

mairie de
Clamart

Révision prescrite par délibérations du Conseil Municipal : 11 et 29 avril 2014

Révision arrêtée par délibération du Conseil Municipal : 16 décembre 2015

Révision approuvée par délibération du Conseil Municipal : 12 juillet 2016

Rédaction

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



Préambule.....4

Cadre juridique
Situation géographique

Diagnostic urbain.....9

- Composition du paysage
- Morphologie urbaine
- Analyse urbaine
- Diagnostic croisé

Orientations21

- Principe d'organisation des déplacements
- Principe de valorisation des atouts naturels et paysagers
- Principe de programmation et qualité urbaine

Conclusion.....26

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 RD906 à Clamart

La RD906 constitue la principale artère structurante et 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.

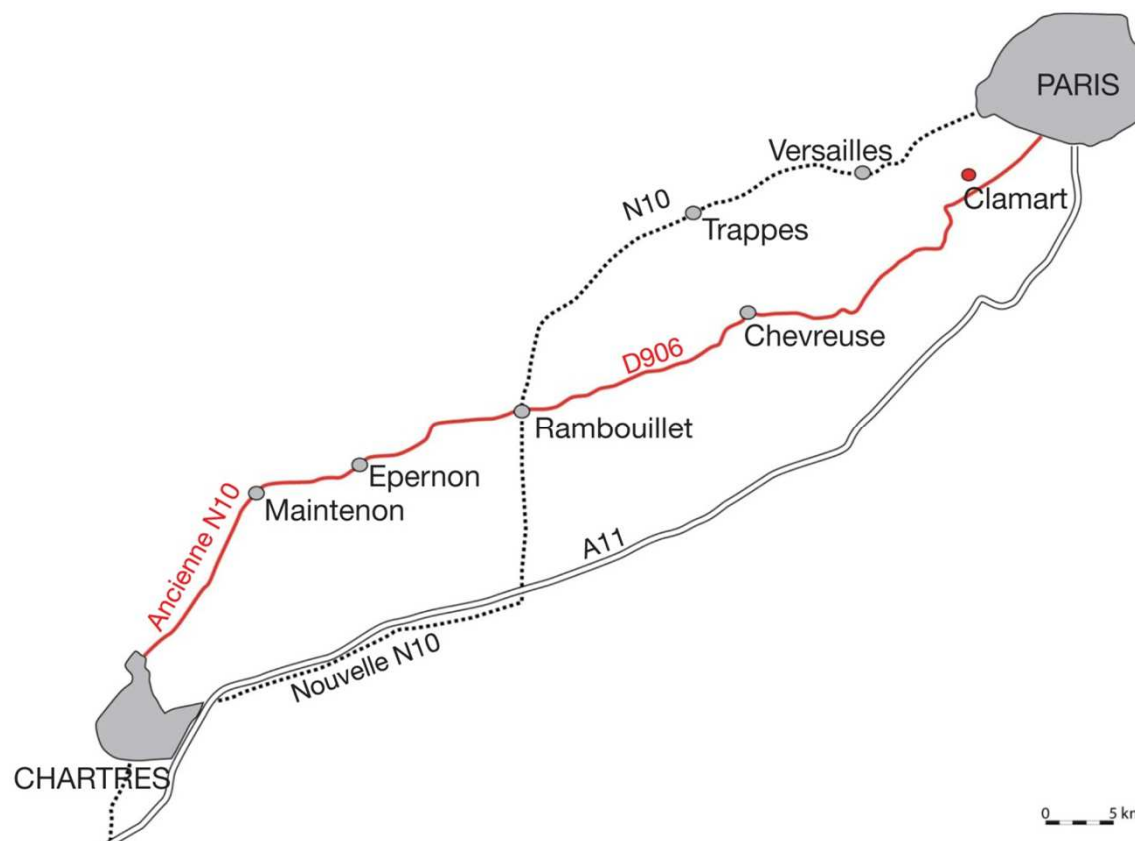
La RD906 est majoritairement irriguée par la ligne du tramway T6.

La RD906 est un axe historique constituant une pénétrante aux portes de Paris.

