

P plan local **L** d'urbanisme Clamart **LU**

1.4 Rapport de présentation

Justification des choix retenus

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



Architecture Urbanisme Environnement

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

Sommaire

Préambule	4
Choix retenus pour établir le PADD	11
Choix retenus pour les OAP	23
Choix retenus pour les zones et les règles du PLU	48
Changements apportés aux règles d'urbanisme antérieures	98
Articulation avec les documents supra-communaux	108
Incidences sur l'environnement	133
Indicateurs de suivi	147

Préambule

Le présent document est réalisé en application des dispositions de la loi ENE du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement (dite Grenelle II) et du contenu de la loi du 24 mars 2014 dite ALUR.

Les lois Grenelle II et ALUR ont modifié le Code de l'Urbanisme :

→ Art. L.110 du Code de l'Urbanisme : Règles générales d'utilisation du sol

Cet article a été modifié par la loi de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement (Grenelle 1) du 3 août 2009 - art. 8 : "Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de réduire les consommations d'énergie, d'économiser les ressources fossiles, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques, ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace. Leur action en matière d'urbanisme contribue à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement."

Cet article énonce les principes qui s'imposent aux collectivités publiques en matière de gestion de l'espace, notamment :

- gérer le sol de façon économe
- assurer sans discrimination des conditions d'habitat, d'emploi et de services aux populations présentes et futures
- assurer la protection des milieux naturels et des paysages
- rationaliser la demande de déplacements.

La loi de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement, adoptée le 3 août 2009, ajoute à ces principes la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la sobriété énergétique et la préservation de la biodiversité. Désormais, chaque action menée par les collectivités publiques «en matière d'urbanisme contribue à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement».

→ Art. L.121-1 du Code de l'Urbanisme : règles générales relatives aux documents d'urbanisme

Cet article a été modifié par la loi portant engagement national pour l'environnement (ENE) du 12 juillet 2010 - art. 14 et par la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) – art. 132 :

«Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable :

1° L'équilibre entre :

- a) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;
- b) L'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- c) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;
- d) Les besoins en matière de mobilité.

1° bis La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

2° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des Communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

3° La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature. »

Cet article développe les principes fondamentaux qui s'imposent aux documents d'urbanisme.

Il s'agit notamment d'assurer :

- un aménagement équilibré de l'espace ;
- la diversité fonctionnelle et sociale de l'organisation spatiale ;
- une utilisation économe et équilibrée des sols.

Au regard de ces éléments, il apparaît donc que les documents d'urbanisme doivent aujourd'hui, en plus des objectifs définis par la loi SRU, contribuer à répondre aux grands défis suivants :

- l'adaptation au changement climatique par la limitation des émissions de gaz à effet de serre et la diminution des obligations de déplacement ;
- la maîtrise de l'énergie notamment par l'amélioration des performances énergétiques des bâtiments et la constitution d'un tissu bâti plus compact ;

- l'enrayement de la surconsommation des espaces naturels et agricoles par la lutte contre l'étalement urbain, la mise en œuvre d'une gestion économe de l'espace et la reconstruction de la ville sur elle-même ;
- l'enrayement de la perte de la biodiversité sur le territoire, à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques (trames vertes et bleues) ;
- le développement des communications numériques.

Suivant les nouvelles dispositions, le dossier PLU se constitue des documents suivants

Le PLU comprend plusieurs documents distincts, selon l'article R.123 du Code de l'Urbanisme précise :

- Le **rapport de présentation** qui rassemble de façon organisée le diagnostic global de la commune avec les grands enjeux, le projet retenu ainsi que les grandes lignes du zonage réglementaire.
- Le **projet d'aménagement et de développement durables (PADD)** qui définit le plan de développement stratégique du territoire de la Ville à long terme.
- Les **orientations d'aménagement et de programmation (OAP)** qui fixent localement pour les secteurs à enjeux les prescriptions à respecter en matière d'aménagement.
- Le **règlement écrit** qui fixe les règles d'utilisation du sol dans les différentes zones.
- Les **documents graphiques du règlement écrit** : le plan de zonage qui définit les différents espaces (urbanisé, agricole, naturel) ainsi que les emplacements réservés (E,R les éléments bâtis et paysagers à préserver)...
- Les **annexes** concernant notamment :
 - les réseaux publics,
 - les servitudes d'utilité publique et contraintes,
 - etc.,

Seules les OAP, le règlement écrits et les plans associés au règlement écrit ont un caractère réglementaire opposable aux tiers.

➤ **Le rapport de présentation : L.123-1-2, L.123-1-6 et R.123-2 du Code de l'Urbanisme**

Le rapport de présentation constitue une pièce fondamentale du PLU puisqu'il doit permettre en particulier de présenter la démarche de la commune et d'expliquer et justifier ses choix de développement.

Les lois ENE et ALUR attribuent de nouvelles obligations au rapport de présentation du PLU, qui doit :

- présenter une analyse de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers des 10 dernières années ou depuis la dernière révision ;

- justifier les objectifs chiffrés de modération de la consommation de ces espaces et de lutte contre l'étalement urbain arrêtés dans le PADD au vu de l'analyse effectuée ;
- analyser la capacité de densification et de mutation de tous les secteurs bâtis et exposer les dispositions qui favorisent la densification ;
- inventorier les capacités de stationnements de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et les possibilités de mutualisation de ces espaces.

La loi ENE du 12 juillet 2012 a également introduit deux problématiques nouvelles dont le PADD devra définir les orientations : la préservation et la remise en état des continuités écologiques et le développement des communications numériques. À cet égard, il conviendra de veiller à traiter ces questions dès le diagnostic établi dans le rapport de présentation.

Le décret du 29 février 2012 relatif aux documents d'urbanisme dispose que le rapport de présentation doit préciser les indicateurs qui devront être élaborés pour évaluer les résultats de l'application du PLU au regard de la satisfaction des besoins en logements et le cas échéant de l'ouverture des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Enfin, le rapport de présentation du PLU doit présenter une analyse de l'état initial de l'environnement, évaluer les incidences des orientations du PLU sur l'environnement, et exposer la manière dont le PLU prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur.

➤ **Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) : L.123-1-3 et R.123-3 du Code de l'Urbanisme**

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) expose de façon synthétique les grandes orientations retenues par la commune. Le champ de ces orientations a été considérablement élargi par la loi ENE.

Ainsi, en complément des orientations générales en matière d'aménagement et d'urbanisme, de nouvelles politiques doivent être obligatoirement abordées lors de l'élaboration du projet d'aménagement.

Il en résulte que le PADD doit désormais :

- définir les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques.
- arrêter les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de la commune.

Le PADD doit en outre établir désormais des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) ainsi que le règlement du PLU devront être élaborés en cohérence avec le PADD, qui constitue par ailleurs l'élément de référence pour la gestion future du PLU.

En effet, les choix quant aux révisions ou modifications du document d'urbanisme s'effectuent sur le fondement de la remise en cause ou non de l'économie générale du PADD.

➤ **Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) : L.123-1-4 et R.123-3-1 du Code de l'Urbanisme**

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP), établies dans le respect des orientations générales définies dans le PADD, peuvent être utilisées de manière complémentaires aux dispositions inscrites dans le règlement du PLU, en reportant des principes d'aménagement, écrits ou graphiques, opposables aux autorisations d'occupation du sol. Cette opposabilité s'établit sur un principe de compatibilité.

La loi ENE du 12 juillet 2010 a rendu obligatoire l'élaboration des orientations d'aménagement et de programmation, qui sont désormais de trois ordres :

- Les OAP « Aménagement », qui ne se réfèrent plus nécessairement à un secteur géographique. Ainsi, il peut être envisagé d'élaborer une orientation d'aménagement et de programmation pour compléter les dispositions réglementaires du PLU au regard de problématiques spécifiques à l'échelle de la commune : mise en valeur des continuités écologiques, des paysages, des entrées de villes et du patrimoine, lutte contre l'insalubrité, renouvellement et développement urbains. Par ailleurs, les OAP « aménagement » peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants, elles peuvent également prévoir un pourcentage de commerce dans les opérations d'aménagement ;
- Les OAP « Habitat » ne concernent que les PLU intercommunaux ;
- Les OAP « Transports et déplacements » ne concernent que les PLU intercommunaux des collectivités localisées hors de l'Île-de-France.

➤ **Le règlement : L.123-1-5, R.123-4 et R.123-9 du Code de l'Urbanisme (CU)**

La loi ENE a instauré de nouveaux dispositifs pouvant être inscrits dans le règlement du PLU, afin de permettre au document d'urbanisme de contribuer à la réduction des gaz à effet de serre, et pour accompagner le renforcement des exigences liées aux performances énergétiques des constructions.

A cet effet, le règlement du PLU peut désormais :

- imposer une densité minimale de construction dans des secteurs délimités et situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés : L.123-1-5 III 3° bis et R.123-4 (CU)
- imposer le respect de performances énergétiques et environnementales renforcées qu'il définit: L.123-1-5 III 6° et R.123-9 15° (CU)
- autoriser un nombre maximal d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que d'habitation, lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent : L.123-1-12 et R.123-9 (CU)
- imposer le respect de critères de qualité renforcés qu'il définit, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques : L.123-1-5 IV 3° et R.123-9 16° (CU)

- délimiter, dans les zones naturelles, agricoles ou forestières, des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitée : L.123-1-5 II 6° (CU)

Les dispositions de la loi ALUR clarifient le règlement du PLU afin de le rendre plus lisible et le modifient afin d'une part, qu'il facilite la construction de logements tout en évitant une consommation excessive d'espace et d'autre part qu'il participe à la préservation de l'environnement.

Ainsi le règlement du PLU s'articule désormais autour des thèmes suivants:

- usage du sol et destination des constructions L.123-1-5 II (CU)
- caractéristiques architecturale, urbaine et écologique L.123-1-5 III (CU)
- équipement des terrains L.123-1-5 IV (CU)

Le règlement du PLU a désormais la possibilité de :

- localiser, dans les zones urbaines, les espaces non bâtis nécessaires au maintien des continuités écologiques L.123-1-5 III 5° (CU)
- fixer des emplacements réservés aux espaces nécessaires aux continuités écologiques L.123-1-5 V (CU)
- comporter des règles imposant une part minimale de surfaces non imperméabilisées ou écoaménageables, afin de contribuer au maintien de la biodiversité en ville. L.123-1-5 III 1° (CU)
- identifier et préserver des espaces au titre de la Trame Verte et Bleue (TVB) L.123-1-5 III 2° (CU)
- fixer les obligations minimales en matière de stationnement pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux L.123-1-12 (CU)

Par ailleurs, depuis la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR), le règlement ne peut plus instaurer de taille minimale des parcelles constructibles ni de coefficient d'occupation des sols (COS). La suppression du COS entraîne donc la suppression du contrôle des divisions des terrains bâtis, du mécanisme de transfert de COS, et des possibilités de « surCOS » (cette disposition restant possible sur les règles de gabarit) et entraîne ainsi la fin de la référence au COS pour le calcul du seuil minimal de densité dans le cadre du versement pour sous-densité.

➤ **Les documents graphiques du règlement : R.123-11 et R.123-12 du Code de l'Urbanisme**

Le décret du 29 février 2012 relatif aux documents d'urbanisme précise que les documents graphiques du règlement doivent faire apparaître, s'il y a lieu :

- les espaces et secteurs contribuant aux continuités écologiques et à la trame verte et bleue ;
- les secteurs dans lesquels des performances énergétiques et environnementales renforcées doivent être respectées ;
- les secteurs dans lesquels des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques doivent être respectés.

➤ **Les annexes : R.123-13 et R.123-14 du Code de l'Urbanisme**

Les annexes fournissent à titre d'information les périmètres et dispositions particulières résultant d'autres législations, notamment les servitudes d'utilité publiques (SUP). Elles comportent des informations substantielles dans la mesure où elles portent sur des éléments déterminant des contraintes opposables sur l'utilisation du sol.

Les pièces du PLU sont articulées avec les dispositions des documents supra-communaux :

- le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF),
- le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF),
- le Programme Local de l'Habitat (PLH)
- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie,
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE),
- Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE),

L'objet de la présente partie est de justifier les choix retenus lors de l'élaboration du PADD, des OAP et du règlement de façon à préciser les enjeux et les objectifs qui ont guidé la rédaction du PLU.

Choix retenus pour établir le PADD

Croissance démographique et objectif habitat

Clamart présente un taux de croissance démographique global et annuel moyen de 0,8 %. Ce taux est supérieur à celui des collectivités voisines, du département et de la région.

Depuis 2006, Clamart accueille davantage une population entre 45 et 50 ans par rapport aux communes voisines avec des enfants et perd une population entre 65 et 75 ans.

Le taux de 0,8 % de croissance démographique annuelle représente environ 415 nouveaux habitants par an. Pour accueillir environ 415 habitants nouveaux par an, la commune a besoin de construire environ 175 logements par an.

Clamart a inscrit comme objectif dans le PLH approuvé le 17 décembre 2015 la construction de 270 logements par an.

L'objectif de 270 logements nouveaux par an signifie l'accueil de plus de 640 nouveaux habitants par an, donc une croissance démographique de 1,2 % par an. C'est la raison pour laquelle la Ville de Clamart a fait le choix du scénario médian de croissance démographique présenté ci-dessous.

Les 3 Scénarii analysés pour le choix du taux annuel de la croissance démographique.

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

Les objectifs du PLH sur la période 2008-2013 sont de 270 logements par an. En 2010, la construction de logements sur les trois années s'élève à 345 logements. L'avancement en 2010 s'élevait donc à 21% des objectifs fixés pour la période 2010-2013.

	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

Le PLH inscrit la Territorialisation des Objectifs Logement (TOL) dans ses enjeux : « La Territorialisation des Objectifs Logements : la loi du Grand Paris du 3 juin 2010 fixe un objectif de construction de 70 000 logements par an. Pour le territoire de Sud de Seine, le Porter à Connaissance de l'Etat fixe un objectif de 1 100 logements par an. »

En matière d'Habitat, le SDRIF prévoit les objectifs chiffrés suivants :

- Région Ile-de-France : 70000 logements/an
- Département Hauts-de-Seine : 11600 logements/an
- Bassin Sud des Hauts-de-Seine : 2500 logements/an
- CA Sud-de-Seine : 1100 logements/an

L'objectif de l'Etat est l'augmentation de 15% de la densité humaine de Clamart entre 2015 et 2030. Cet objectif correspond à un taux de croissance démographique annuel de 1,2%.



La Ville accueillerait environ 8 000 habitants en 2030, en se basant sur l'hypothèse d'une augmentation de 15% de densité humaine d'ici 2030. Le taux d'occupation par logement étant d'environ 2,3, la Ville de Clamart aurait un besoin de construction de logements d'environ 3 500 logements en quinze ans. Ainsi, la Ville aurait un besoin de construction de logements d'environ 230 logements par an.

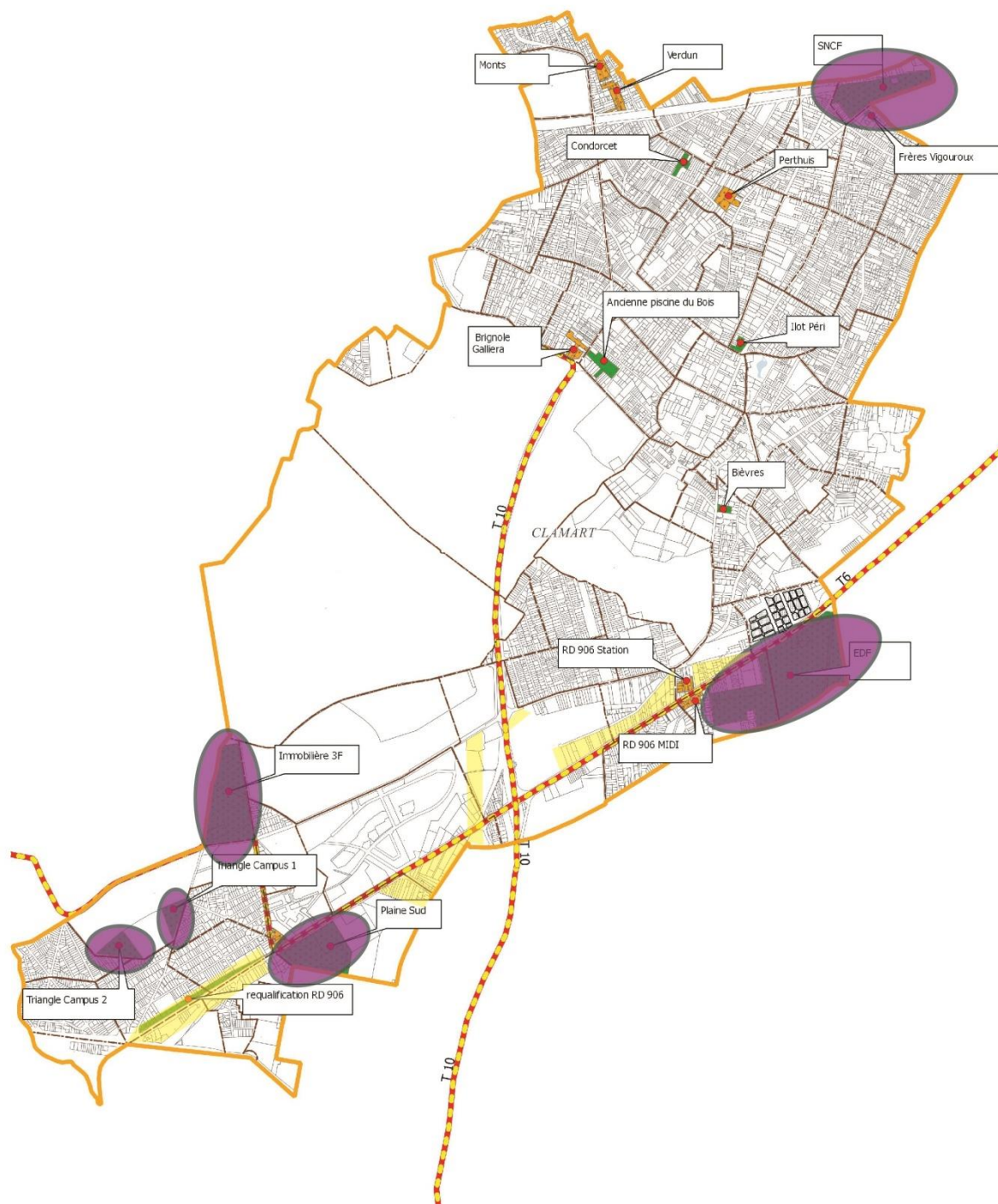
La Ville répond donc aux objectifs de l'Etat.

La Ville de Clamart, conformément à l'objectif de l'Etat et au PLH, prévoit donc une construction de 270 logements par an sur 15 ans.

Identification des secteurs de densification et de mutation urbaine

Les secteurs de densification et de mutation sont localisés en fonction des opportunités foncières et conformément aux dispositions des documents supra-communaux. Ces secteurs accueilleront la construction des nouveaux logements conformément aux objectifs de l'Etat et du PLH. L'identification de ces secteurs a guidé la rédaction des objectifs du PADD.

-  Mutation potentielle
-  Densification potentielle



Il est important de remarquer que les secteurs potentiels de densification ou de mutation se situent certes en périphérie de la ville, mais ils sont bien desservis par les transports en commun.

