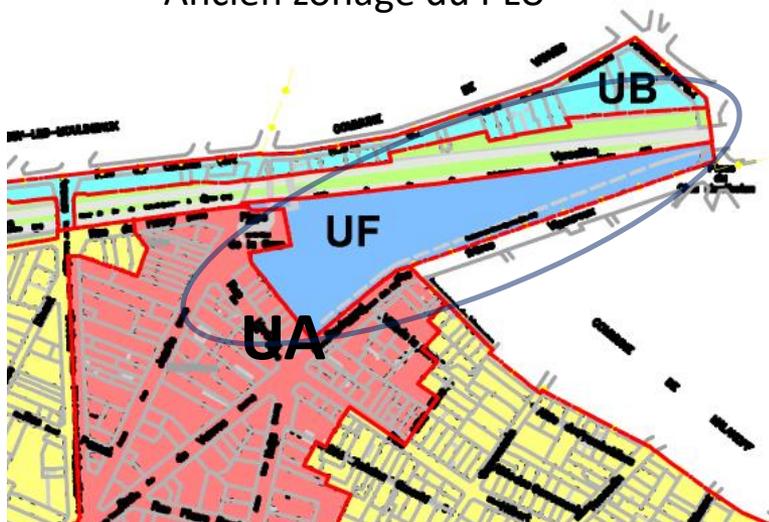
Risque de mouvement de terrain

Le site ne présentant pas de contrainte en termes de risque de mouvement de terrain, les futurs aménagements seront donc programmés sans la prise en compte de ce risque.

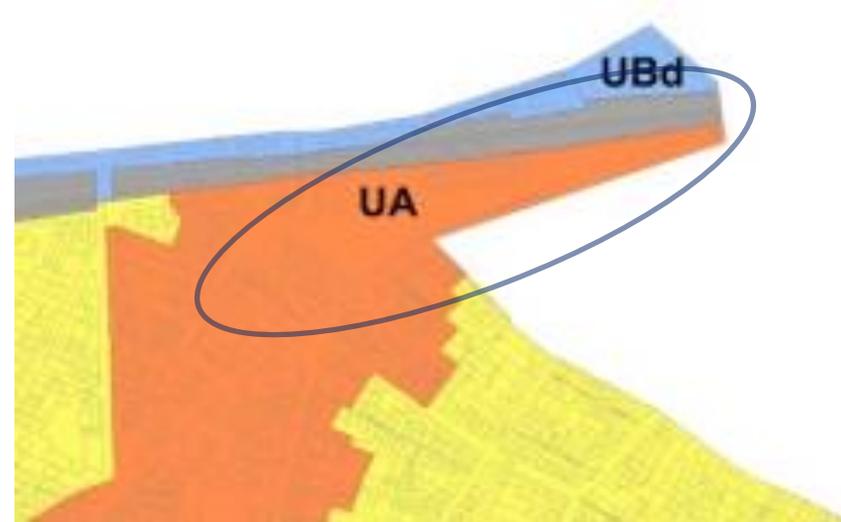


- Localisation des carrières
- Limite communale

Ancien zonage du PLU



Nouveau zonage du PLU



La position du site de l'OAP

Dans le cadre de la révision du PLU, la zone du site de cette OAP est transformée de UF (dédiée aux activités) en zone UA (centre ville). Les zones situées aux alentours ne sont pas changées. La zone UB est transformée en UBd, dont les règles sont similaires à la zone UB.