Les voies radiales qui lient Paris au territoire francilien sont nombreuses. Dans les Hauts-de-Seine, elles sont particulièrement concentrées au nord du département. La RD906 constitue ainsi un axe principal qui relie Paris à la partie Sud du département ainsi qu'à celle de la région.

Cet axe acquiert une importance particulière pour le Sud-Ouest de la région.

La RD906, par son statut territorial et son importance dans la métropole du Grand Paris, est donc un axe stratégique qui traverse Clamart.

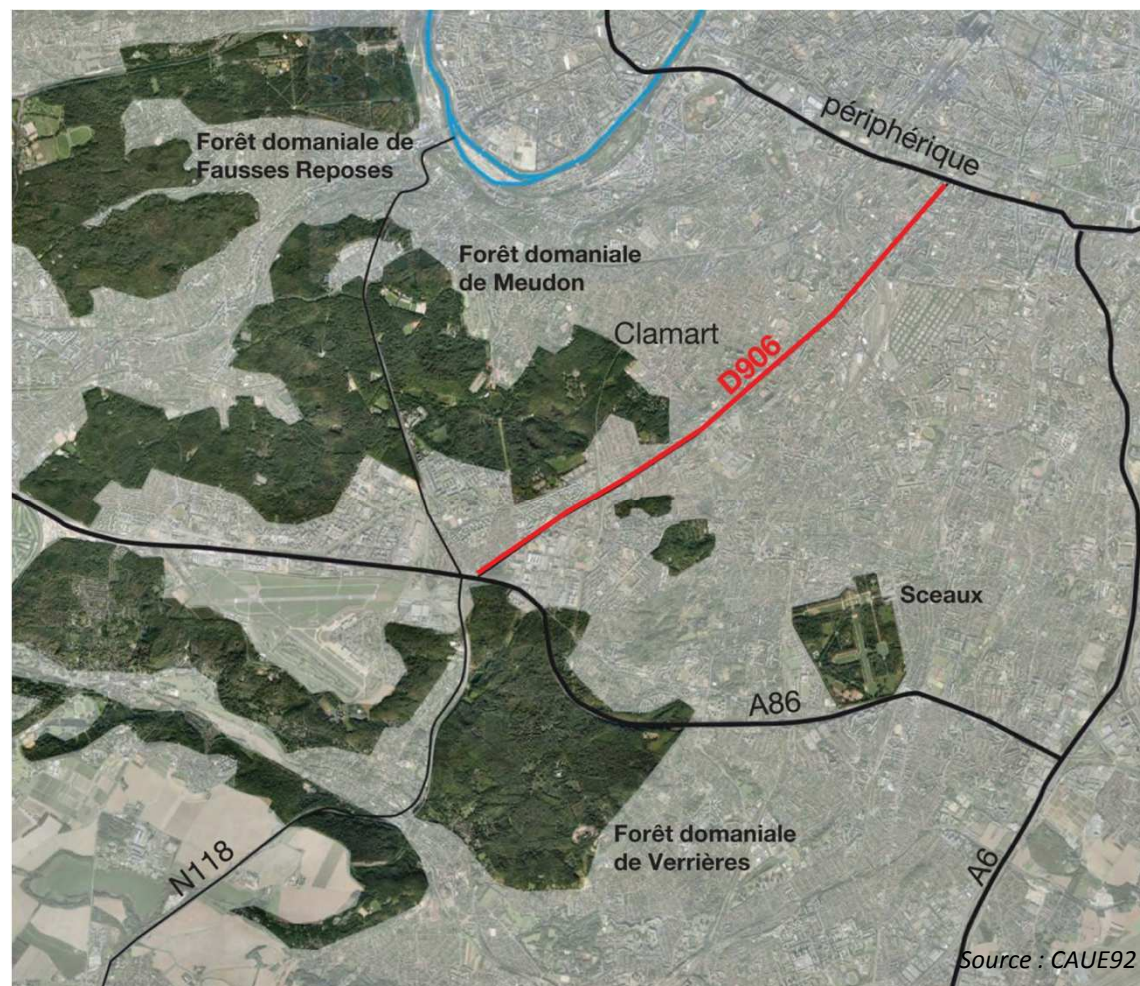


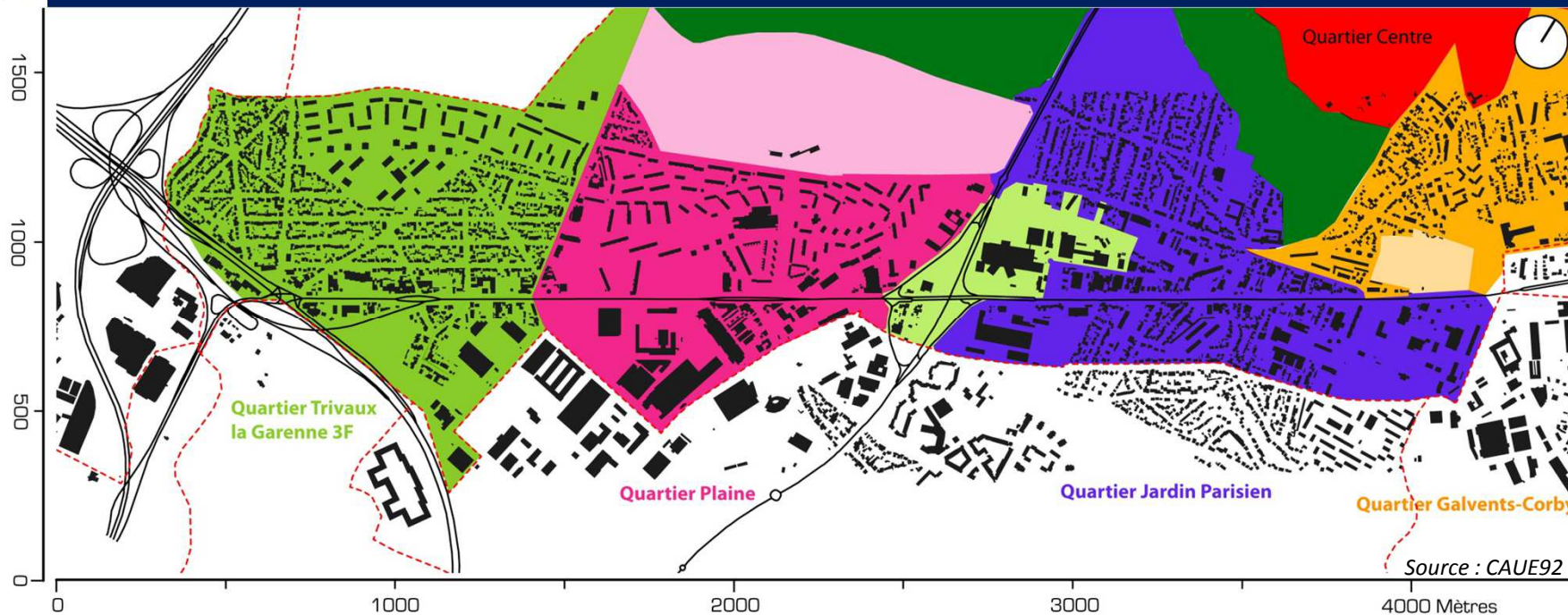
Source : CAUE92

Diagnostic urbain

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 a 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.