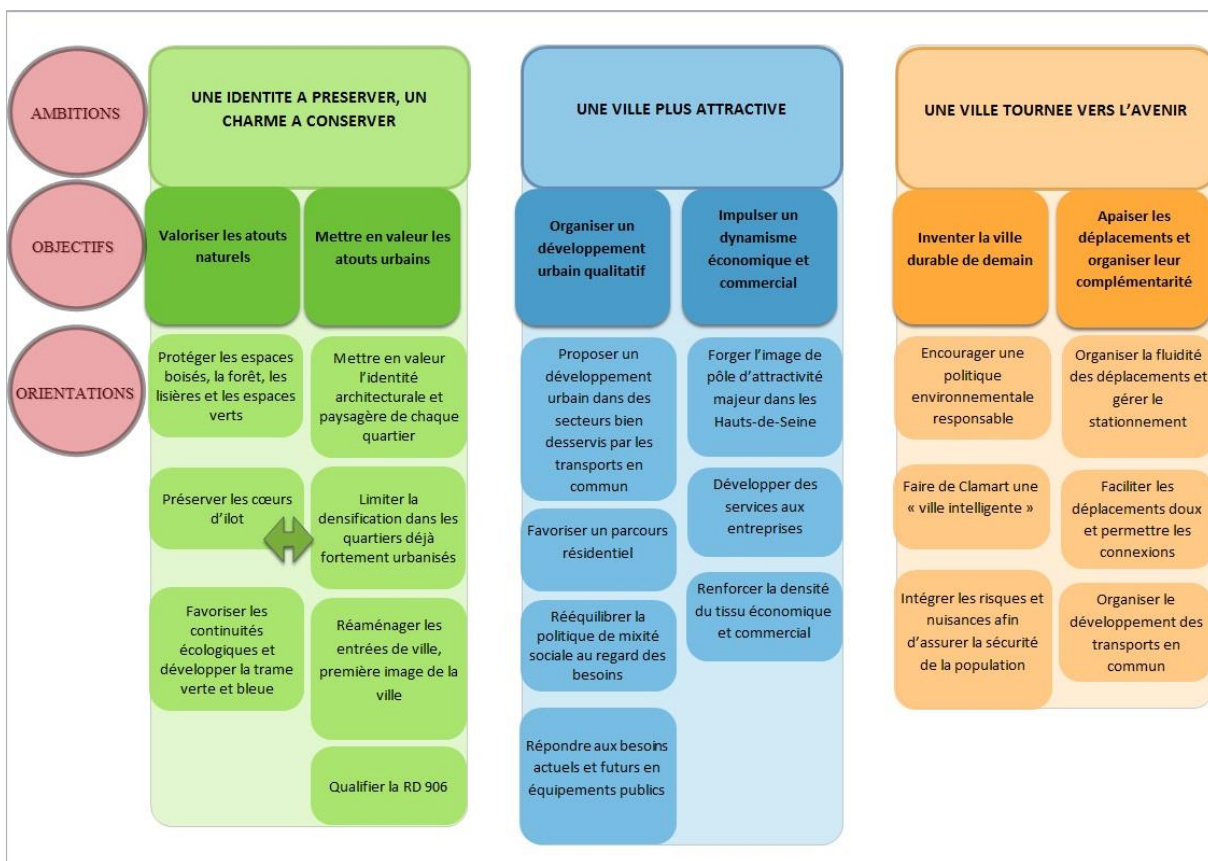
La rédaction du PADD a donc été fondée sur les objectifs du PLH et des potentiels de développement de la commune suivant sa situation géographique.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) définit les orientations du projet d'urbanisme de la commune à une échelle de temps minimale de 10 ou 20 années.

La rédaction du PADD a donc été fondée sur un projet stratégique communal. En effet, le nouveau PLU de Clamart a l'ambition d'anticiper les évolutions liées à la future Métropole, de conforter ses dynamiques au sein du Grand Paris tout en confortant le caractère villageois de ses quartiers, en renouvelant l'équilibre de son habitat collectif et en préservant son patrimoine bâti et paysager. Le PADD met en œuvre ces objectifs.

Clamart est située en première couronne de la région parisienne, et est ainsi au cœur d'une dynamique métropolitaine. Futur territoire du Grand Paris, Clamart accueillera prochainement une ligne de métro Grand Paris Express.

Le PADD de Clamart est articulé autour de trois ambitions pour « la ville de demain ». Chaque ambition se décline en deux objectifs. Chaque objectif dispose de plusieurs orientations.



Les trois ambitions du PADD

1. Une identité à préserver, un charme à conserver

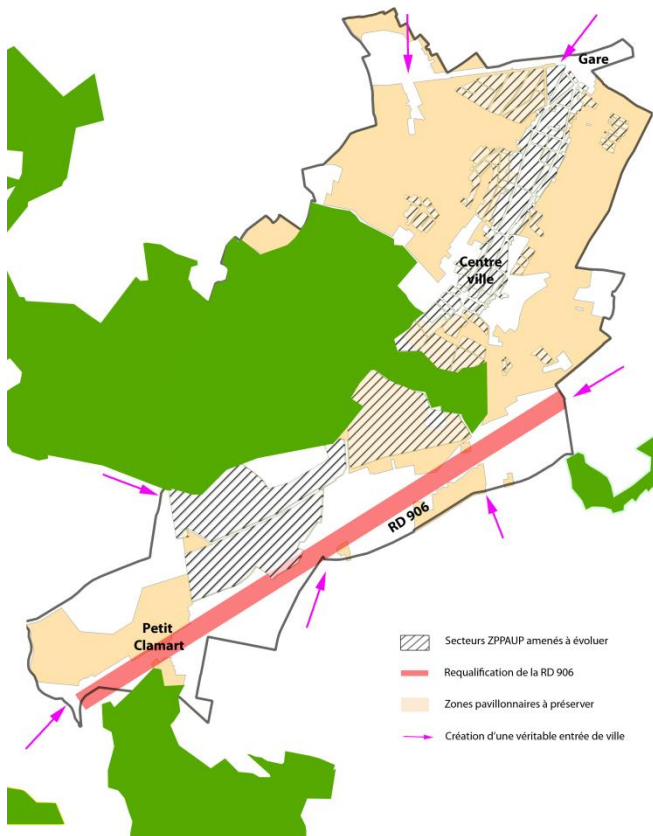


1.1- VALORISER LES ATOUTS NATURELS

- Protéger les espaces boisés, la forêt, les lisières et les espaces verts.
- Préserver les cœurs d'îlot.
- Favoriser les continuités écologiques et développer la trame verte et bleue.

Ces orientations correspondent aux résultats du diagnostic et de l'état initial de l'environnement ainsi qu'aux demandes de l'Etat et aux demandes issues de la concertation auprès des acteurs du territoire, des associations et des habitants de Clamart.

Demandes issues de la concertation	Demandes de l'Etat (Lettre Préfet 92)
<ul style="list-style-type: none">▪ Préserver les cœurs d'îlot pour la biodiversité.▪ Maintenir un taux suffisant d'espaces verts de pleine terre pour diminuer les espaces imperméabilisés.▪ Traiter les eaux pluviales à la parcelle.	<ul style="list-style-type: none">▪ Protéger les lisières des espaces boisés.▪ Développer la Trame Verte et Bleue pour assurer le maintien de la biodiversité.



1.2- METTRE EN VALEUR LES ATOUTS URBAINS

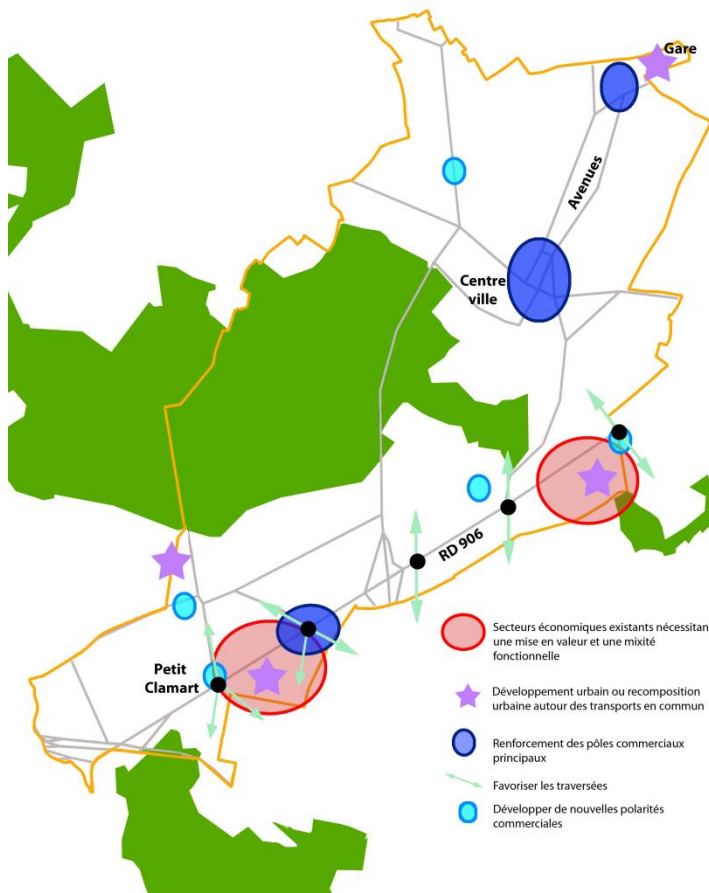
- Mettre en valeur l'identité architecturale et paysagère de chaque quartier.
- Limiter la densification dans les quartiers déjà fortement urbanisés afin de préserver le secteur pavillonnaire et les espaces verts.
- Réaménager les entrées de ville, premières images de Clamart pour ses visiteurs.
- Qualifier la RD 906.

Ces orientations correspondent aux résultats du diagnostic et de l'état initial de l'environnement ainsi qu'aux demandes de l'Etat et aux

demandes issues de la concertation auprès des acteurs du territoire, des associations et des habitants de Clamart.

Demandes issues de la concertation	Demandes de l'Etat (Lettre Préfet 92)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Densifier autour de la Gare et de la RD906. ▪ Aménager et requalifier les entrées de ville (Av. Henri Barbusse au Nord et la RD906 au Sud vers l'A86) ▪ Développer la mixité fonctionnelle autour de la RD906. ▪ Désenclaver et requalifier le Nord du Quartier Percy-Schneider (Secteur Arménie) ▪ Mettre à jour la liste des bâtiments remarquables. ▪ Mettre à jour les fiches signalétiques des arbres remarquables. ▪ Créer un secteur sauvegardé pour la Cité Boigues. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identifier les zones à fort potentiel de densification. ▪ Développer la mixité fonctionnelle (activités / Habitat) dans les zones à densifier et notamment le long de la RD906. ▪ Maintenir une offre de constructibilité dans le secteur « Arménie ». ▪ Protéger la Cité Boigues et la Cité de la Plaine.

2. Une ville plus attractive



2.1- ORGANISER UN DEVELOPPEMENT URBAIN QUALITATIF

- Proposer un développement urbain dans des secteurs bien desservis par les transports en commun dans un objectif de mixité fonctionnelle et sociale : Autour du secteur de la gare ; Autour de la RD 906.
- Permettre aux habitants de bénéficier d'un parcours résidentiel en proposant une offre diversifiée de logements.
- Rééquilibrer la politique de mixité sociale au regard des besoins.
- Répondre aux besoins actuels et futurs en équipements publics.

2.2- IMPULSER UN DYNAMISME ECONOMIQUE ET COMMERCIAL

- Forger l'image de pôle d'attractivité majeur dans les Hauts-de-Seine.
- Développer des services aux entreprises.
- Renforcer la densité du tissu économique et commercial.

Rappel du Diagnostic : Clamart compte 180.000 m² de bureaux dont 45.000 m² vacants notamment pour les raisons suivantes :

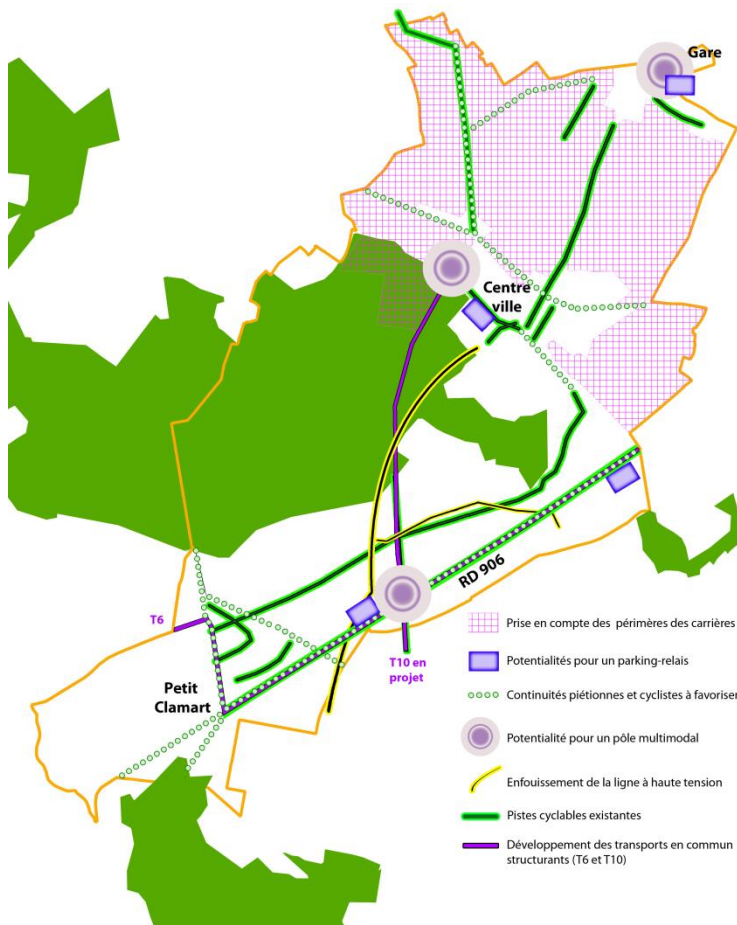
- **Taxes trop élevées. C'est l'une des causes de la perte d'attractivité du bureau à Clamart.**
- **Bâtiments anciens (hors normes) ou neufs inadaptés.**
- **Manque de logements pour les salariés des entreprises.**
- **Manque de transports collectifs adaptés pour les déplacements des salariés.**

Le PADD fixe des objectifs de développement économique sur la RD906 en prenant en compte le contexte actuel ainsi que les atouts du tramway T6 mis en fonction depuis décembre 2014 et les opportunités foncières sur les sites d'EDF et du Plaine Sud pour les programmes mixtes.

Ces orientations correspondent aux résultats du diagnostic ainsi qu'aux demandes de l'Etat et aux demandes issues de la concertation auprès des acteurs du territoire, des associations et des habitants de Clamart.

Demandes issues de la concertation	Demandes de l'Etat (Lettre Préfet 92)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer et maintenir les activités artisanales autour de la RD906 et de l'échangeur de l'A86. ▪ Développer les activités touristiques: hôtel et restaurant de qualité autour notamment de la RD906. ▪ Développer le marché et les commerces autour de la Place Aimé Césaire et la connexion avec le T6. ▪ Démolir les bureaux vides (bâtiments anciens et vétustes) ▪ Programmer des opérations mixtes (logements et bureaux) dans le même bâtiment. ▪ Assurer la mixité sociale : créer des logements privés dans les secteurs où existe un fort taux de logements sociaux. ▪ Créer des logements à l'accession privée et à l'accession sociale. ▪ Prévoir des logements de taille moyenne (T3). ▪ Créer de la mixité fonctionnelle autour de la RD906. ▪ Développer les crèches. ▪ Augmenter le nombre d'écoles. ▪ Programmer au moins un collège. ▪ Programmer un lycée intercommunal. ▪ Développer certains équipements sportifs manquants (exemple : terrains de tennis) ▪ Prévoir des équipements culturels dans le Petit Clamart. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer l'image de la RD906 et l'accessibilité aux zones d'activités. ▪ Augmenter de 15 % la densité humaine de Clamart entre 2015 et 2030. ▪ Prévoir le PLH avec 1100 logements / an ▪ Maintenir le taux de logements sociaux supérieur aux 25% réglementaires. ▪ Renforcer la politique foncière pour garantir la production de logements nécessaires.

3. Une ville tournée vers l'avenir



3.1- INVENTER LA VILLE DURABLE DE DEMAIN

- Encourager une politique environnementale responsable.
- Favoriser la transition énergétique : Avoir une gestion économe de l'eau ; Développer une gestion des déchets optimisée.
- Faire de Clamart une « ville intelligente ».
- Intégrer les risques et nuisances afin d'assurer la sécurité de la population.

3.2- APAISER LES DEPLACEMENTS ET ORGANISER LEUR COMPLEMENTARITE

- Organiser la fluidité des déplacements et la gestion du stationnement.
 - Renforcer les réseaux entre les différents modes de transports.
 - Permettre un partage équilibré et sécurisé de l'espace public en aménageant la voirie pour tous les modes.
 - Optimiser la gestion du stationnement.
- Faciliter les déplacements doux et permettre les connexions.
- Organiser le développement des transports en commun : Tramway, bus, gare.

Ces orientations correspondent aux résultats du diagnostic ainsi qu'aux demandes de l'Etat et aux demandes issues de la concertation auprès des acteurs du territoire, des associations et des habitants de Clamart.

Demandes issues de la concertation	Demandes de l'Etat (Lettre Préfet 92)
<ul style="list-style-type: none">▪ Optimiser la prévention des risques d'inondation par ruissellement pluvial ou ruissellement urbain (demande de cartographie hydrogéologique à l'échelle de la commune)▪ Permettre la rénovation thermique des bâtiments.▪ Créer un nouvel itinéraire pour Clamibus avec plus de fréquences.▪ Mettre en connexion des équipements de la commune par les transports en commun.▪ Desservir davantage les secteurs pavillonnaires par le réseau de bus.▪ Créer des parkings publics sécurisés pour automobiles et vélos.▪ Créer un parking relais pour le tramway sur la RD906.▪ Développer les pistes cyclables.▪ Développer le covoiturage.	<ul style="list-style-type: none">▪ Augmenter le recours aux énergies renouvelables : nouveaux réseaux de chaleur à créer ou à étendre les réseaux situés sur les communes à proximité.▪ Favoriser la rénovation énergétique du parc immobilier.▪ Prévoir des aménagements de l'espace public et de la voirie à partir du nouvel accès autoroutier vers la zone d'activités Novéos.

Choix retenus pour les OAP

Choix des OAP

Conformément aux orientations du PADD, les deux secteurs choisis pour les Orientations d'Aménagement et de Programmation sont :

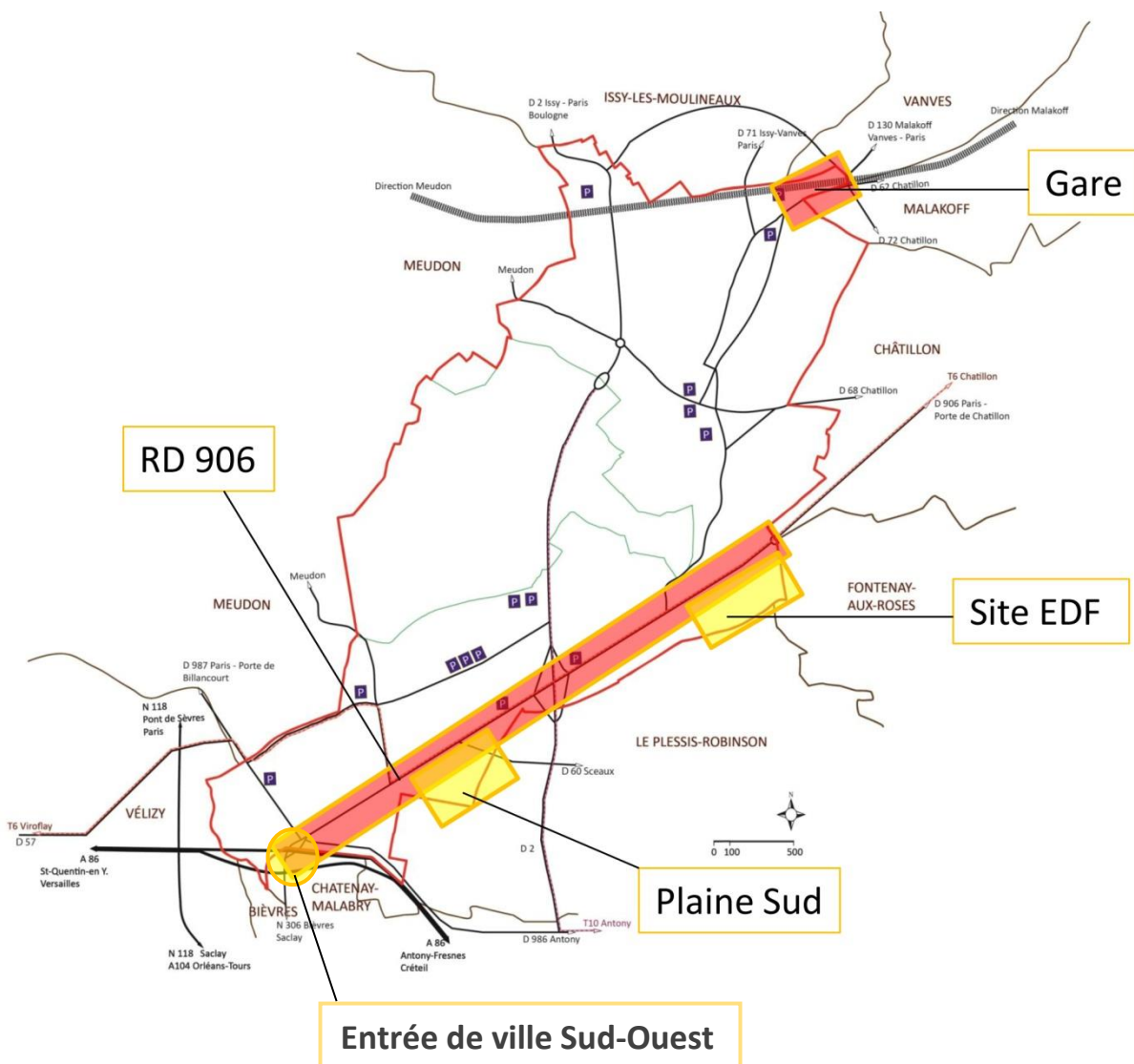
- La Gare
- La RD906

Ces deux secteurs ont été retenus suite au diagnostic et en réponse aux demandes issues de la concertation et aux demandes de l'Etat. Ils sont également issus des documents supra-communaux.