Orientations



 Logements et Commerces RDC

 Espace vert public

 Trame verte

 Logements

 Place publique

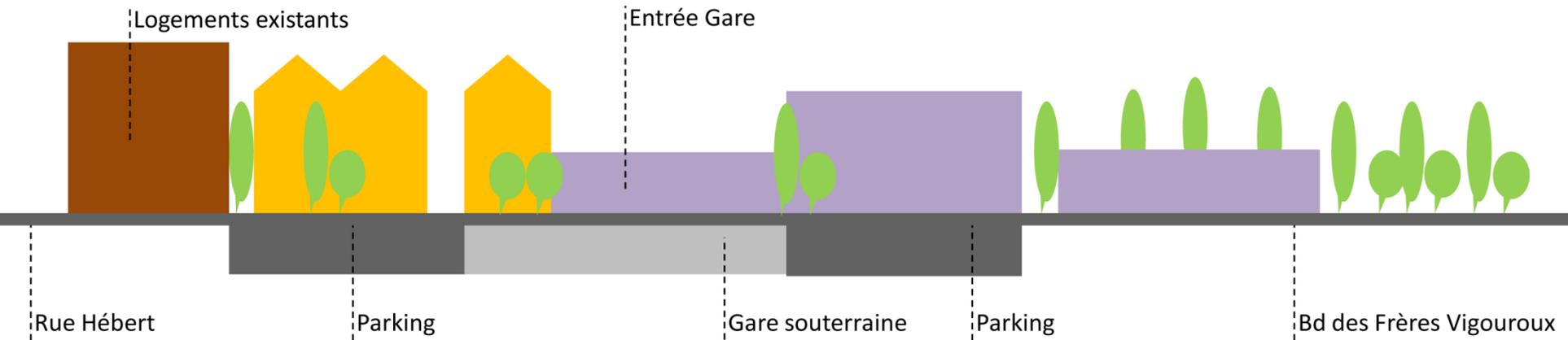
 Hôtel

 Programme mixte
(bureaux, équipements, logements)

 Entrée Gares

 Entrée - Sortie Parking

L'OAP proposée vise la création d'un lieu de vie mixte intégrant des espaces publics et des aménagements paysagers.



La gare de Clamart constituera un pôle multimodal pour les réseaux de déplacements :

-transports en commun (ligne N Transilien, ligne 15 GPE, lignes de bus) ;

-voies piétonnes ;

-pistes cyclables.

Des parkings publics seront créés près de la gare.

Des stationnements sécurisés pour les vélos seront créés au sein du secteur de la gare.

La circulation des piétons sera améliorée grâce aux places publiques et aux voies piétonnes.

Des emplacements seront aménagés pour Autolib' et Vélib'.

Les orientations d'aménagement visent le développement des circulations douces (cyclistes et piétonnes). Des études détaillées seront élaborées pour préciser les emprises des pistes cyclables, des stationnements vélo et des arrêts bus. A terme, il sera également prévu des dépose-minute.

Des espaces verts publics seront aménagés autour des places publiques devant les entrées de la gare GPE et N Transilien.

Des espaces verts de qualité seront aménagés dans les parties communes des nouvelles constructions.

Une trame verte, parallèle à la voie ferrée, sera aménagée au Nord du site. Cette trame sera renforcée sur la partie Est du site afin de préserver les nouvelles constructions des nuisances liées à la circulation des trains.

Le programme prévu dans le cadre de l'OAP concerne notamment la construction de logements pour répondre aux objectifs de densification autour de la gare.

Les programmes de logement seront complétés par la construction d'équipements publics et un certain nombre de bureaux ainsi qu'un hôtel afin de promouvoir la mixité fonctionnelle dans le quartier.

En rez-de-chaussée de logements sera également prévue l'installation de commerces de proximité.

Les gabarits des nouvelles constructions respecteront la forme urbaine existante afin de préserver le patrimoine urbain et paysager.

Conclusion

Les principes d'aménagement de l'OAP amélioreront la qualité urbaine et paysagère du site et offriront aux habitants de nouveaux équipements et une meilleure qualité de vie.

L'OAP apporte des réponses à l'ambition n°2 du PADD, dans le cadre de l'objectif « organiser un développement urbain qualitatif », suivant l'orientation « proposer un développement urbain dans des secteurs bien desservis par les transports en commun » .

Les orientations d'aménagement programmées dans le cadre de l'OAP prennent en compte l'ensemble des enjeux croisés liés aux déplacements et à l'aménagement :

- la protection de l'environnement,
- la trame verte,
- la requalification urbaine (façades, espaces publics, entrées de ville)
- le développement économique.

OAP Secteur Gare