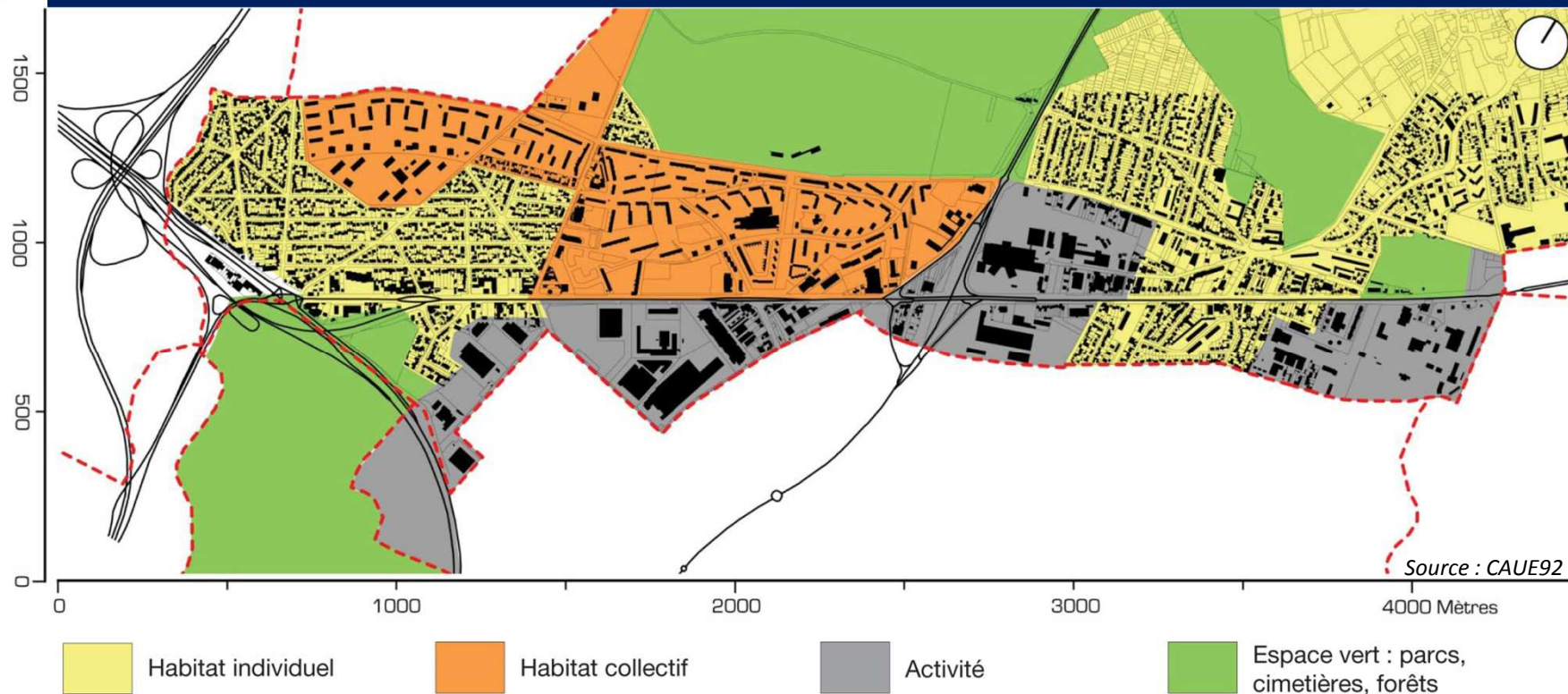




Sur le territoire de Clamart, la RD906 traverse quatre quartiers :

- 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 enjeu consistera donc à 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.