Les deux secteurs sont situés en périphérie de la commune et en entrée de ville.

Sur la RD906, trois sites importants font également l'objet d'OAP, il s'agit des sites suivants :

- Entrée de ville Sud-Ouest
- Site Plaine Sud
- Site EDF



OAP de la Gare

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.

L'OAP a été étudiée en prenant en compte les 4 accès de la nouvelle gare dénommée Gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart :

- 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.

L'OAP a été étudiée dans le cadre d'un périmètre de réflexion qui 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.

L'OAP prend en considération les enjeux liés à la densité et à la forme urbaine.

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.

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.

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).

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

- la protection de l'environnement,
- la protection du patrimoine et des paysages,
- la trame verte,
- la requalification urbaine pour des programmes mixtes (logements, bureaux, commerces et équipements),
- la multimodalité de ce secteur stratégique proche de Paris.

Organisation des déplacements en réponse aux orientations du PADD

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.

Valorisation des atouts naturels et urbains en réponse aux orientations du PADD

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.

Programmation de la qualité urbaine en réponse aux orientations du PADD

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.

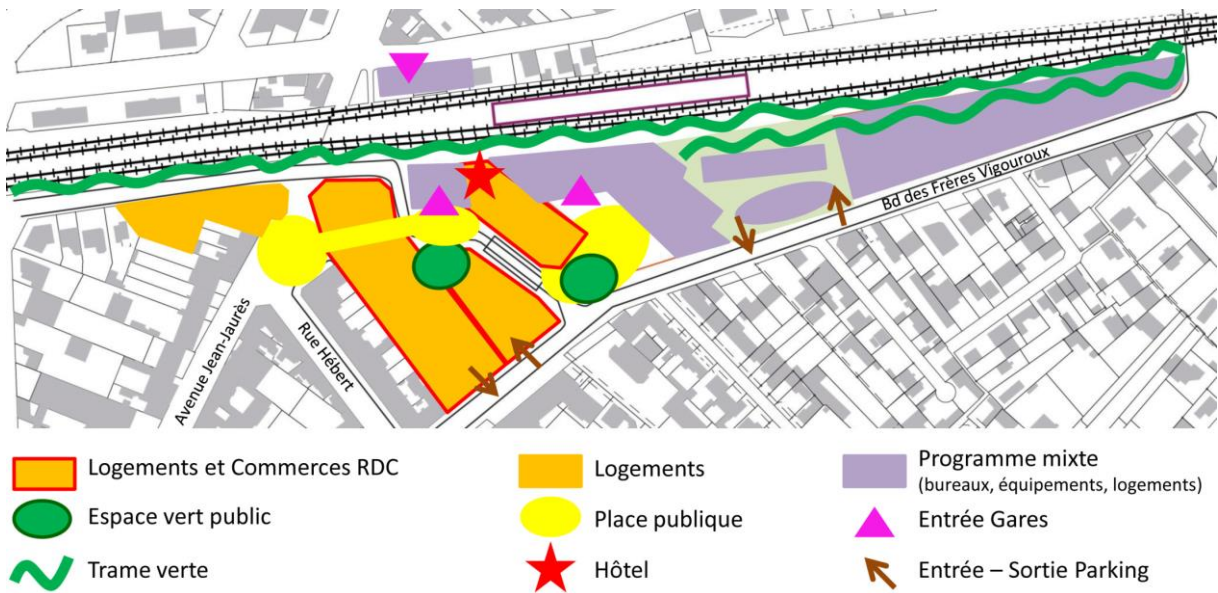
Les programmes de logements seront complétés par la construction d'équipements publics, de bureaux ainsi qu'un hôtel afin de promouvoir la mixité fonctionnelle dans le quartier.

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

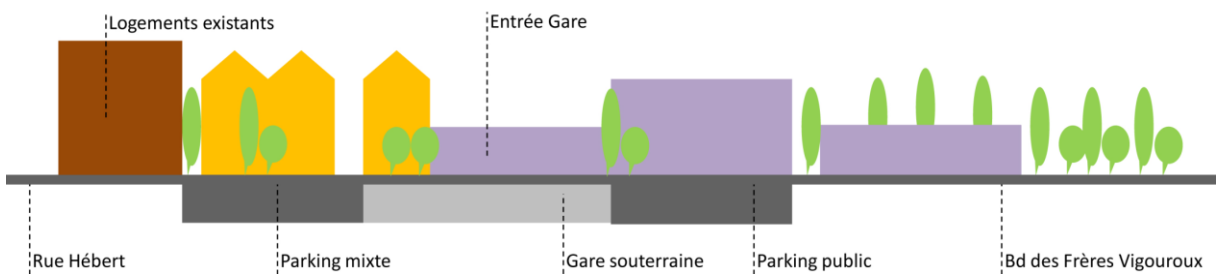
Les gabarits des nouvelles constructions respecteront la forme urbaine existante afin de préserver le patrimoine urbain et paysager.

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

Le principe d'aménagement



Les gabarits de construction



OAP de la RD906

La RD906 traverse la partie d'Est en Ouest de Clamart et dessert 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

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. En effet, le secteur autour du rond-point du Petit-Clamart se situe à l'articulation entre trois départements franciliens : l'Essonne, les Yvelines et les Hauts-de-Seine.

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.

Le Tramway T6 mis en service le 13 décembre 2014 sur un tronçon Chatillon-Montrouge-Vélizy prolongé depuis le 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 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 de 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.

Sur la RD906 se concentrent les opportunités foncières pour le développement de projets mixtes, notamment sur le site d'EDF et sur le site Plaine Sud.

L'enjeu de l'OAP est de permettre la requalification de cet axe afin d'y valoriser 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.

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 ».

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.

Les orientations 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.

Les orientations visent à assurer une qualité urbaine tout en préservant les activités

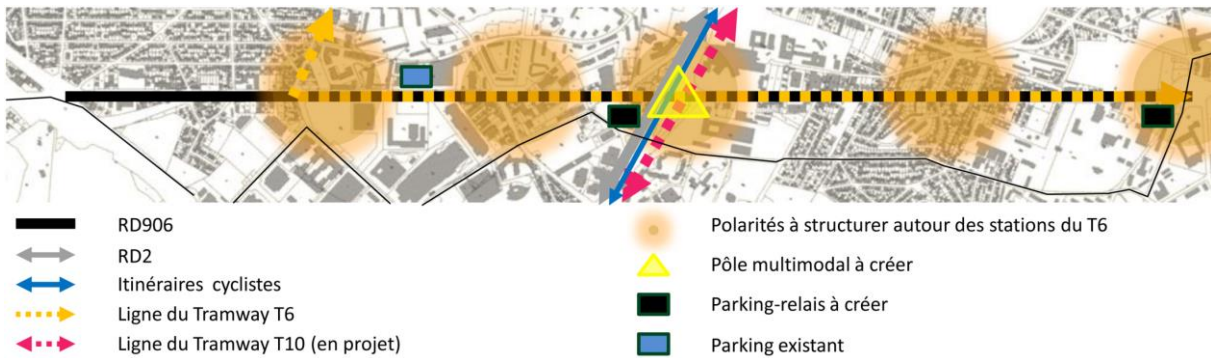
Les façades de la RD906, sur ses deux rives, nécessitent une attention particulière dans le cadre de la requalification urbaine de ce secteur.

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.

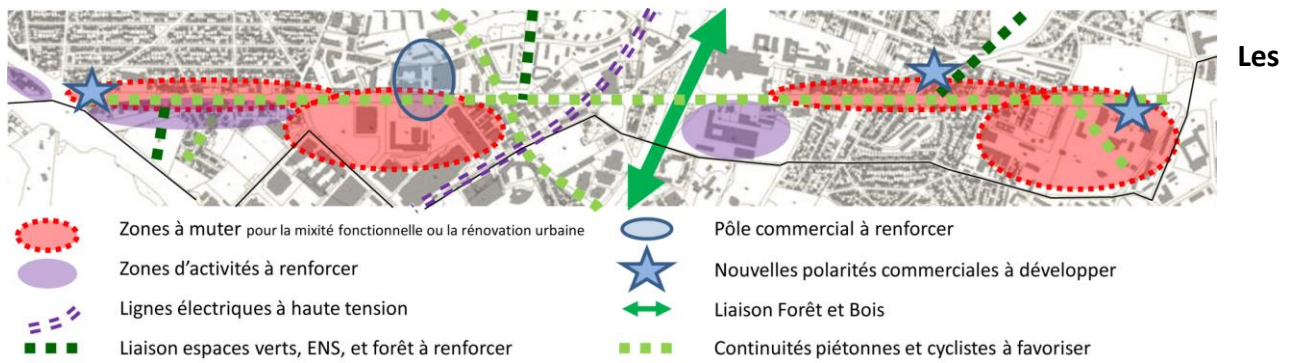
Néanmoins, certaines zones dédiées à l'activité seront maintenues et renforcées à proximité de l'échangeur de l'A86 (avec des aménagements de mur antibruit, par exemple) et en continuité avec la zone Novéos du Plessis-Robinson

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

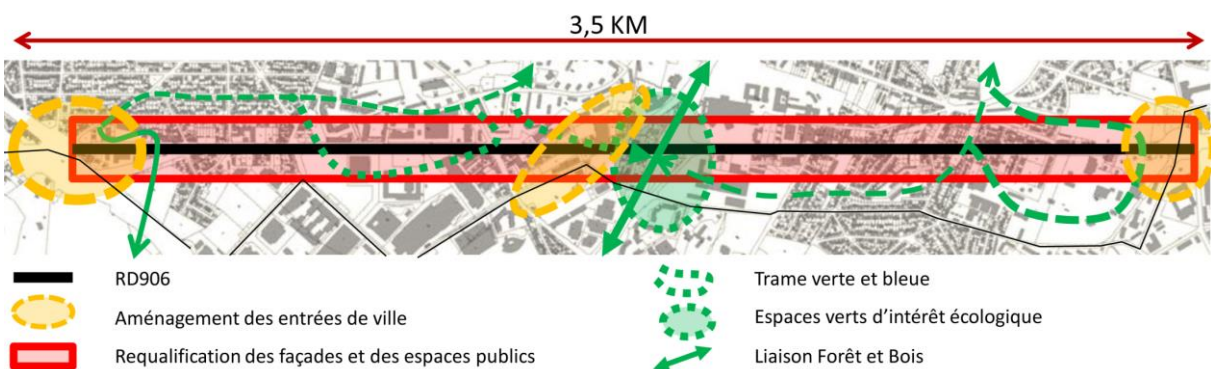
Les enjeux de déplacements



Les enjeux d'aménagement



orientations d'aménagement



OAP Entrée de ville Sud-Ouest

Le secteur autour du rond-point du Petit-Clamart, sur la RD906, se situe 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.

L'entrée de ville située au Sud-Ouest constitue un enjeu spécifique au regard de sa position à la porte de la Métropole du Grand Paris et au niveau de l'échangeur de l'Autoroute A86.

Cette entrée de ville relie les communes suivantes :

- Clamart/Chatenay-Malabry (92)
- Bièvres (91)
- Vélizy-Villacoublay (78)

Elle est une entrée du département des Hauts de Seine et celle de la métropole.

Elle nécessite une amélioration drastique compte tenu de son état actuel :

- Le paysage de cette entrée de ville est marqué par la présence des grandes surfaces de lavage et garage. Des entreprises artisanales partiellement en friche sur la RD906 sont visibles depuis l'entrée de ville.
- La forme urbaine dominante est hétéroclite avec des gabarits variés et discontinus.
- La voirie publique fonctionne dans le chaos de l'échangeur et des nombreuses bretelles compliquant la lisibilité de la circulation automobile.
- Les passages piétons font défaut créant un espace accidentogène pour les modes actifs (piétons, vélos).

L'OAP répond globalement aux enjeux de développement urbain et économique dans le contexte métropolitain.

L'OAP apporte des réponses précises à l'ambition n°1 du PADD « Une identité à préserver », dans le cadre de l'objectif « mettre en valeur les atouts urbains », suivant l'orientation « réaménager les entrées de ville, première image de la ville ».

Les orientations 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.

Programmation de la qualité urbaine en réponse aux orientations du PADD

Les orientations de l'OAP visent l'amélioration du cadre urbain en mettant une partie de la zone d'activités en zone mixte pour y créer de nouveaux logements qualitatifs.

Les formes des gabarits des nouvelles constructions ou des immeubles en réhabilitation permettront de créer des séquences bâties ordonnancées et qualitatives tout en permettant la réorganisation de l'activité commerciale et artisanale du secteur.

Valorisation des atouts naturels et urbains en réponse aux orientations du PADD

Des ouvertures pour la continuité écologique seront respectées dans la composition urbaine et dans l'implantation des bâtiments dans la zone mixte et la zone d'activités afin :

- d'assurer la constitution de la trame verte,
- d'améliorer les circulations douces,
- d'embellir le paysage urbain,
- de créer une ambiance accueillante et sécurisante.

Organisation des déplacements en réponse aux orientations du PADD

Des aménagements de voirie accompagneront le programme afin de :

- structurer les passages pour piétons ;
- améliorer l'état des voies de circulations automobiles ;
- optimiser les places de stationnement.

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



OAP du site Plaine Sud

Le site de l'OAP se situe sur la partie Sud de la RD906 à moins de 1 Km de l'échangeur de l'A86. Il se situe en partie dans la zone d'activités dite NOVEOS.

Le périmètre du site est délimité :

- au Nord, par la RD906 et le quartier de la Plaine ;
- au Sud et Sud-Est, par La commune du Plessis-Robinson (zone d'activités Novéos).

La partie Ouest du site est en friche avec un bâtiment d'1 niveau .

Le centre est occupé par un bâtiment de bureaux de 15 étages et par un château d'eau.

La partie Est est occupée par des bureaux et des espaces d'activités en partie désaffectés.

Ce site constitue une opportunité foncière pour la réalisation de programmes mixtes : logements et activités et pour la réalisation de programmes de logements conformément aux objectifs du PLH.

Les orientations de l'OAP répondent aux objectifs du PADD en matière de :

- environnement,
- paysage,
- cadre urbain,
- déplacements,
- commerces,
- développement économique,
- équipements
- logements.

L'OAP apporte des réponses précises aux ambitions du PADD :

- L'ambition n°1, dans le cadre de l'objectif « mettre en valeur les atouts urbains », suivant l'orientation « qualifier la RD906 » ;
- L'ambition n°2, 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 et bleue,
- la requalification urbaine (façades, espaces publics),
- le développement économique.

Programmation de la qualité urbaine en réponse aux orientations du PADD

L'OAP vise la création d'un lieu de vie intégrant des espaces publics et privés et des éléments paysagers et naturels.

Dans les programmes mixtes, des activités liées au commerce et à l'artisanat peuvent être intégrées ainsi que du commerce en rez-de-chaussée des logements.

Le programme prévoit également un hôtel et des équipements publics.

Le programme proposé assure aussi la mixité sociale en lien avec le quartier de la Plaine.

En effet, l'entrée principale du site sera sur la RD906 donnant sur une nouvelle place publique en lien avec la place Aimé Césaire qui se situe sur la rive d'en face et autour de laquelle des commerces existent nécessitant revitalisation.

Les commerces existants pourront donc être développés grâce à ce nouveau quartier qui prévoit l'accueil d'un grand nombre de logements, donc de nouveaux habitants.

L'OAP propose donc de requalifier cette friche industrielle en lui permettant d'évoluer vers un quartier moderne mixte avec des bureaux, commerces, espaces publics, équipements et logements. Le projet devra permettre de répondre aux difficultés de fonctionnement de la place Aimée Césaire en créant une place en symétrie avec des locomotives commerciales. L'ensemble permettra d'animer le quartier de part et d'autre de la RD906.

Organisation des déplacements en réponse aux orientations du PADD

La mise en service du Tramway T6 fin 2014 est un atout majeur pour la desserte de ce secteur par les transports en commun.

Le principe de circulation est basé sur la desserte des logements par une contre allée parallèle à la RD906 et par une voie de desserte locale reliant l'avenue Newton à la contre-allée.

Les bâtiments prévus dans le programme mixte (équipements, commerces, artisanat, ...) seront desservis par une nouvelle voie reliée à l'avenue Newton sur deux intersections.

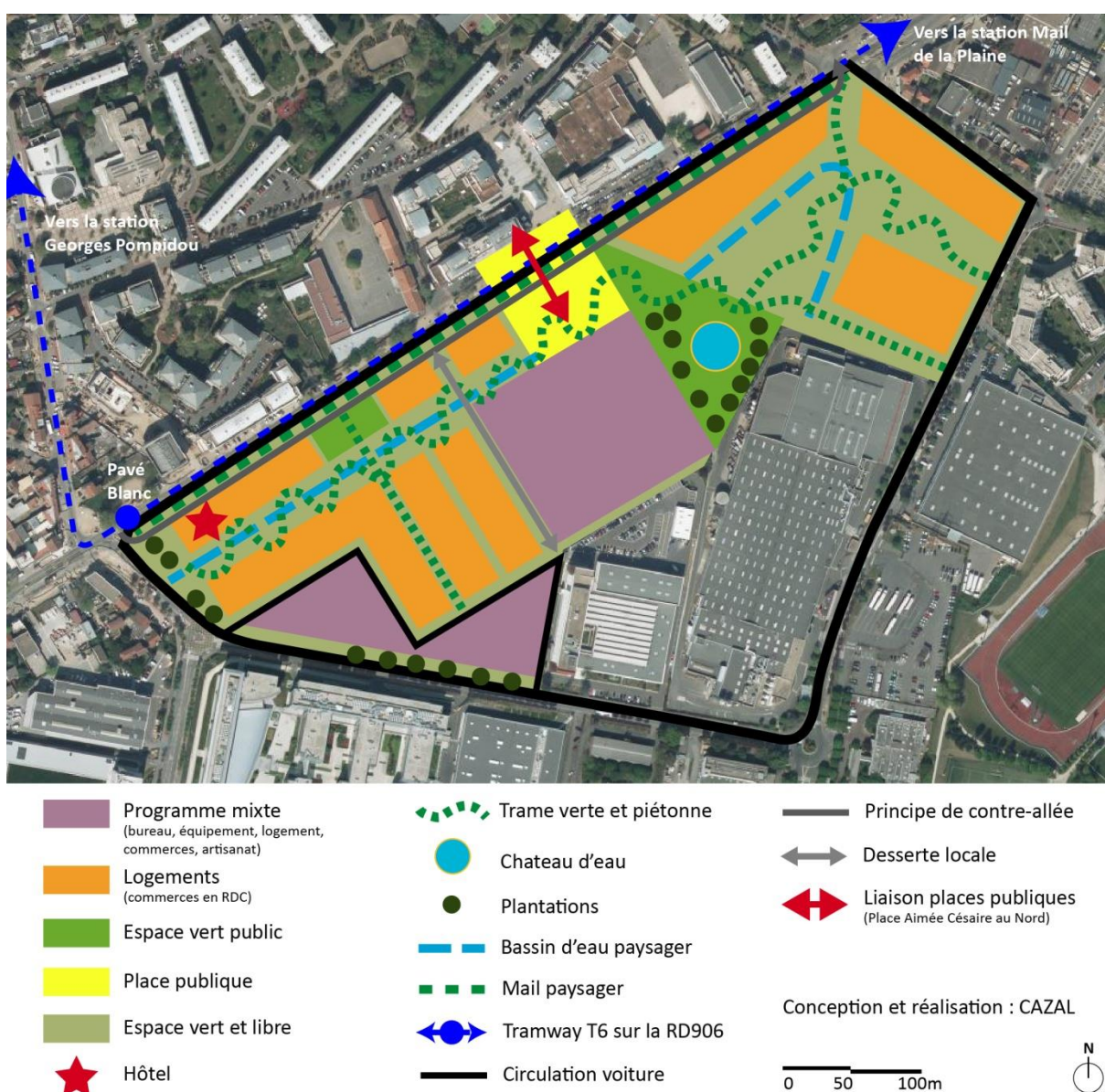
Valorisation des atouts naturels et urbains en réponse aux orientations du PADD

Le principe d'aménagement est fondé sur la création d'un nouveau quartier mixte dans un site composé d'espaces verts privés et publics. Le principe paysager prévoit des bassins d'eau en forme de trame bleue qui traverse le site en y créant un maillage central comprenant des voies piétonnes entourées par une trame verte et bleue.