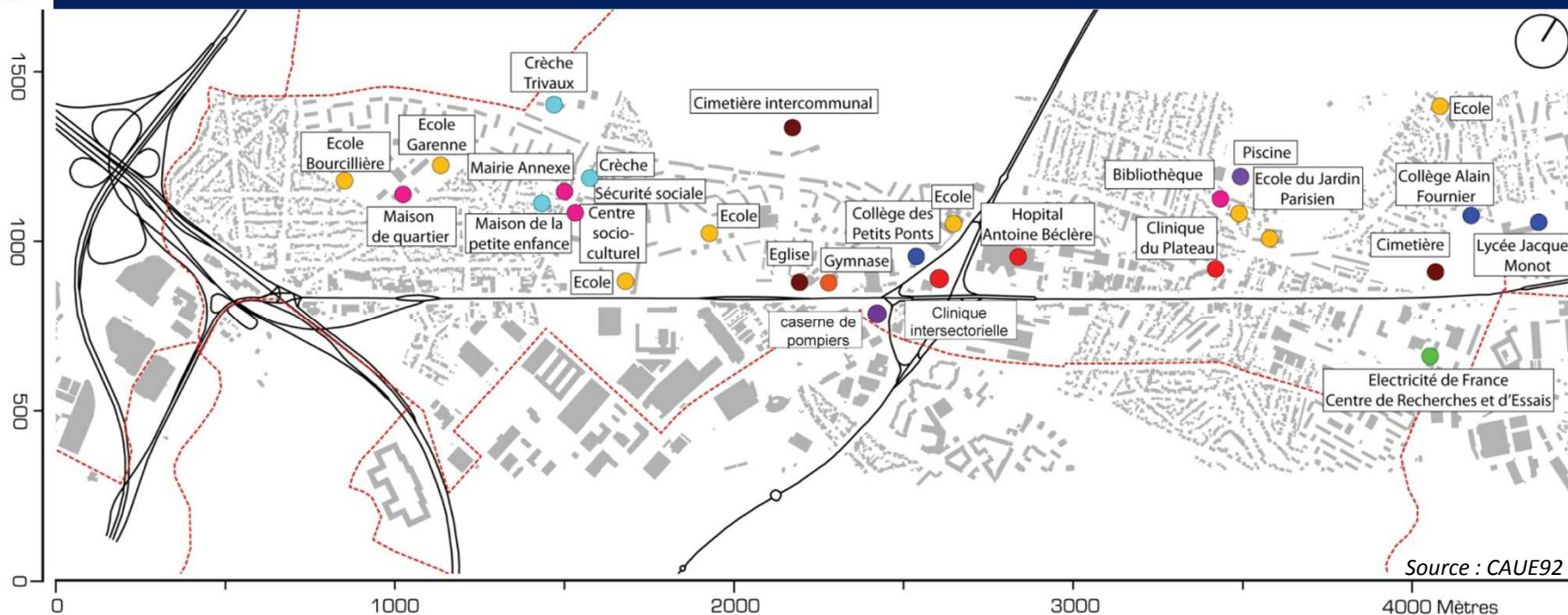
L'analyse des formes urbaines fait apparaître de grandes plaques morphologiques clairement identifiées :

- 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.



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.

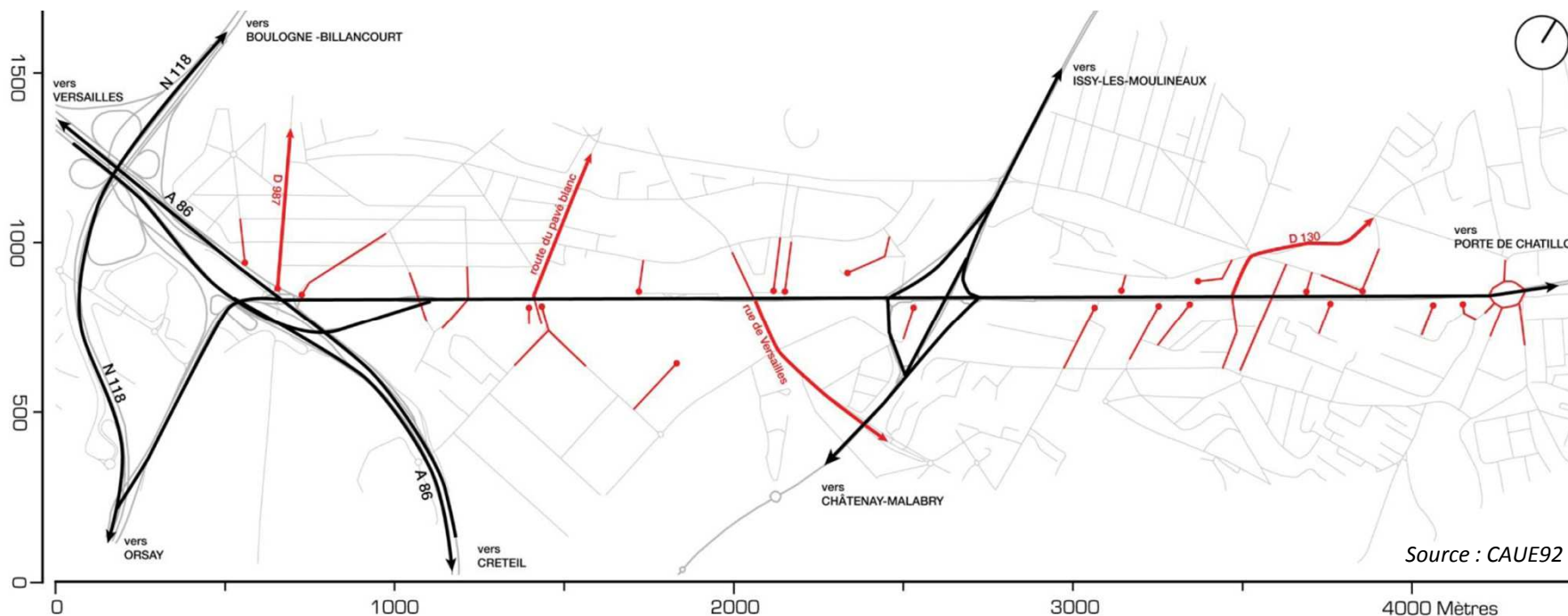
L'enjeu de l'OAP est de permettre la requalification de cet axe afin d'y faire transparaître l'identité de la Ville. L'arrivée du tramway T6 fin 2014 sur une grande portion de la RD906 a permis d'impulser un nouveau dynamisme autour de cet axe. L'objectif est de planifier les mutations possibles du bâti de manière cohérente avec la transformation de l'espace public et celle des espaces privés. Cet enjeu est en cohérence avec les objectifs du PADD concernant la requalification de la RD906.