Grâce à une trame verte, les espaces verts publics et privés seront connectés et mis en continuité avec les espaces verts des quartiers voisins.

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

Le principe d'aménagement



OAP du site EDF

Le site EDF d'environ 13 hectares se situe sur la RD906.

Son périmètre est délimité :

- au Nord-Est par Chatillon ;
- à l'Est, par Fontenay-aux-Roses ;
- au Sud-Est, par Le Plessis-Robinson ;
- à l'Ouest, par la RD906 et le cimetière de Clamart.

Les orientations de l'OAP traitent les enjeux croisés : environnement, paysage, cadre urbain, déplacements, développement économique, construction de logements, ...

Une ZAC est prévue sur ce site pour définir le projet de la maîtrise d'œuvre du projet urbain.

Ce site constitue une opportunité foncière pour la réalisation des programmes de logements et d'équipements.

Les orientations de l'OAP répondent aux objectifs du PADD en matière de :

- environnement,
- paysage,
- cadre urbain,
- déplacements,
- commerces,
- équipements,
- logements.

L'OAP apporte des réponses précises aux ambitions du PADD :

- L'ambition n°1, dans le cadre de l'objectif « mettre en valeur les atouts urbains », suivant l'orientation « qualifier la RD906 » ;
- L'ambition n°2, 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 et bleue,
- la requalification urbaine (façades, espaces publics).

Programmation de la qualité urbaine en réponse aux orientations du PADD

En terme de programmation, le projet prévoit la réalisation d'une opération d'aménagement sous forme d'une zone d'aménagement concertée (ZAC) donc la création a été autorisée par délibération du Conseil municipal le 9 juillet 2015 et dont le dossier de création est actuellement en cours d'élaboration, permettant la construction d'environ 148.000 m² de surface de plancher – hors équipements publics, à destination de logements, de bureaux et de commerces, ainsi que la réalisation des équipements publics nécessaires au fonctionnement du nouveau quartier (écoles maternelles et élémentaires, gymnase, crèche).

Les îlots accueillant logements, commerces, activités, et équipements publics seront organisés autour d'un grand espace libre central à dominante en eau (bassin ou succession de bassins statiques ou animés).

Organisation des déplacements en réponse aux orientations du PADD

La desserte du quartier s'effectuera par une nouvelle voie de circulation apaisée qui assurera une meilleure connexion avec les quartiers résidentiels situés boulevard Moulin de la Tour sur la commune du Plessis-Robinson.

Un maillage par des cheminements piétons est prévu afin de privilégier une vie de proximité, et une plus grande perméabilité du quartier et des quartiers environnants et une mise en valeur naturelle des aménagements paysagers.

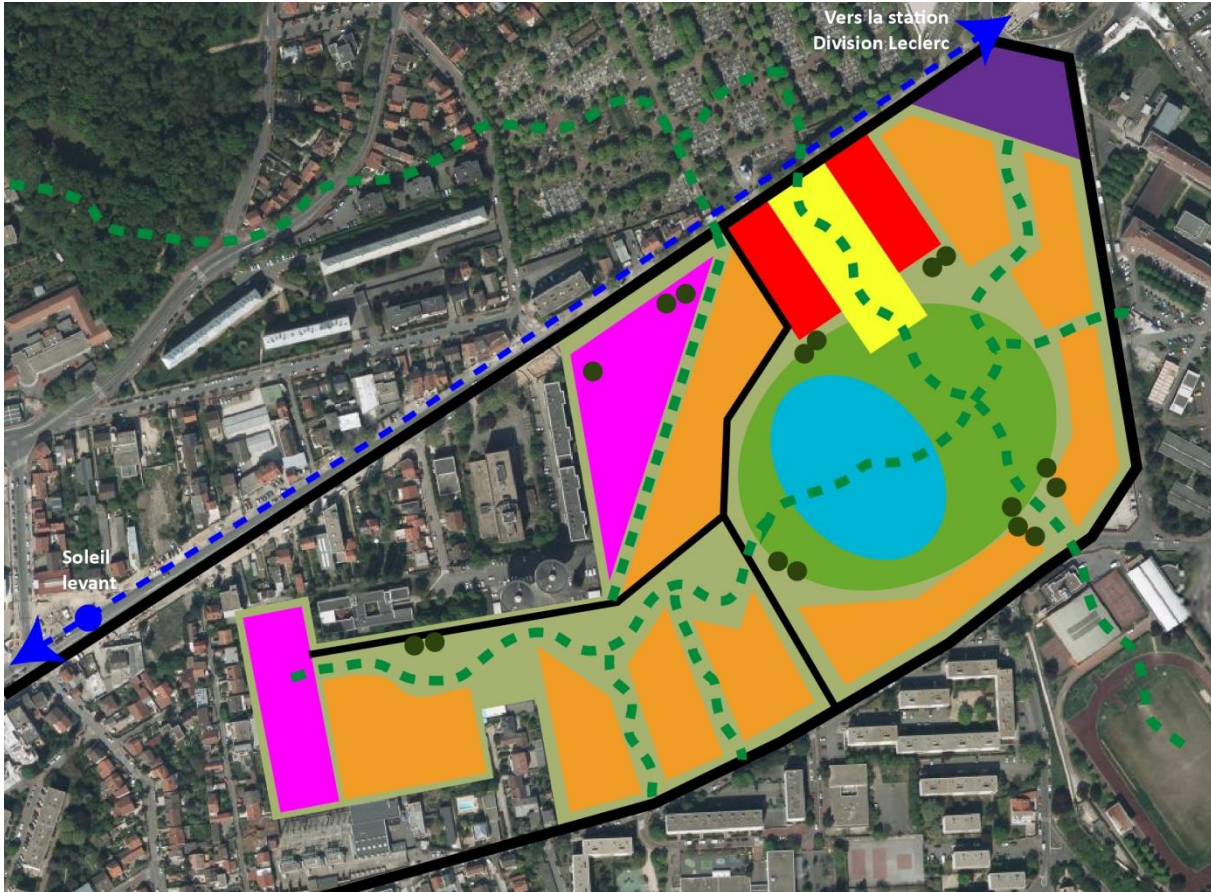
Valorisation des atouts naturels et urbains en réponse aux orientations du PADD

Le principe d'aménagement est fondé sur la création d'un nouveau quartier mixte autour d'un grand parc comprenant un bassin d'eau paysager et des espaces verts publics. Ce projet très paysager s'attache ainsi à préserver des éléments plus remarquables de la végétation existante sur le site.

Grâce à une trame verte, les espaces verts publics et privés seront connectés et mis en continuité avec les espaces verts des quartiers voisins et notamment ceux du cimetière situé sur la rive d'en face sur la RD906. Par ailleurs, la trame verte traversant le cimetière est en connexion avec la forêt.

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

Le principe d'aménagement



- | | | |
|---------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|
| Bureaux | Bassin d'eau paysager | Circulation voiture |
| Equipements publics | Plantations | Tramway T6 sur la RD906 |
| Logements
(commerces en RDC) | Trame verte et piétonne | Conception et réalisation : CAZAL |
| Commerces | Place publique | 0 50 100m |
| Espace vert public | Espace vert et libre | |

Les OAP de Clamart et les projets des communes voisines

OAP Gare en lien avec les projets d'Issy-les-Moulineaux/Malakoff/Vanves

L'OAP Gare de Clamart se situe au Nord-est de la commune, à la frontière avec les villes d'Issy-les-Moulineaux, Malakoff et Vanves. Cette OAP sectorielle jouit d'un contexte particulier puisqu'elle accueillera la future gare du Grand Paris Express.

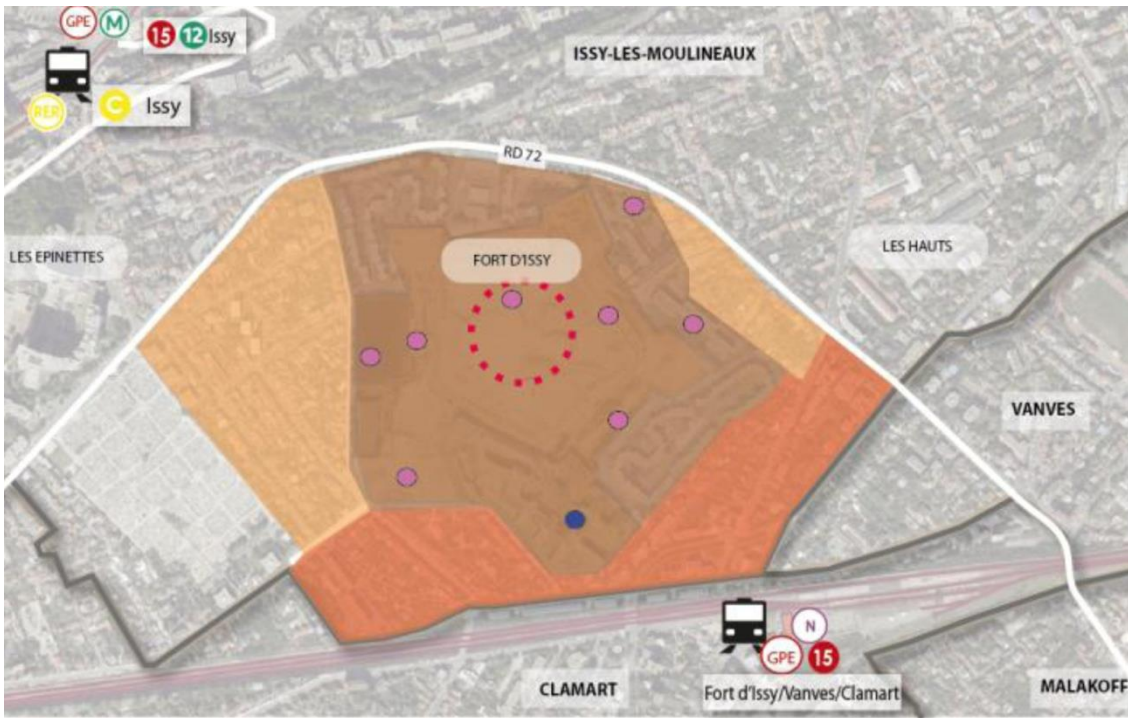
Les orientations retenues cherchent à créer un quartier mixte avec la création de nouveaux logements et de commerces en rez-de-chaussée. L'intégration d'espaces publics et d'aménagements paysagers est aussi souhaitée au sein de ce futur quartier dense et de proximité.

Issy-les-Moulineaux

Issy-les-Moulineaux se situe au Nord du site de l'OAP et entre aussi en corrélation avec le futur projet et l'OAP Gare de Clamart. En effet, même si la partie Sud d'Issy-les-Moulineaux est dominée par le quartier du Fort d'Issy et par des habitations individuelles, la Ville d'Issy-les-Moulineaux souhaite accompagner le projet de la future gare GPE Fort d'Issy-Vanves-Clamart qu'elle considère comme un nouveau point d'attractivité.

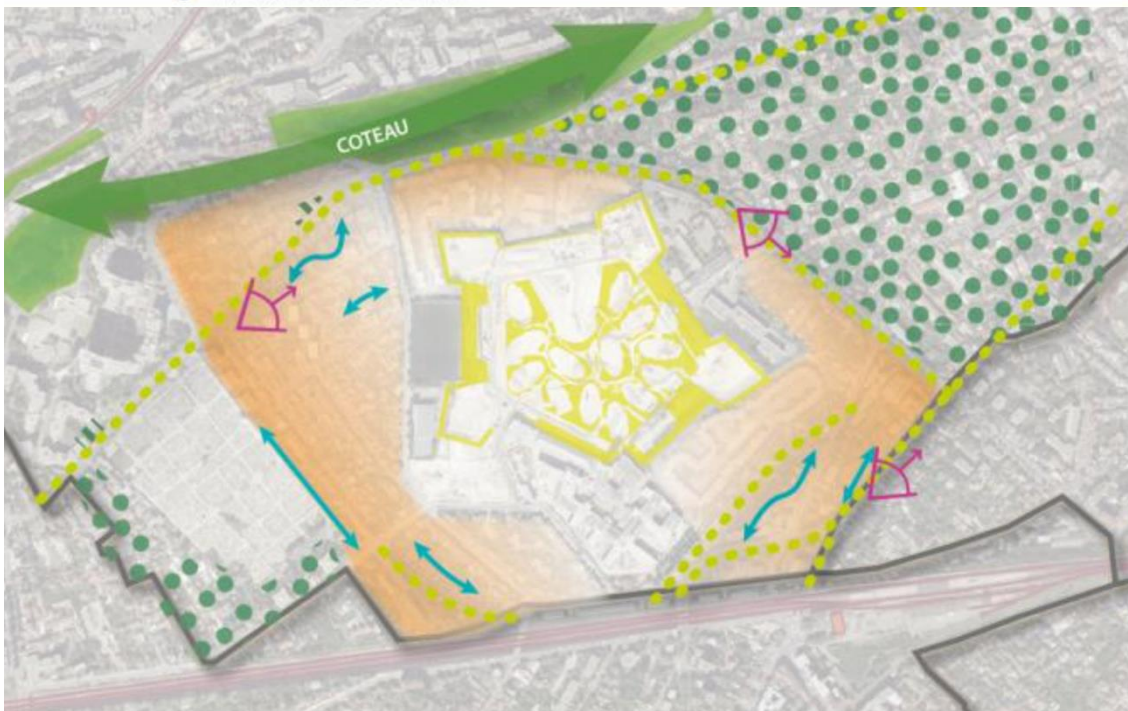
L'OAP d'Issy-les-Moulineaux pour la gare Fort d'Issy/Vanves/Clamart préconise :

- Accueillir la future gare de Fort d'Issy/Vanves/ Clamart de la ligne 15 du grand Paris Express et participer à la création d'un pôle multimodal d'échange (Transilien N, ligne 15, bus, liaisons douces).
- Assurer la connexion entre la gare, le fort et les Hauts d'Issy à travers le réseau de bus et la création de liaisons douces.
- Encourager les déplacements cyclistes.
- Renforcer la polarité du Fort d'Issy en améliorant son accessibilité depuis les quartiers alentour.
- Valoriser l'ensemble des commerces de proximité du Fort et renforcer l'accessibilité des équipements publics dans et aux alentours du Fort.
- Préserver des principes de coeurs d'îlot végétalisés représentant des refuges pour la biodiversité et participant à la qualité paysagère du secteur.
- Offrir des espaces publics qualitatifs, végétalisés et sécurisés dans la lignée des aménagements du Fort d'Issy.
- Concevoir des aménagements qui respectent les principes de conception bioclimatique.



DEVELOPPEMENT URBAIN

- | | |
|---|---|
| <p>RENFORCER LA POLARITE DU FORT D'ISSY</p> <ul style="list-style-type: none"> Renforcer la polarité commerciale sur l'ensemble du Fort Renforcer l'accessibilité des équipements publics Direction Générale de la Gendarmerie Nationale | <p>PRESERVER LA MORPHOLOGIE EXISTANTE</p> <ul style="list-style-type: none"> R+1/R+2 R+5/R+6 R+2/R+3 |
|---|---|



- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Maintenir les perspectives paysagères liées au réseau viaire Préserver un principe de coeurs d'îlots végétalisés Maintenir les principes d'alignements d'arbres | <ul style="list-style-type: none"> Préserver les espaces verts d'agrément du Fort d'Issy Préserver la trame verte du coteau Préserver l'intérêt écologique des secteurs pavillonnaires très végétalisés Concevoir les aménagements en intégrant les principes de bioclimatisme |
|--|--|

Extrait de l'OAP la Gare Fort d'Issy/Vanves/Clamart de la commune d'Issy-les-Moulineaux. Source : PLU d'Issy-les-Moulineaux
Source : PLU de Malakoff

Malakoff jouxte Clamart au niveau de cette future gare et de ce futur quartier. Dans son PADD, la Ville de Malakoff envisage d'améliorer l'accessibilité à la zone - qui va devenir très attractive en termes de flux de voyageurs – par exemple en créant un cheminement piéton. Le renforcement des polarités commerciales existantes est aussi voulu par la municipalité puisque ce secteur fait l'objet d'une OAP (OAP Colonel Fabien)

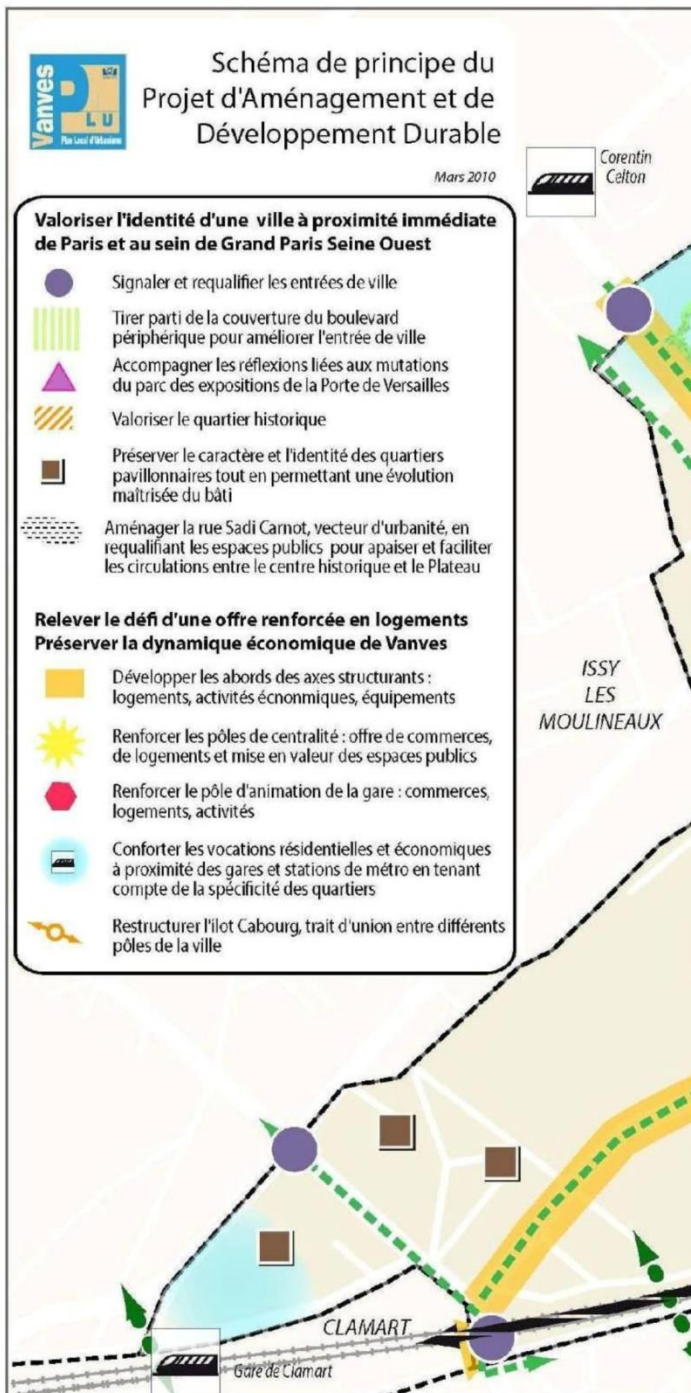


Extrait du PADD – OAP de la commune de Malakoff. Source : PLU de Malakoff

L'OAP Colonel Fabien se veut comme un quartier mixte, en adéquation avec l'OAP Gare de Clamart. En effet, les orientations prévoient un programme mixte, en favorisant l'implantation de logements et le développement de commerces de proximité en rez-de-chaussée.

Vanves

La partie Sud de la commune de Vanves se trouve aussi à proximité du site de l'OAP Gare de Clamart. Cette partie est dominée principalement par un quartier résidentiel. La Ville de Vanves a pour objectif de conforter la vocation résidentielle du secteur mais aussi la vocation économique grâce à la proximité de la gare. De plus, comme pour la ville de Malakoff, Vanves souhaite favoriser les circulations douces en aménageant des pistes cyclables et des cheminements piétons vers la future gare du Grand Paris Express.

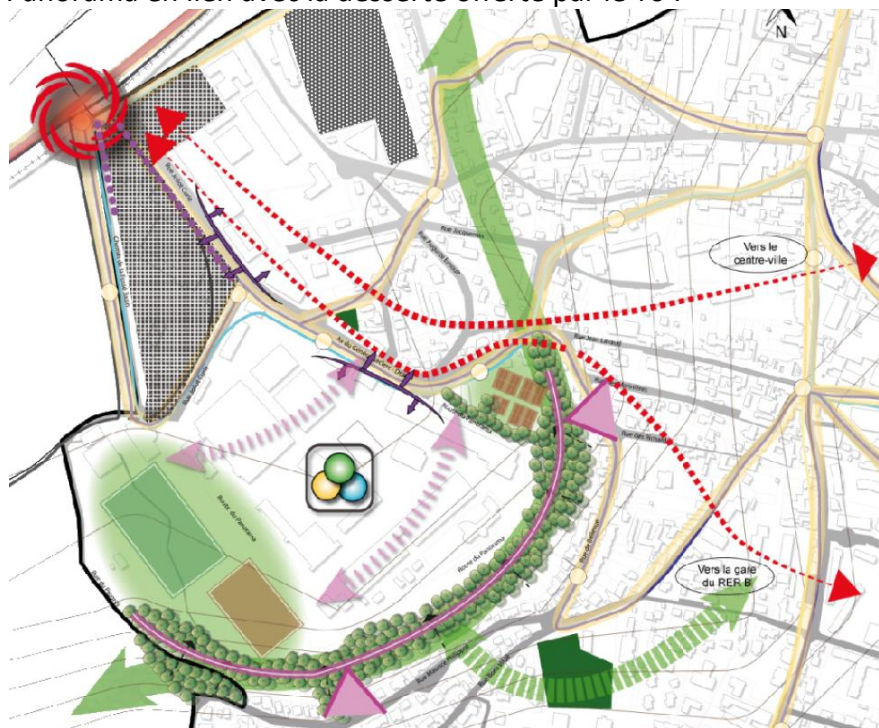


Extrait du PADD de la commune de Vanves. Source : PLU de Vanves

OAP EDF en lien avec le développement du site Panorama de Fontenay-aux-Roses et Chatillon

Le site de l'OAP EDF dit Panorama se situe sur la RD906, à la frontière avec les villes de Fontenay-aux-Roses et de Chatillon. Cette OAP veut créer un quartier de proximité en s'appuyant sur un développement urbain de qualité, tout en mettant en valeur les atouts urbains que possède le quartier.

Les orientations de l'OAP EDF s'harmonisent avec les communes voisines. En effet, la Ville de Fontenay-aux-Roses souhaite - dans le quartier Panorama avoisinant le site de l'OAP - en faire un lieu porteur de la mixité fonctionnelle en valorisant et optimisant le foncier existant pour tendre vers une plus grande mixité en permettant l'implantation notamment de logements au Nord de la zone Panorama en lien avec la desserte offerte par le T6 .



- Maintenir les lignes de bus actuelles.
- Station de bus
- Ligne du T6
- Améliorer et développer les connexions piétonnes vers le centre-ville et la gare RER B.
- Favoriser des maillages internes
- Marquer l'entrée de ville (place, repères...)
- Optimiser le foncier / Secteur d'une possible mutation du bâti.
- Développer des connexions et une transition qualitative entre les îlots.
- Permettre le développement commercial et de service en lien avec les nouvelles opérations.
- Préserver le coteau boisé du Panorama (pente sens montant) classé en Espace Naturel Sensible
- Mettre en valeur la promenade du belvédère
- Maintenir des percées visuelles depuis le coteau vers la vallée de la Bièvre
- Participer à la restauration d'une continuité écologique régionale
- Développer une continuité écologique du Panorama à la Coulée verte
- Maintenir une densité végétale importante et faciliter l'accueil du public dans les périmètres d'Espaces Naturels Associés (ENA)
- Faire de ce quartier vitrine un lieu de bien-être et de sobriété énergétique

Extrait du PADD de la commune de Fontenay-aux-Roses. Source : PLU de Fontenay-aux-Roses

Le renforcement de la Trame Verte et Bleue et aussi prévu à Fontenay-aux-Roses sur les principes du développement durable. Les projets prévus par Fontenay-aux-Roses sont en accord avec les orientations cherchant à valoriser les atouts naturels et paysagers du site de l'OAP EDF.

Le site se trouve aussi à proximité de la partie Sud de la ville de Châtillon. Cette partie Sud est marquée par la présence de la RD906. C'est une porte d'entrée importante pour Châtillon qui souhaite requalifier son entrée de ville.

OAP Plaine Sud en lien avec les projets du Plessis-Robinson

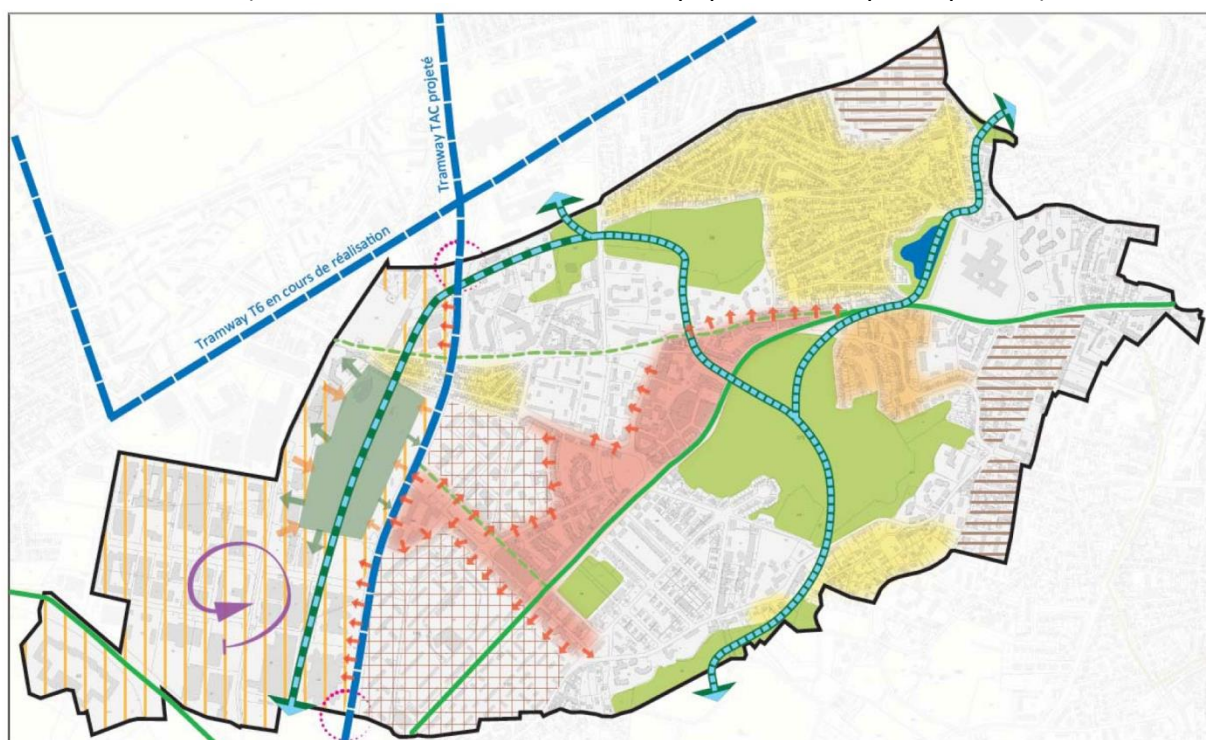
L'OAP Plaine Sud de Clamart correspond, en partie, à une friche industrielle située le long de la RD906, dans le Sud de la commune.

Cette OAP cherche à créer un lieu de vie où se conjuguent espaces publics et espaces privés. Elle cherche à développer une programmation mixte dans laquelle des logements et des activités liées au commerce et à l'artisanat pourront y être intégrées.

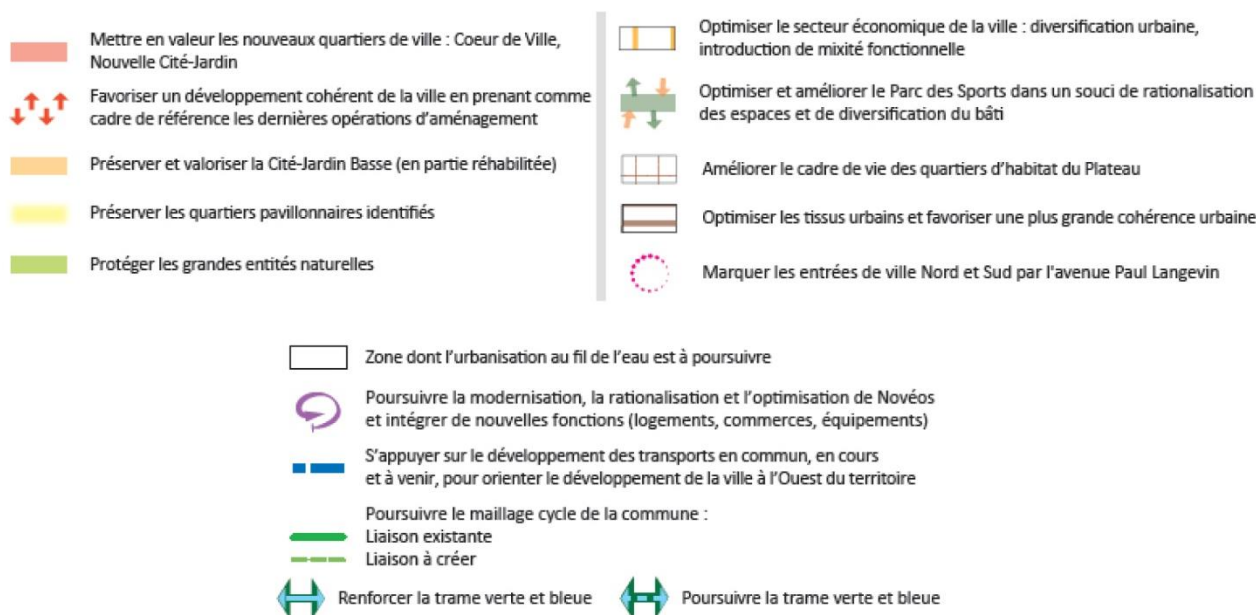
Cette OAP permettra de dynamiser le quartier autour d'une route départementale (RD906) très empruntée, par des aménagements paysagers et des voies de dessertes locales.

Au Sud et au Sud-Est du site de l'OAP se situe la commune voisine du Plessis-Robinson. Dans un souci de compatibilité avec les projets du Plessis-Robinson, sur la partie Sud-Ouest du Plessis, il est prévu de développer un secteur économique. Dans son PADD, le Plessis-Robinson souhaite optimiser ce secteur économique et le rendre multifonctionnel, c'est-à-dire compléter l'offre économique par des logements et des équipements, par exemple.

Cela rentre en adéquation avec les orientations retenues dans l'OAP Plaine Sud, une OAP qui se veut multifonctionnelle (habitat, commerces, activités, équipements, espaces publics).



Extrait du PADD du Plessis-Robinson. Source : PLU du Plessis-Robinson



De plus, le projet d'améliorer le Parc des Sports du Plessis Robinson dans un souci de rationalisation des espaces et de diversification du bâti est en accord avec la trame verte prévue dans l'OAP Plaine-Sud de Clamart.

OAP Entrée de ville de Clamart /Chatenay-Malabry/Vélizy-Villacoublay

Cette OAP Entrée de ville (entrée de département et entrée de la métropole du Grand Paris) se situe au niveau du rond-point du Petit-Clamart, sur la RD906. Le site est à la croisée entre les départements des Yvelines, de l'Essonne et des Hauts-de-Seine. C'est donc une porte d'entrée importante vers la Métropole.

Les orientations de cette OAP cherchent à restructurer cette porte d'entrée en favorisant la mixité fonctionnelle. Des programmes de logements sont souhaités, accompagnés par le développement ou le maintien des activités.

La commune de Châtenay-Malabry se situe au Sud du site de l'OAP. C'est une zone naturelle dominée par la partie Nord de la forêt Domaniale de Verrières. Cela rentre en corrélation avec les orientations prévues dans cette OAP dite Entrée de ville. En effet, celles-ci souhaitent assurer la constitution d'une Trame Verte, en connexion avec les espaces verts avoisinants et notamment de la forêt de Verrières. Vélizy-Villacoublay se situe à l'Ouest du site de l'OAP. A la frontière avec Clamart se trouve le pôle économique de Vélizy. De plus, la municipalité de Vélizy-Villacoublay souhaite – dans son PADD – traiter les entrées de villes, ce qui est en adéquation avec les orientations retenues dans l'OAP de Clamart.

Choix retenus pour les zones et les règles du PLU

Les nouvelles zones du PLU

UA	Centre urbain traditionnel recevant de façon complémentaire l'habitat, les activités tels que commerces, artisanat, bureaux, services et équipements collectifs
UAa	Sous-secteur de la zone UA : Quartier de la Plaine. Rond point du Pavé Blanc.
UAb	Secteur I3F, de requalification urbaine
UBa	Secteur majoritaire du site EDF, destiné à créer un quartier comportant toutes les fonctions urbaines ainsi que des espaces paysagers.
UBb	Secteur de la RD 906 : zone urbaine mixte (habitats, services, commerces, activités...)
UBb'	Secteur de requalification urbaine au niveau de Novéos-Plaine Sud : Mixité des fonctions recherchée (commerces, logements, équipements...)
UBc	Secteur de l'entrée de ville du Petit Clamart (du rond-point au Pavé Blanc) : zone urbaine mixte (habitat, services, commerces...)
UBd	Secteur Henri Barbusse et Galvents-Corby et secteur situé au-delà de la voie ferrée.
UC	Secteurs dans les quartiers Galvents-Corby, Plaine et Trivaux la Garenne : zone d'habitat semi dense où des bâtiments relativement hauts sont implantés en ordre discontinu.
UCa	Secteur de renouvellement urbain aux abords du Campus
UE	Secteurs destinés principalement aux habitations isolées ou groupées (type pavillonnaire)
UF	Zone d'activités à vocation d'industries, d'entrepôts et d'activités tertiaires.
UFz	Zone d'activités et Parc d'affaires du Plessis – Clamart
UG	Cimetières de Clamart
UH	Etablissements hospitaliers (Percy et Béclère)
UL et ULh	Stade Hunebelle et stade de la Plaine, piscine et gymnase
UM	Domaine ferroviaire situé au nord de la ville
N	Secteur boisé et espaces verts de la commune (parcs et squares)

Les superficies des zones du PLU

Zone	Destination	Superficie en hectare	Superficie en hectare par zone et sous-zone
UA	Centre urbain	79,86	UA = 62,41 UAa = 10,71 UAb = 6,74
UB	Zone urbaine mixte	54,70	UBa = 13,16 UBb = 14,92 UBb' = 12,41 UBc = 7,25 UBd = 7,71
UC	Zone d'habitat semi dense	61,521	UC = 56,35 UCa = 4,86
UE	Secteurs d'habitat pavillonnaire	335,7	
UF	Zone d'activités	36,64	UF = 22,83 UFz = 13,05
UG	Cimetières	36,07	
UH	Etablissements hospitaliers	19,75	
UL	Stade et équipements sportifs	15,90	ULh = 5,50
UM	Domaine ferroviaire	6,61	
N	Zone naturelle	229	

Les règles du PLU

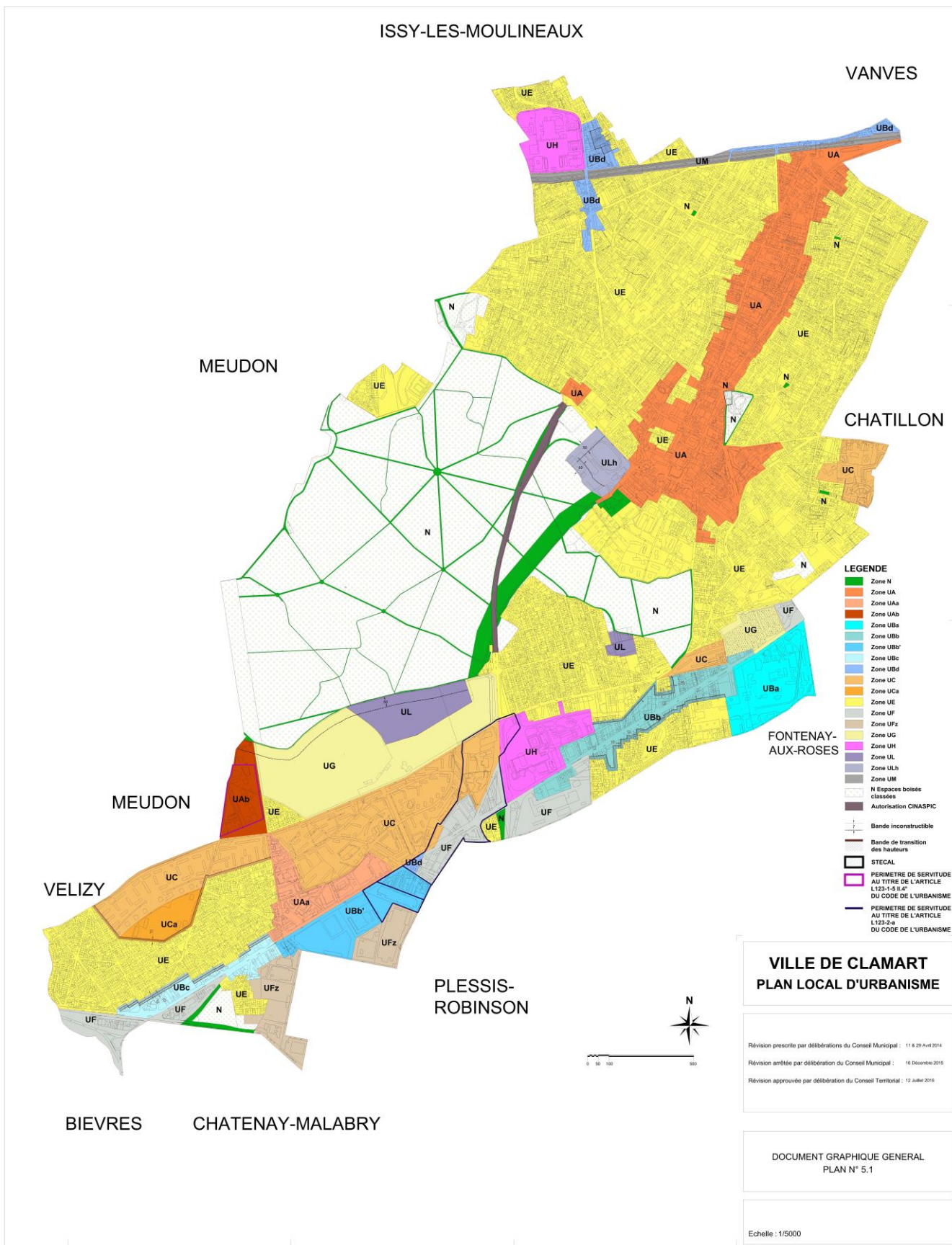
Pour chaque zone définie dans le document graphique, des dispositions réglementaires sont applicables : 16 articles sont prévus par l'art. R.123-9 du Code de l'Urbanisme.