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 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 Bécclère
- 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 mais très peu visible)



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

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.

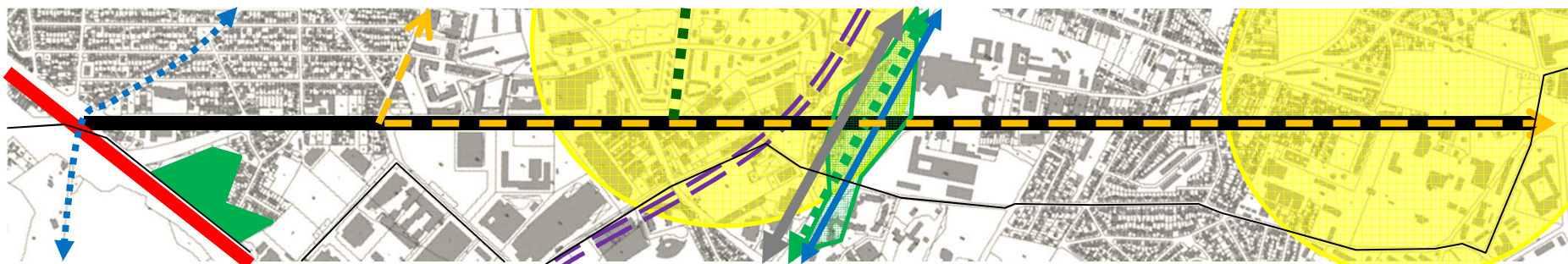
Une place très importante est donnée :














- 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) d'une part,
- aux commerces et à l'artisanat en lien avec le bâtiment (Docks de Clamart, Kiloutou, etc) d'autre part.

Un bon nombre de ces commerces et de locaux d'artisans est implanté 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.



- | | | | |
|---|--|---|---|
|  | Autoroute A86 - Voie concernée par le PPBE |  | Ligne du Tramway T6 |
|  | RD906 - Voie concernée par le PPBE |  | Sentier des trois Vallées – Promenade d'intérêt départemental |
|  | RD2 - Voie concernée par le PPBE |  | Itinéraires cyclistes |
|  | Lignes électriques aériennes à haute tension |  | Sentier des rus |
|  | Périmètre de protection de 500m des MH |  | ENS Liaison de la Forêt de Meudon au Bois de la Solitude |
|  | Espace vert structurant (ZPPAUP) |  | ENS Bois Masson |
| | |  | Limite communale |

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 Viorflay.

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 aussi l'emplacement du croisement et donc de l'intersection des deux lignes de tramway T6 et T10.