Les articles 15 et 16 sont issus de l'évolution liée au Grenelle II.

Les articles 5 et 14 sont supprimés par la Loi ALUR.

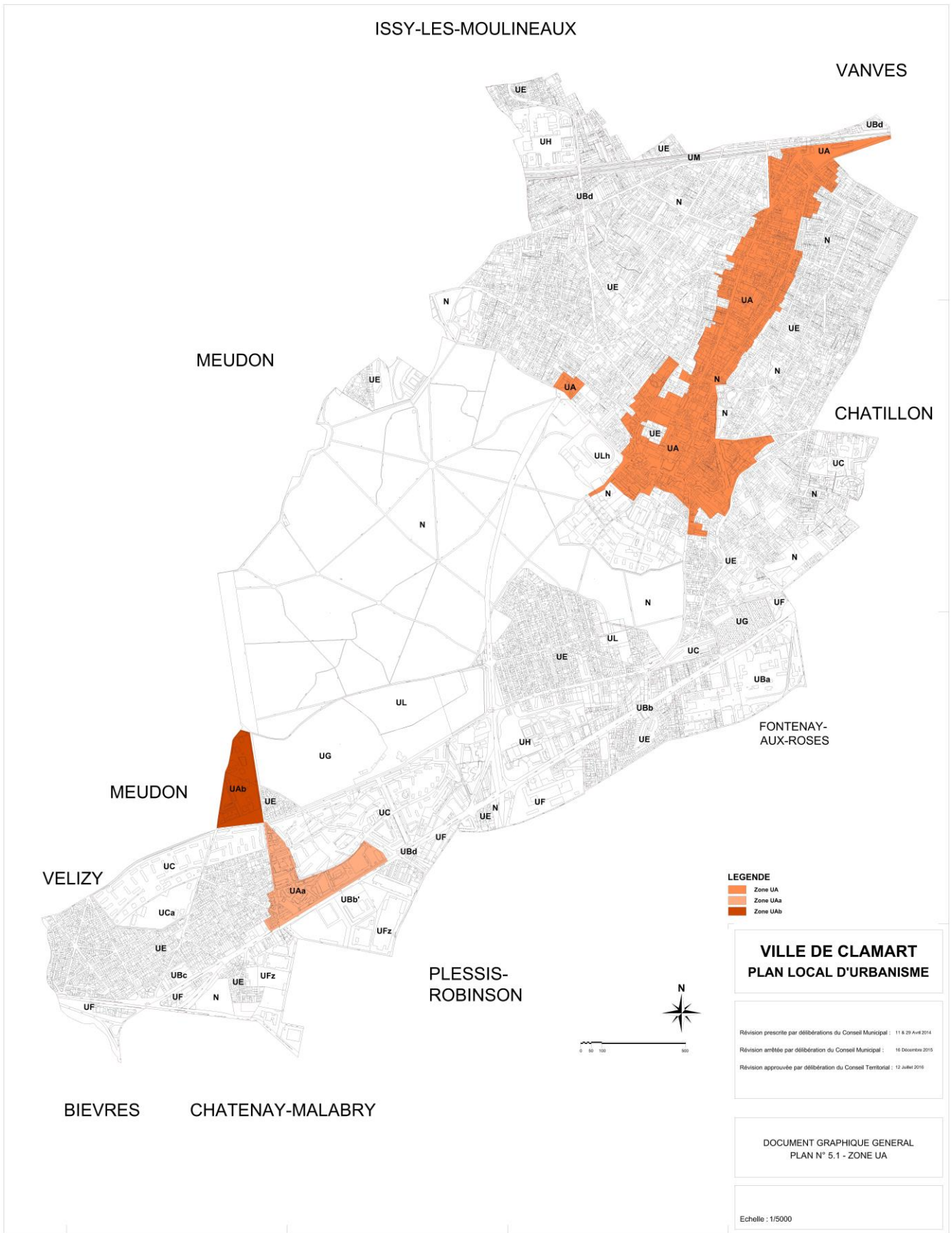
- 1° : Type d'occupation ou d'utilisation du sol interdites.
- 2° : Type d'occupation ou d'utilisation du sol soumises à des conditions particulières.
- 3° : Accès et voirie.
- 4° : Desserte par les réseaux (eau, assainissement, électricité).
- ~~• 5° : Caractéristique des terrains.~~
- 6° : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques.
- 7° : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives.
- 8° : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.
- 9° : Emprise au sol.
- 10° : Hauteur maximale des constructions.
- 11° : Aspect extérieur.
- 12° : Stationnement.
- 13° : Espaces libres et plantations.
- ~~• 14° : COS (Coefficient d'Occupation des Sols).~~
- 15° : Performances énergétiques et environnementales.
- 16° : Infrastructures et réseaux de communications électroniques.

La carte du nouveau zonage du PLU



Zone UA

Elle correspond au centre urbain traditionnel recevant de façon complémentaire l'habitat, les activités tels que commerces, artisanat, bureaux, services et équipements collectifs. Elle comprend le centre historique de Clamart ainsi que les abords des avenues structurantes du centre-ville (Jean Jaurès et Victor Hugo) et se prolonge jusqu'au secteur de la future Gare de métro du Grand Paris. Le site de la Gare fait l'objet d'une OAP. Elle comprend les zones UA, UAa et UAb.



1. Zone UA

a. Comparaison entre PLU précédent et actuel

Les grands principes de la zone UA sont conservés. Spatialement, cette zone s'étend aujourd'hui au secteur Gare, futur pôle multimodal qui accueillera l'une des Gares du Grand Paris Express.

b. Objectifs de la zone UA

La zone UA répond aux grandes orientations du PADD dans le sens où elle conforte les fonctions de polarité de la Ville en intégrant et en structurant le pôle Gare, et permet de développer des logements près des transports en commun. En s'inscrivant dans la continuité du PLU précédent, le PLU maintient le caractère de centre urbain de la zone UA.

2. Zone UAa

Quartier de la Plaine et du Rond-point du Pavé Blanc

a. Comparaison entre PLU précédent et actuel

Cette zone existait déjà au précédent PLU, elle a été élargie dans un souci de cohérence urbaine le long de la Route du Pavé Blanc.

b. Objectifs de la zone UAa

Les objectifs de la zone UAa (valoriser et de requalifier le pôle Pavé blanc) sont maintenus.

3. Zone UAb

Cette zone correspond au secteur « I3F », qui doit faire l'objet d'une restructuration urbaine importante dans le cadre d'une opération d'ensemble.

Comparaison entre PLU précédent et actuel

Cette zone n'existait pas dans le PLU précédent. La zone était intégrée à la zone UC.

Objectifs de la zone UAb

Les objectifs principaux sont de permettre un renouvellement urbain et une densification raisonnée dans ce secteur dans un objectif de rééquilibrage de la politique de logement dans ce secteur majoritairement composé de logements sociaux.

4. Zone UAI

Comparaison entre PLU précédent et actuel

Suppression des zones UAI

Les zones UAI situées dans le centre urbain, permettaient une emprise au sol de 65%. Il a été choisi d'harmoniser la zone UA en maintenant partout une emprise au sol à 50% et ainsi de supprimer cette sous-zone.

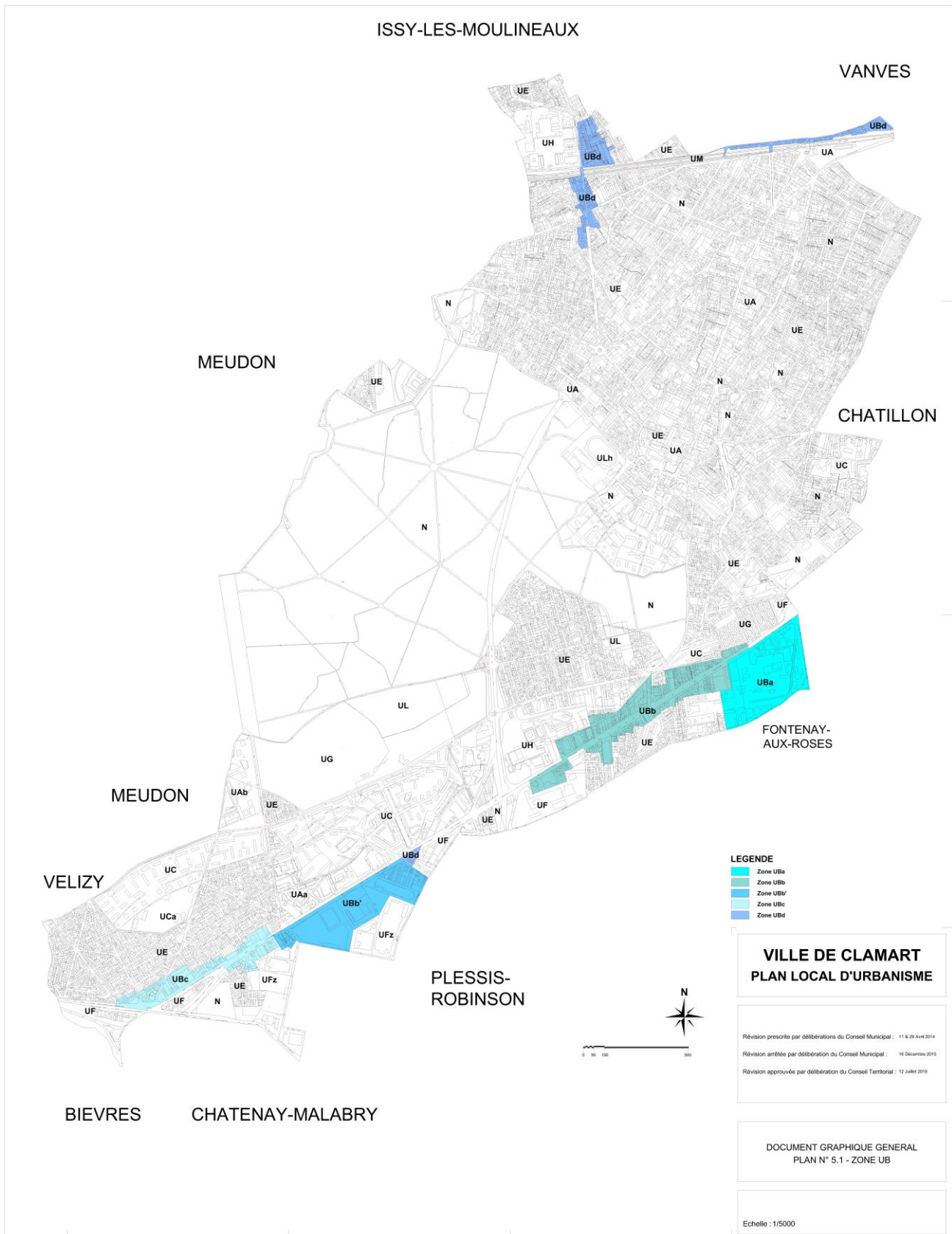
Synthèse des principales règles des zones UA, UAa et UAb

Zone	Description	Hauteur (art.10)	Implantations par rapport aux voies et emprises (art.6)	Implantations par rapport aux limites séparatives (art.7)	Emprise au sol (art.9)	Espaces verts (art.13)
UA <i>Pas de changement des principales règles</i>	Centre urbain traditionnel, zone mixte	15M égout toit 18 M faitage	à l'alignement actuel ou futur de la voie Si pas de commerces possibilité retrait 3M minimum	Sur limite(s) ou en retrait Règlementée selon la largeur des terrains et le long d'une bande de 30 mètres 8 mètres ou 3 mètres selon les vues	50% 65% en cas de commerces à RDC	25% dont 10% en pleine terre
UAa <i>Pas de changement des principales règles</i>	Quartier de la Plaine, Rond point du Pavé Blanc	20M faitage	A l'alignement ou à 4 m au minimum par rapport à la voie	Sur limite(s) ou en retrait Règlementée selon la largeur des terrains et le long d'une bande de 25 mètres 8 mètres ou 3 mètres selon les vues	pas de règle	40% des espaces non construits en espace vert
UAb <i>Nouvelle zone</i>	Secteur I3F, requalification urbaine	29 mètres	à l'alignement ou en retrait des voies (2m minimum)	Sur limite(s) ou en retrait 8 mètres 6 mètres 3 mètres selon les vues	pas de règle	20% d'espaces verts ou paysagers dont 10% en pleine terre

Zone UB

Principalement située le long de la RD 906, elle se caractérise par sa mixité fonctionnelle mêlant habitat, activités, bureaux et services.

Elle est composée de 5 sous-secteurs (UBa, UBb, UBB', UBc, UBd), dont 2 font l'objet d'OAP.



Le secteur UBa

UBa regroupe majoritairement la future ZAC « Panorama ». C'est une zone mixte regroupant habitat, commerces et bureaux à proximité des transports en commun. Cette zone fait l'objet d'une OAP.

Le secteur UBb

Située le long de la RD 906, la zone UBb est une zone urbaine mixte mêlant les fonctions d'habitat, de services, de commerces et d'activités. La modification permet d'harmoniser le long de la RD 906 les zones inscrites auparavant en zones UA et UB. De plus, ce secteur prolonge les contours de ces anciennes zones en intégrant certaines parcelles de la zone UF, dans une logique de continuité urbaine. Les hauteurs correspondent à celles de la zone UB du précédent PLU.

Le secteur UBb'

La zone UBb' est un secteur où la mixité des fonctions est recherchée : elle fait l'objet d'une OAP et a pour objectif une requalification urbaine dans le cadre d'une opération d'ensemble.

Le secteur UBc

La zone UBc située à l'entrée de la ville du Petit Clamart (du rond-point du Petit Clamart à la route du Pavé Blanc) est caractérisée par des hauteurs moindres afin d'une part, de réaliser une transition douce vers le pavillonnaire et d'autre part, de marquer l'entrée de ville.

Le secteur UBd

La zone UBd correspond à l'ancienne zone UB et est située dans le secteur Henri Barbusse et Galvents-Corby ainsi que de l'autre côté de la voie ferrée, au Nord de Clamart. Dans le secteur faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, la protection en limite de pavillonnaire y est renforcée en cœur d'îlot.

Comparaison entre PLU précédent et actuel

Il n'existait dans le précédent PLU qu'une unique zone UB. Afin de prendre en compte la mutabilité des fonciers le long de la RD et de permettre l'évolution de certains secteurs actuellement en zone d'activités vers des zones mixtes, plusieurs sous-zones ont été créées dont les objectifs ont été développés ci-avant.

Objectifs des zones UB

L'objectif de cette zone est, comme le PADD l'affirme dans ses ambitions, de qualifier la RD 906 tout en proposant un développement urbain dans des secteurs bien desservis par les transports en commun. La mixité fonctionnelle y sera favorisée. Ces objectifs vont permettre également de poursuivre les objectifs du PLH pour la construction de logements.

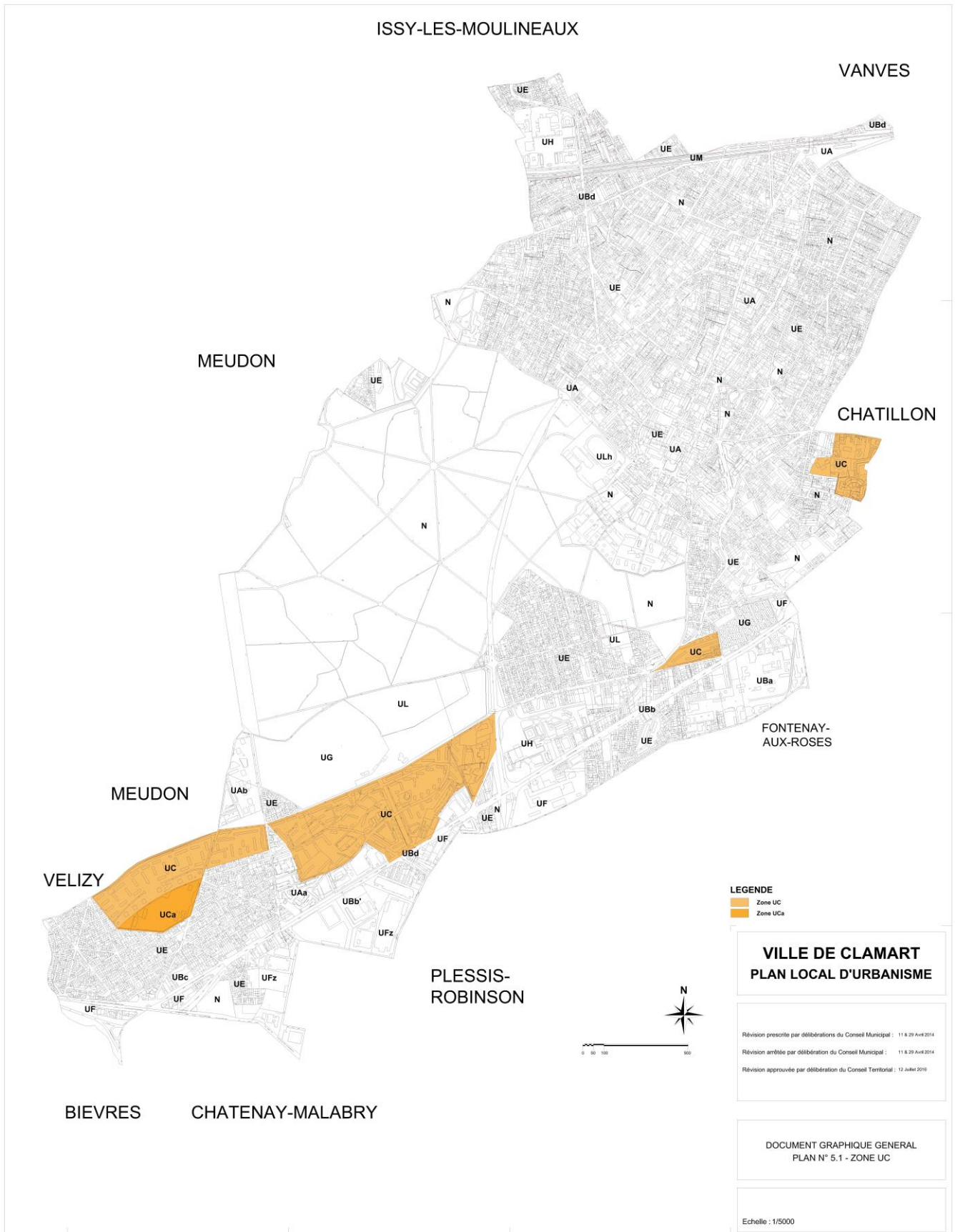
Enfin, les zones pavillonnaires seront protégées par des règles de transition des hauteurs.