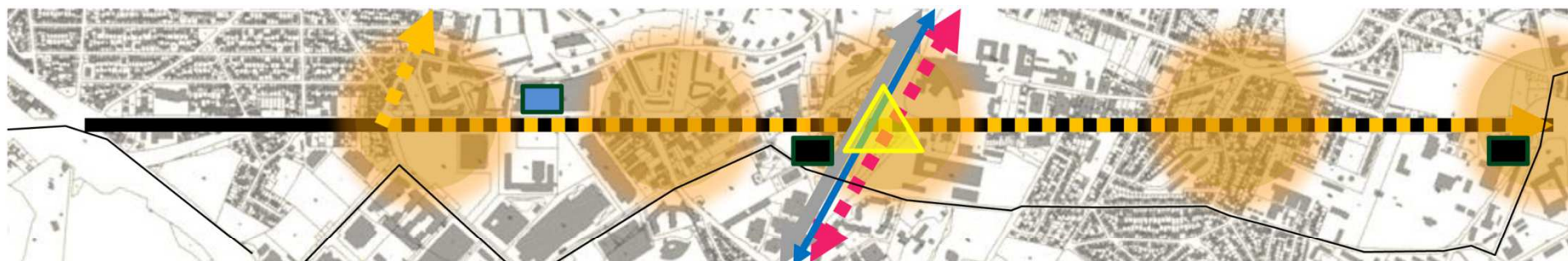
Ce secteur sera donc propice au développement d'un pôle multimodal afin d'y accueillir tous les modes de déplacements comprenant également les pistes cyclables et les parkings relais.

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 par quelques emprises foncières à préserver et à développer dans le cadre de la trame verte et bleue.

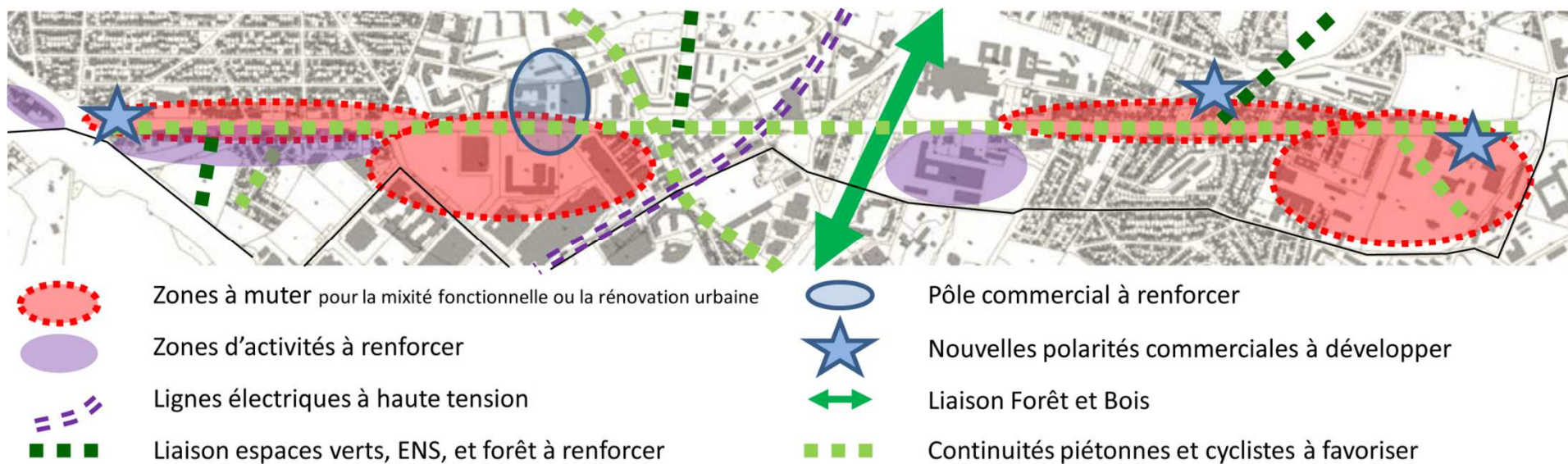
Orientations

Les implantations des schémas sont des propositions de principe. Les emplacements sont indicatifs.