Synthèse des zones UB

Zone	Description	Hauteur (art.10)	Implantations par rapport aux voies et emprises (art.6)	Implantations par rapport aux limites séparatives (art.7)	Emprise au sol (art.9)	Espaces verts (art.13)
UBa <i>Nouvelle zone</i>	Zone mixte mêlant les fonctions d'habitat, de services, de commerces et d'activités	15 mètres à l'égout du toit 21 mètres au faitage +2M en cas de commerces en RDC	à l'alignement ou en retrait des voies. (2,5m minimum)	Sur limite(s) ou en retrait 8 mètres, 6 ou 3 mètres selon les vues	Pas d'emprise au sol	25% dont 10% en pleine terre
UBb <i>Nouvelle zone</i>	Zone urbaine mixte mêlant les fonctions d'habitat, de services, de commerces et d'activités	15M égout toit 18 M faitage +2M en cas de commerces en RDC	à l'alignement ou en retrait des voies. (2,5m minimum)	Sur limite(s) ou en retrait Règlementée selon la largeur des terrains et le long d'une bande de 30 mètres 8 mètres, 6 ou 3 mètres selon les vues	50% 65% en cas de commerces à RDC	25% dont 10% en pleine terre
UBb' <i>Nouvelle zone</i>	Zone urbaine mixte mêlant les fonctions d'habitat, de services, de commerces et d'activités	15 mètres à l'égout du toit 20 mètres au faitage +2M en cas de commerces en RDC	à l'alignement ou en retrait des voies. (2,5m minimum)	Sur limite(s) ou en retrait 8 mètres, 6 ou 3 mètres selon les vues	50%	25% dont 10% en pleine terre
UBc <i>Nouvelle zone</i>	Zone urbaine mixte mêlant les fonctions d'habitat, de services, de commerces et d'activités	12 mètres à l'égout du toit 15 mètres au faitage +2M en cas de commerces en RDC	à l'alignement ou en retrait des voies. (2,5m minimum)	Sur limite(s) ou en retrait Règlementée selon la largeur des terrains et le long d'une bande de 30 mètres 8 mètres, 6 ou 3 mètres selon les vues	50% 65% en cas de commerces à RDC	25% dont 10% en pleine terre
UBd <i>Ancienne zone UB</i> <i>Pas de changement des principales règles</i>	secteur Henri Barbusse, Galvents-Corby et secteur près gare. Mixité des fonctions : habitat et activités	15M égout toit 18 M faitage	4 mètres minimum de l'alignement (à l'alignement si commerces)	Sur limite(s) ou en retrait Règlementée selon la largeur des terrains et le long d'une bande de 30 mètres 8 mètres, 6 ou 3 mètres selon les vues	50%	25% dont 10% en pleine terre

Zone UC

Elle concerne plusieurs secteurs dans les quartiers Galvents-Corby, Plaine et Trivaux la Garenne. C'est une zone d'habitat semi dense, où des bâtiments relativement hauts sont implantés en ordre discontinu.



Comparaison entre PLU précédent et actuel

Cette zone existait déjà au précédent PLU avec les mêmes contours et des règles similaires.

Objectifs de la zone UC

Maintien des règles du PLU précédent.

Zone UCa

Elle correspond au secteur des triangles du Campus.

Comparaison entre PLU précédent et actuel

Cette zone n'existait pas dans le PLU précédent. La zone était intégrée à la zone UC. Elle correspond à un secteur de transition entre la zone UC et la zone UE.

Objectifs de la zone UCa

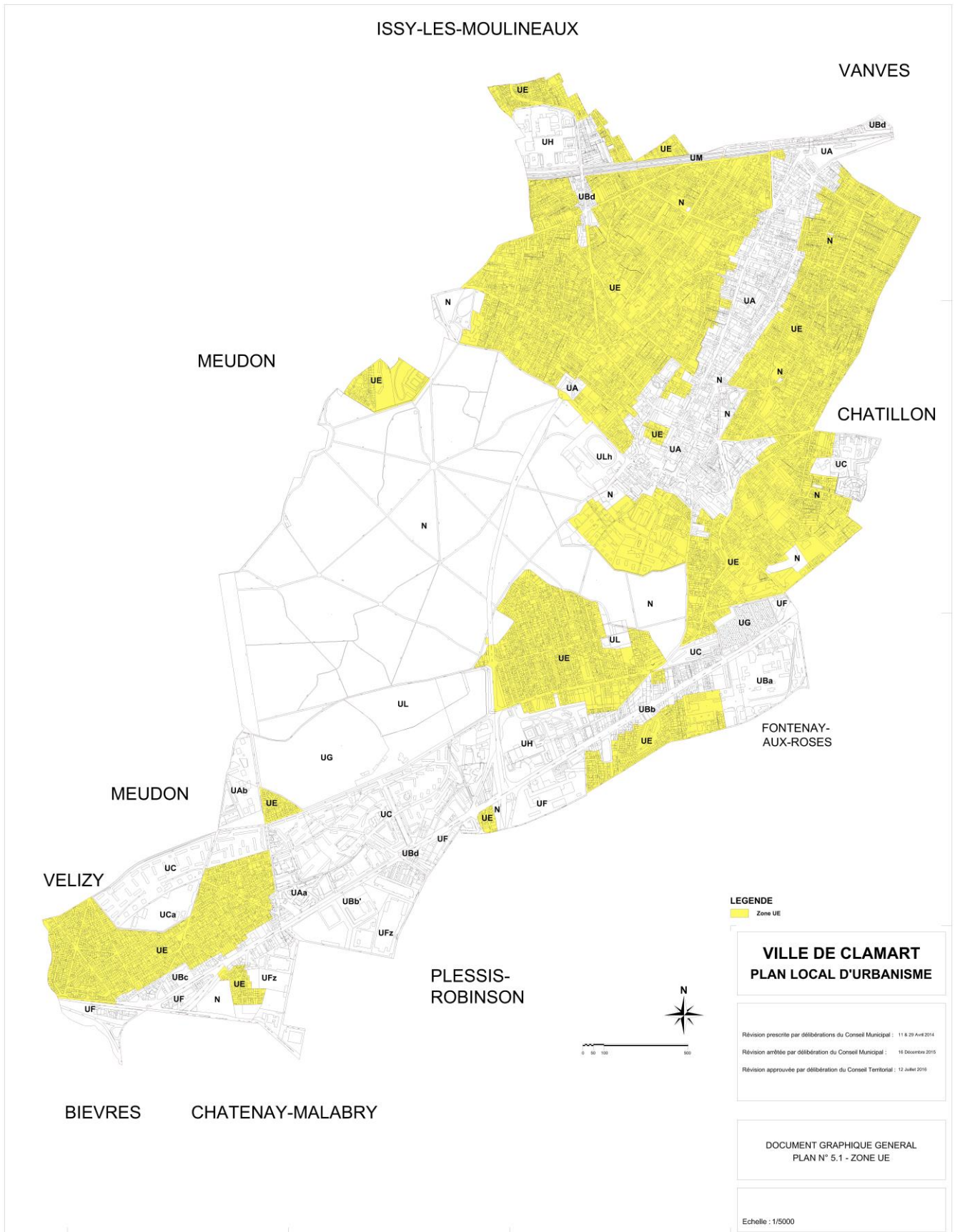
La zone UCa permet une transition douce entre le secteur pavillonnaire UE et la zone UC, à dominante d'habitat collectif. Elle permet également la mixité fonctionnelle aux abords du campus.

Synthèse des principales règles des zones UC

Zone	Description	Hauteur (art.10)	Implantations par rapport aux voies et emprises (art.6)	Implantations par rapport aux limites séparatives (art.7)	Emprise au sol (art.9)	Espaces verts (art.13)
UC <i>Pas de changement des principales règles</i>	Galvents-Corby, Plaine et Trivaux la Garenne. Zone d'habitat semi dense	15M égout toit dans une bande de 25 M puis 14 M égout toit	UC A l'alignement ou à 4 m au minimum par rapport à la voie	Galvents-Corby, Plaine et Trivaux la Garenne. Zone d'habitat semi dense	15M égout toit dans une bande de 25 M puis 14 M égout toit	UC 30% pleine terre
UCa <i>Nouvelle zone</i>	zone de renouvellement urbain, aux abords du Campus	18 mètres à l'égout du toit 21 mètres au faitage	UCa A l'alignement ou à 42,5 m au minimum par rapport à la voie	zone de renouvellement urbain, aux abords du Campus	18 mètres à l'égout du toit 21 mètres au faitage	UCa 25% dont 10% en pleine terre

Zone UE

Secteur de type pavillonnaire. Il permet de recevoir, en complément de l'habitat, des activités artisanales, de services, de bureaux à condition que la surface de plancher de celles-ci soit inférieure à 100 m².



Comparaison entre PLU précédent et actuel

Cette zone existait déjà au précédent PLU. La zone UE a été légèrement agrandie. Certaines règles plus contraignantes, notamment l'emprise au sol, ont été modifiées en vue de préserver le caractère pavillonnaire de toute nouvelle construction.

Objectifs de la zone UE

Les objectifs de la zone UE sont notamment de maintenir le caractère et les ambiances du secteur pavillonnaire de la Ville de Clamart tout en permettant des assouplissements de certaines règles comme le stationnement dans le cadre d'extensions légères afin d'accueillir et de garder les familles à Clamart.

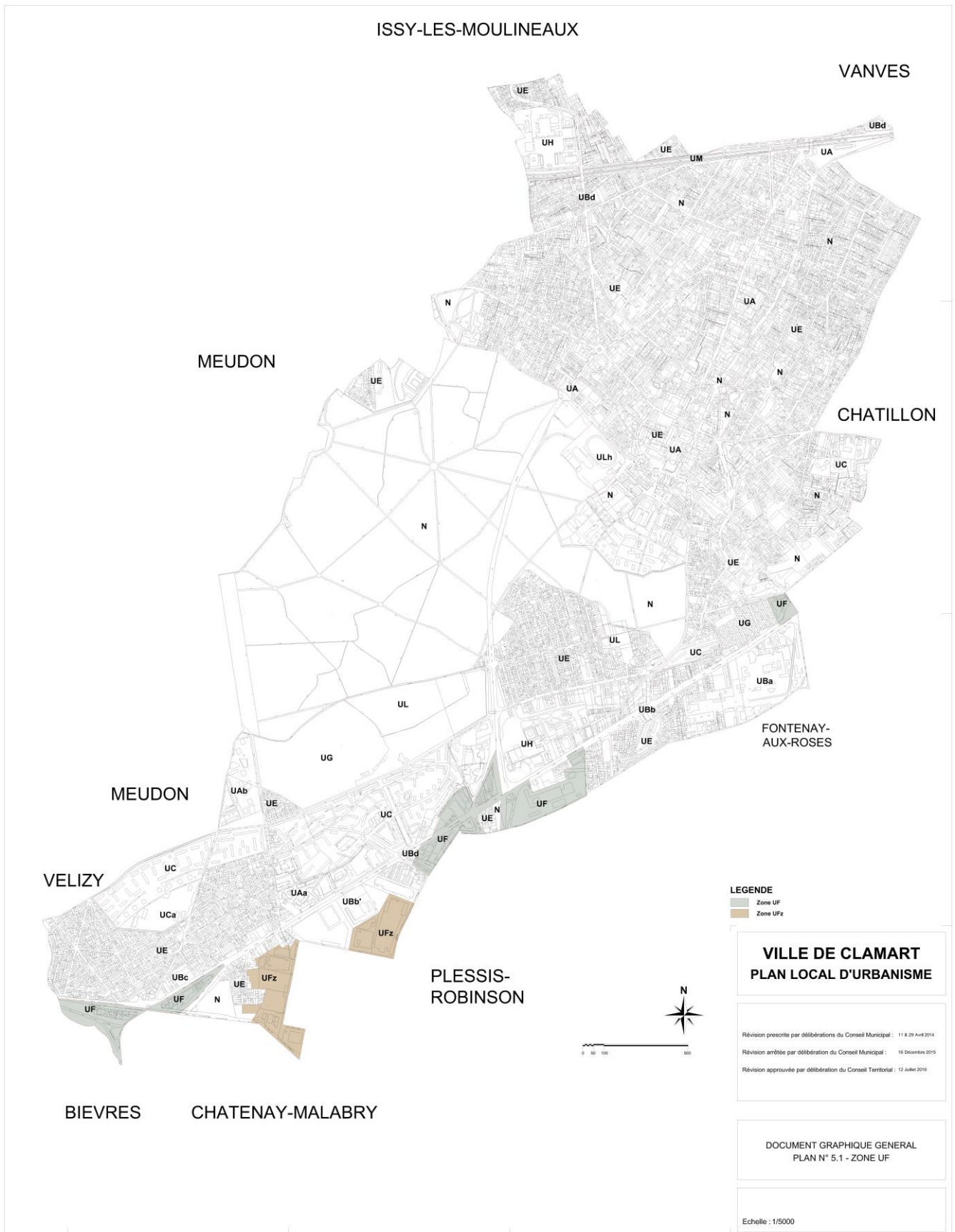
La volonté affichée est d'y limiter la densification dans ces quartiers en accord avec les orientations du PADD.

Synthèse des principales règles de la zone UE

Zone	Description	Hauteur (art.10)	Implantations par rapport aux voies et emprises (art.6)	Implantations par rapport aux limites séparatives (art.7)	Emprise au sol (art.9)	Espaces verts (art.13)
UE <i>Pas de changement des principales règles hormis l'emprise au sol</i>	Secteur type pavillonnaire. Bureaux, artisanat et services autorisés uniquement si SdP < 100 m ²	7M égout toit 11 mètres faitage	Retrait 4M minimum (exceptions)	Sur limite(s) ou en retrait Règlementée selon la largeur des terrains et le long d'une bande de 25 mètres 8 mètres, ou 3 mètres selon les vues	Par tranche de 500m² Entre 0 et 500m ² de terrain : 40% Entre 501m ² et 1000m ² : 30% Au-delà : 20%	40% pleine terre

Zones UF et UFz

Zones d'activités à vocation économique situées le long de la RD 906.



Comparaison entre PLU précédent et actuel

La zone UFz a été maintenue au niveau de ses règles et de ses contours. En revanche, la zone UF a diminué au profit de nouvelles zones mixtes.

Objectifs des zones UF

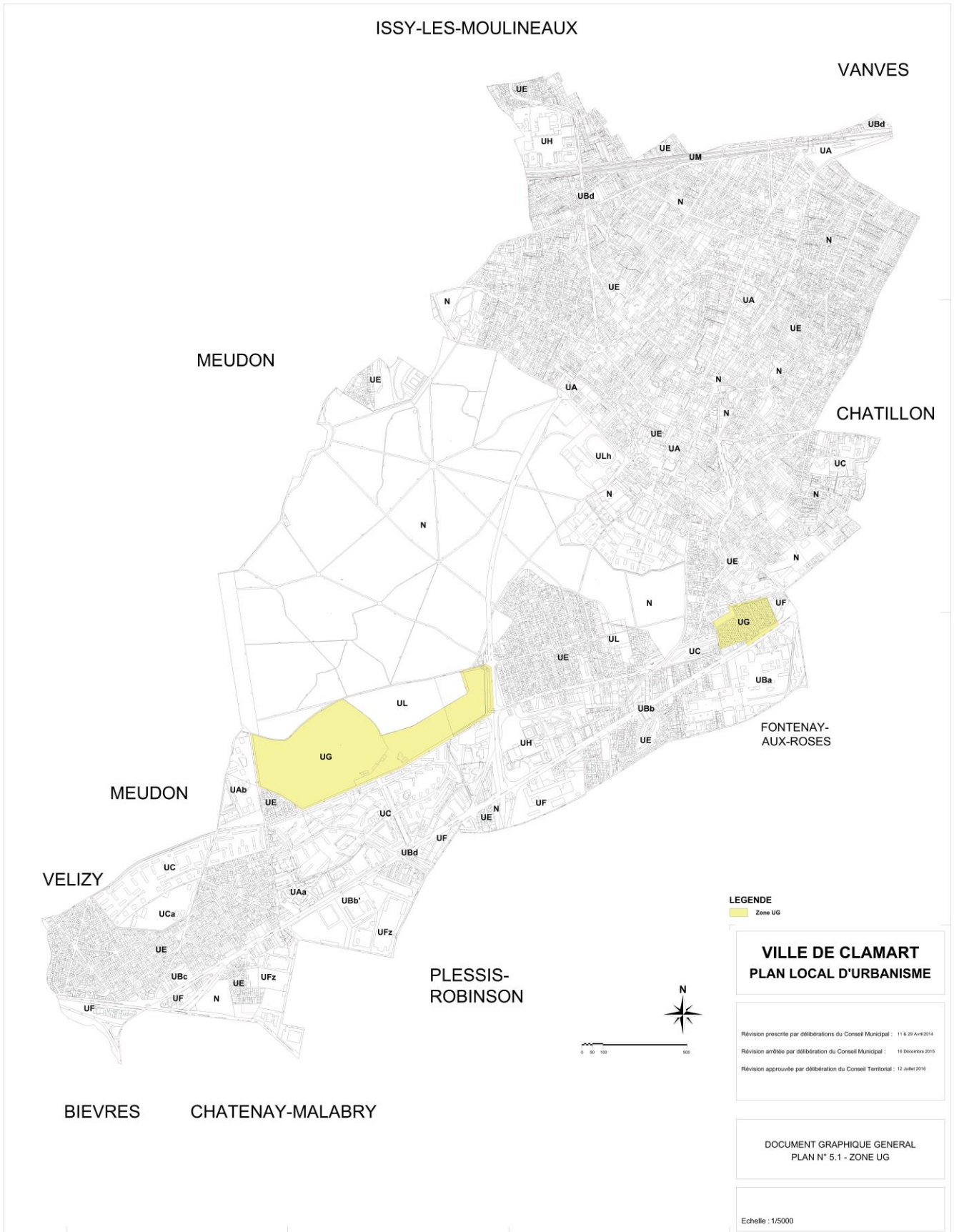
Maintien d'activités économiques sur le territoire de Clamart.

Synthèse des principales règles des zones UF et UFz

Zone	Description	Hauteur (art.10)	Implantations par rapport aux voies et emprises (art.6)	Implantations par rapport aux limites séparatives (art.7)	Emprise au sol (art.9)	Espaces verts (art.13)
UF et UFz <i>Pas de changement des principales règles</i>	Zones à vocation économiques	UF : 16 M dalle de plancher 20 mètres faitage UFz : limitée par les servitudes	UF : Retrait 4M minimum UFz : 10M minimum (14M le long de l'avenue Galilée)	Sur limite(s) ou en retrait	Pas de règle	15% terrain en espaces verts

Zone UG

Cimetières de Clamart.