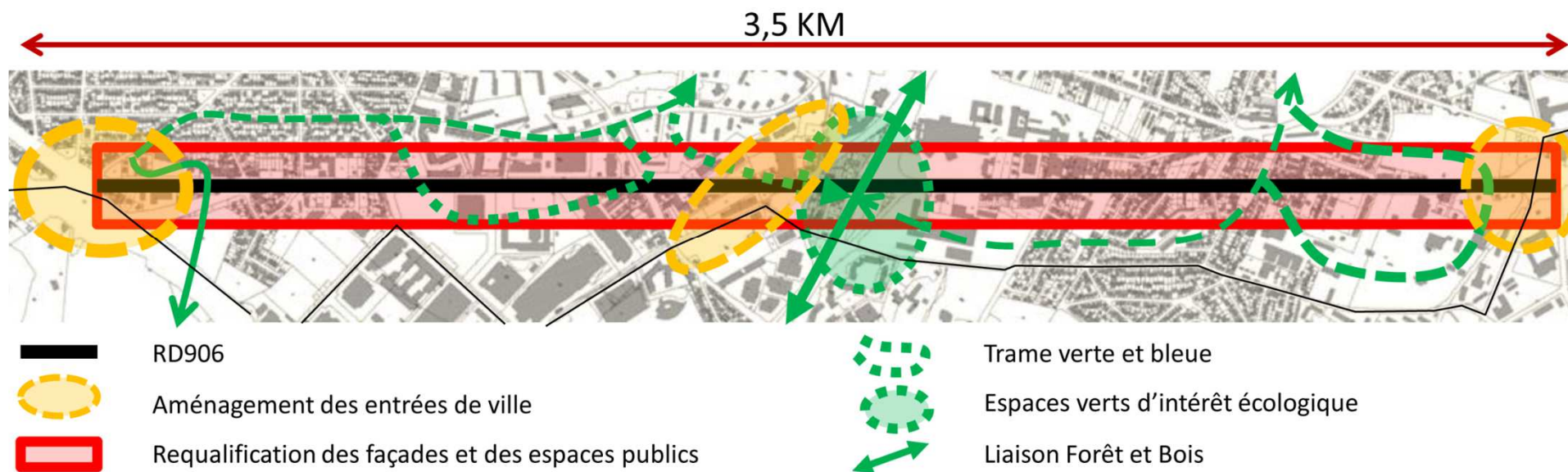


- | | | | |
|--|----------------------------------|--|--|
| | RD906 | | Polarités à structurer autour des stations du T6 |
| | RD2 | | Pôle multimodal à créer |
| | Itinéraires cyclistes | | Parking-relais à créer |
| | Ligne du Tramway T6 | | Parking existant |
| | Ligne du Tramway T10 (en projet) | | |

Les implantations des schémas sont des propositions de principe. Les emplacements sont indicatifs.



Les implantations des schémas sont des propositions de principe. Les emplacements sont indicatifs.



Les façades de la RD906, sur ses deux rives, nécessitent une attention particulière dans le cadre de la requalification urbaine de ce secteur.

Cet objectif est réalisable grâce aux importants potentiels fonciers que la mutation de zones d'activités vers des zones mixtes habitat et activités commerciales et artisanales rendra attractifs.

Néanmoins, certaines zones dédiées à l'activité seront maintenues et renforcées à proximité de l'échangeur de la l'A86 (avec des aménagements de mur antibruit, par exemple) et en continuité avec la zone Novéos du Plessis-Robinson.

Conclusion

La RD906 étant un axe sur lequel sont concentrés les secteurs de développement économique, l'OAP répond aux enjeux de développement économique et aux nouvelles polarités commerciales à développer conformément aux orientations du PADD.

L'OAP apporte également des réponses précises à l'ambition n°1 du PADD, dans le cadre de l'objectif « mettre en valeur les atouts urbains », suivant l'orientation « qualifier la RD906 ».

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) et le développement économique.

OAP RD906