Comparaison entre PLU précédent et actuel

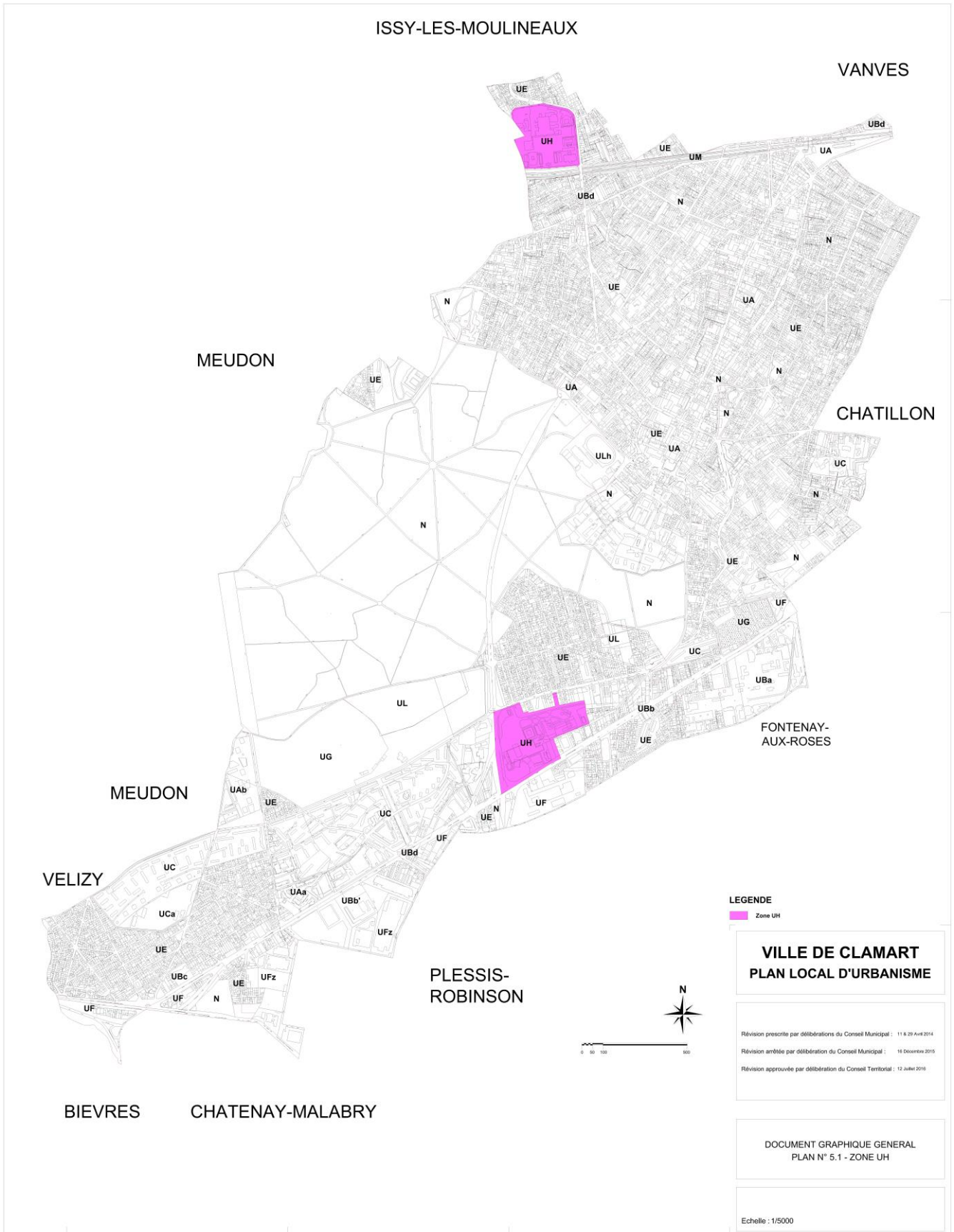
Cette zone existait déjà au précédent PLU avec les mêmes contours et des règles similaires.

Synthèse des principales règles de la zone UG

Zone	Description	Hauteur (art.10)	Implantations par rapport aux voies et emprises (art.6)	Implantations par rapport aux limites séparatives (art.7)	Emprise au sol (art.9)	Espaces verts (art.13)
UG <i>Pas de changement des principales règles</i>	Cimetières	12 mètres au faitage	A l'alignement ou en retrait de 2,5m minimum	Sur limite(s) ou en retrait de 2,5m minimum	Pas de règle	Plantations à maintenir

Zone UH

Etablissements hospitaliers de Percy et Bécère



Comparaison entre PLU précédent et actuel

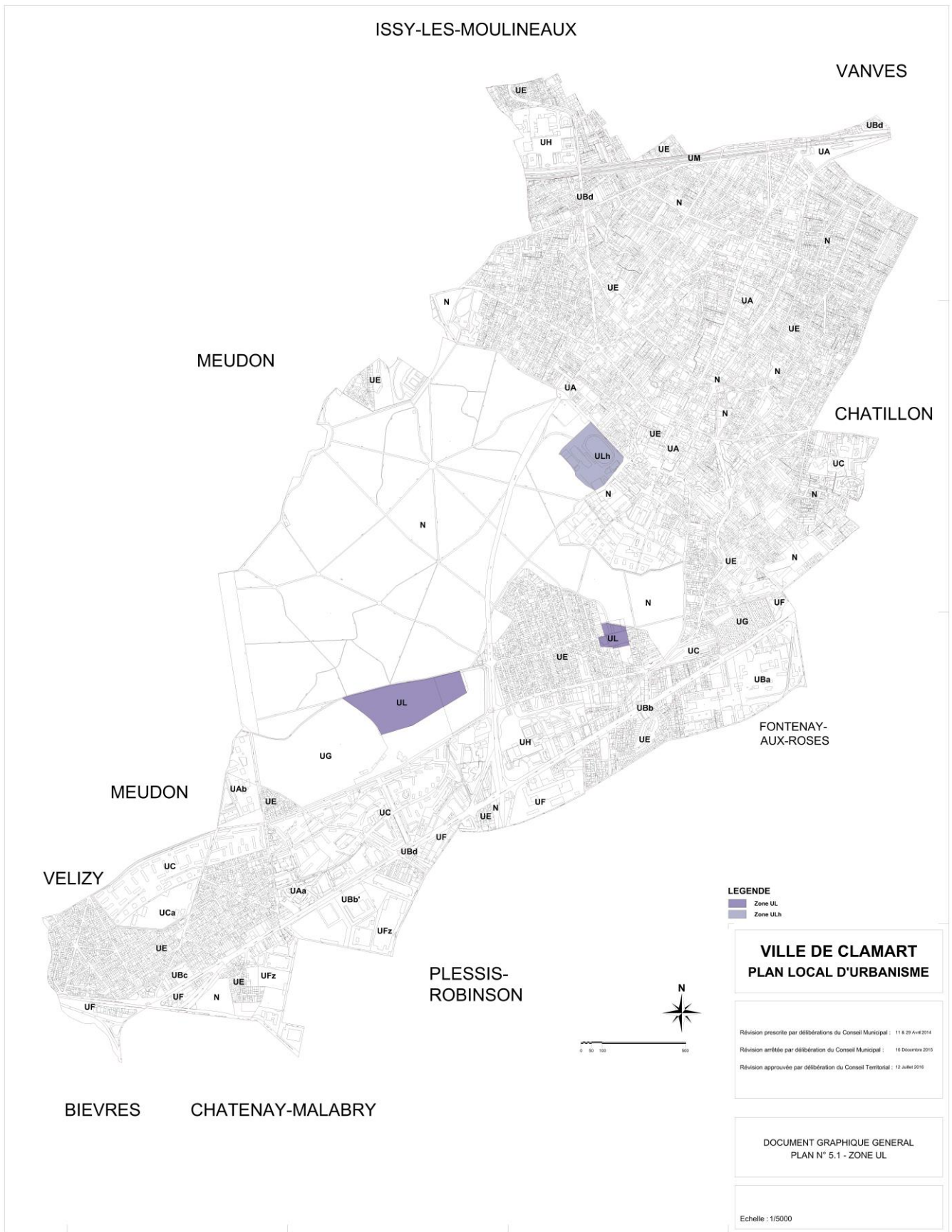
Cette zone existait déjà au précédent PLU avec les mêmes contours et des règles similaires.

Synthèse des principales règles de la zone UH

Zone	Description	Hauteur (art.10)	Implantations par rapport aux voies et emprises (art.6)	Implantations par rapport aux limites séparatives (art.7)	Emprise au sol (art.9)	Espaces verts (art.13)
UH <i>Pas de changement des principales règles</i>	Hopitaux	22 mètres au faitage pour établissements hospitaliers Pour les autres constructions 15 mètres à l'égout du toit	A l'alignement ou en retrait de 2,5m minimum	Sur limite(s) ou en retrait de 2,5m minimum	Pas de règle	Surfaces libres à traiter en espaces verts

Zones UL et ULh

Stades (stade de la Plaine et stade Hunebelle)



Comparaison entre PLU précédent et actuel

Il n'existait au PLU précédent que la zone UL qui ne différenciait pas les deux stades. Cette différenciation a été effectuée afin de permettre la réalisation du projet de la municipalité d'un complexe sportif global sur cette zone pouvant également accueillir des activités de loisirs, de services ou de commerces.

Synthèse des principales règles des zones UL et ULh

Zone	Description	Hauteur (art.10)	Implantations par rapport aux voies et emprises (art.6)	Implantations par rapport aux limites séparatives (art.7)	Emprise au sol (art.9)	Espaces verts (art.13)
UL et ULh <i>UL : pas de changement des principales règles</i> <i>ULh : nouvelle sous-zone</i>	Stades, gymnase et piscine	UL : 12 mètres au faitage ou 8 mètres au niveau de la dalle de plancher ULh : hauteur maximale = celles des constructions existantes	A l'alignement ou en retrait de 2,5m minimum	Sur limite(s) ou en retrait de 2,5m minimum	Pas de règle	UL : 25% des espaces libres à végétaliser ULh : pas de règle

Zone UM

Domaine ferroviaire situé au nord de la commune.



Comparaison entre PLU précédent et actuel

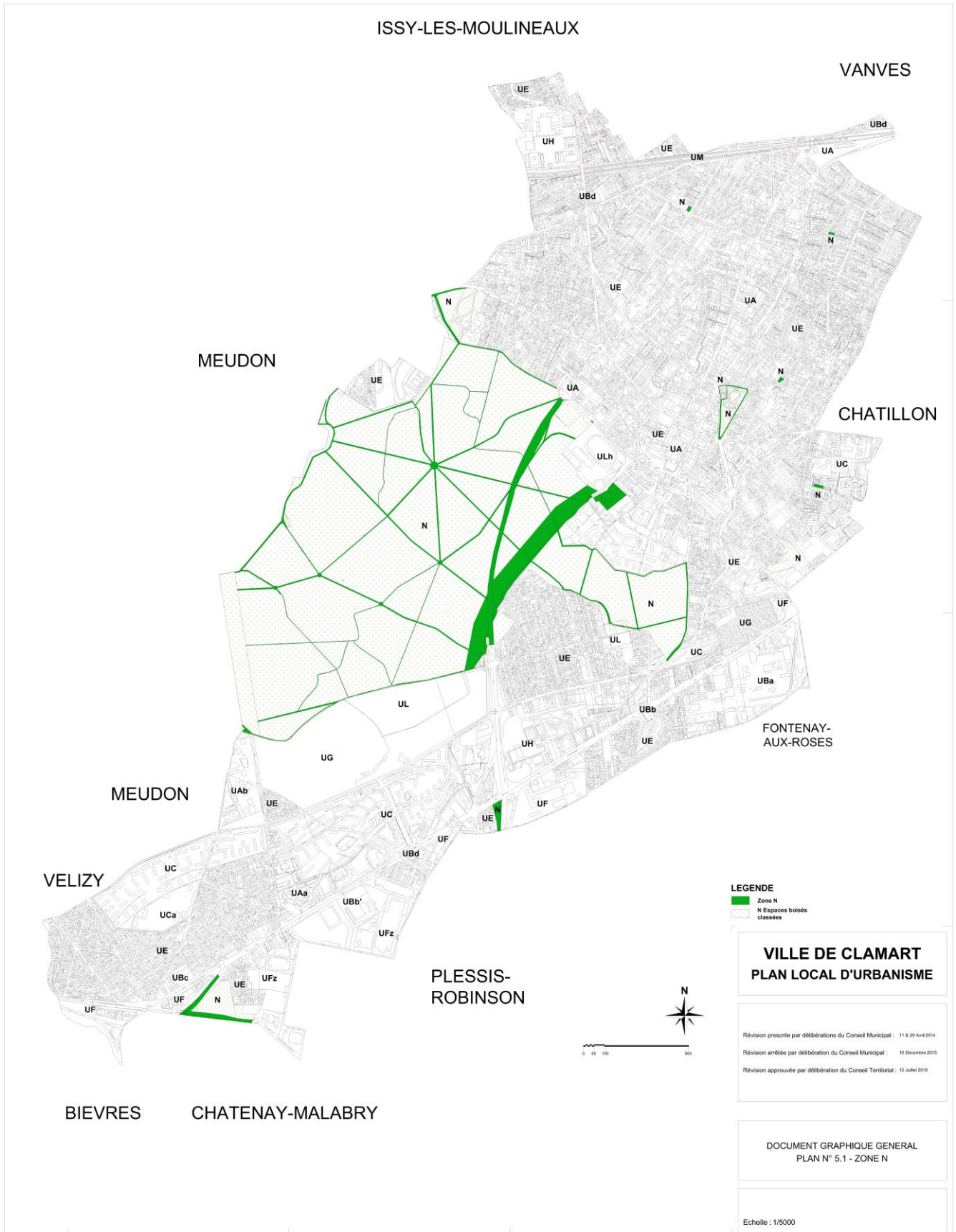
Cette zone existait déjà au précédent PLU avec les mêmes contours et des règles similaires.

Synthèse des principales règles de la zone UM

Zone	Description	Hauteur (art.10)	Implantations par rapport aux voies et emprises (art.6)	Implantations par rapport aux limites séparatives (art.7)	Emprise au sol (art.9)	Espaces verts (art.13)
UM <i>Pas de changement des principales règles</i>	Domaine ferroviaire	15 mètres	6 mètres minimum	Sur limite(s) ou en retrait 8 mètres, ou 3 mètres selon les vues	Pas de règle	Espaces libres à traiter en espaces verts

Zone N

Zones naturelles et forestières. Secteur boisé et espaces verts de la commune (parcs et squares)



Comparaison entre PLU précédent et actuel

Cette zone existait déjà au précédent PLU et a été légèrement agrandie avec notamment l'inscription du square du « 19 mars 1962 » ainsi que la prise en compte du schéma départemental des Espaces Naturels Sensibles par l'ajout d'une zone N en continuité avec les espaces naturels sensibles. Les règles y sont similaires.

Il est ajouté un périmètre limité aux abords du parc Maison Blanche appelé un STECAL (Secteur de Taille et de Capacité d'Accueil Limité) dont il sera précisé l'objet et les objectifs dans les justifications des prescriptions. Le souhait du Conseil Départemental d'autoriser les CINASPIC (Constructions et Installations Nécessaires Aux Services Publics d'Intérêt Collectif) en zone N le long de la RD2 a été intégré.

A la demande de l'Etat, certains espaces boisés ont été déclassés sous des Lignes à Haute Tension. Ces secteurs restent en zone naturelle N.

Objectif de la zone N

Maintenir la protection des espaces verts de la commune.

Synthèse des principales règles de la zone N

Zone	Description	Hauteur (art.10)	Implantations par rapport aux voies et emprises (art.6)	Implantations par rapport aux limites séparatives (art.7)	Emprise au sol (art.9)	Espaces verts (art.13)
N <i>Pas de changement des principales règles</i> <i>Périmètre STECAL : règles légèrement différentes</i>	Espaces verts	N : 10 mètres au faitage Périmètre STECAL : - 9 M à l'égout du toit ou au niveau de la dalle de plancher - 12 M au faitage	A l'alignement ou en retrait de 2,5m minimum	Sur limite(s) ou en retrait de 2,5m minimum	N : Pas de règle Périmètre STECAL : 50% du périmètre	Plantations à maintenir

Les grands principes d'élaboration du règlement

<p>Articles 1 et 2 Occupation et utilisation des sols</p>	<p>Les articles 1 et 2 du règlement concernent respectivement les occupations et utilisations du sol interdites et celles soumises à condition.</p> <p>Le contenu de l'article 1 cite limitativement toutes les interdictions, ce qui conduit à autoriser tout ce qui n'est pas interdit à cet article.</p> <p>Le contenu de ces deux articles s'inscrit dans la mise en œuvre et le maintien de la mixité des fonctions.</p> <p>Au sein des zones mixtes (UA, UB, UC), les activités commerciales et artisanales, de bureaux et de services sont autorisées mais des constructions classées qui seraient incompatibles avec la vocation de la zone sont interdites.</p> <p>En zone UE, sont autorisées des activités artisanales, de services, de bureaux à condition que la surface de plancher de celles-ci soit inférieure à 100 m², afin de conforter la vocation résidentielle de la zone (règle reprise de l'ancien PLU).</p> <p>En zones UF, UFz (zones à dominante d'activités) et UL (zone à dominante d'équipements sportifs), seules les habitations liées au fonctionnement des activités autorisées dans la zone sont autorisées en raison de leur vocation très spécifique.</p> <p>Des dispositions spécifiques sont précisées dans certaines zones :</p> <ul style="list-style-type: none">- A l'article 1, la protection des rez-de-chaussée commerciaux et artisanaux (zones UA, UAa et UE). Le changement de destination des locaux commerciaux ou artisanaux à rez-de-chaussée en une autre destination est interdit sur les axes commerciaux et artisanaux identifiés sur le document graphique en application de l'article L. 123-1-5 II-5° bis du Code de l'Urbanisme.- à l'article 2, la création de logements sociaux, en application de l'article L. 123-1-5 II-4° du Code de l'Urbanisme dans les zones mixtes UA, UB et UC et ainsi répondre à l'objectif du PADD de proposer dans les secteurs autres que pavillonnaires de « rééquilibrer la politique de mixité sociale au regard des besoins » en imposant dans ces zones des pourcentages minimums de logements sociaux à partir de 4000m² de surface de plancher <p>En zone UA : 30% minimum à partir de à partir de 4000m² de SdP UB : 25% minimum à partir de à partir de 4000m² de SdP UC : 20% minimum à partir de à partir de 4000m² de SdP L'ancien PLU préconisait 30% de logements sociaux dans les zones UA, UB, UC, UE à partir de 1000m² de SdP.</p>
---	---

<p>Article 3 Accès et voirie</p>	<p>L'article 3 permet de prévoir les modalités de création de voies nouvelles et de préciser les conditions d'accès aux voies, quelle que soit leur nature, privée ou publique.</p> <p>Les règles visent à la fois à s'assurer que les constructions nouvelles seront accessibles et à la fois que les accès soient conçus dans un souci de sécurité des personnes.</p> <p>Cet article est semblable pour la quasi-totalité des zones.</p>
<p>Article 4 : Desserte par les réseaux</p>	<p>La capacité des réseaux est un élément important dans la définition des choix d'aménagement. Ces conditions de desserte ont été retenues en fonction des préoccupations environnementales liées notamment aux risques d'inondation dus aux ruissellements des eaux, lors des pluies importantes (assainissement à la parcelle et réglementation des débits de fuite).</p> <p>La notion technique de débit de fuite est énoncée par le Schéma Directeur d'assainissement des Hauts de Seine, quelle que soit la surface de parcelle. Cette formule permet aux bureaux d'études techniques d'évaluer les volumes à traiter en amont (notamment par bassins de rétention) en fonction de la surface concernée.</p> <p>Des conditions ont par ailleurs été fixées pour la collecte des ordures ménagères.</p> <p>Cet article est semblable pour la quasi-totalité des zones.</p>
<p>Article 5 : Superficie des terrains</p>	<p>Suppression de cet article par la loi ALUR (27 mars 2014).</p>
<p>Articles 6, 7 et 8 : Règles relatives à l'implantation des constructions</p>	<p>Seuls articles obligatoires du règlement, l'implantation des constructions par rapport aux voies, aux limites séparatives et aux constructions les unes par rapport aux autres, participent très largement à la définition de la forme urbaine et déterminent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la perception des espaces accessibles (perspectives, places...) ; - la lisibilité des espaces non accessibles (jardins privés le long des vues, passage sous porche, espaces entre les constructions,) ; - la perception des espaces non visibles (boisement en fond de parcelle, aération de cœur d'îlots...). <p>Les implantations sont autorisées, pour l'ensemble des zones, soit à l'alignement soit en retrait des voies, et soit sur les limites séparatives, soit en retrait de ces limites. Que ce soit pour les implantations par rapport aux voies ou bien par rapport aux limites séparatives, lorsque l'implantation en retrait est envisagée, celle-ci correspond aux reculs déjà existants plus ou moins élevés selon la</p>

	<p>densité, de la zone (ex : en zone UA, les constructions sont à l'alignement des voies si elles comprennent des commerces, de l'artisanat ou des services à rez-de-chaussée, alors qu'en zone UE, le retrait minimal est de 4 m), ce qui permet de conserver une harmonie des ensembles bâtis.</p> <p>Lorsque les constructions sont implantées en retrait par rapport aux limites séparatives, elles doivent respecter une distance variable en fonction de la hauteur et de la nature des pièces. Ces dispositions ont pour finalité de préserver l'ensoleillement convenable des pièces principales.</p> <p>Implantation sur les limites séparatives : au sein des zones UA et UBd, les règles d'obligation d'implantation sur limites pour les terrains dont la largeur est inférieure à 9 mètres sont conservées et justifiées au regard des caractéristiques du bâti de la zone.</p> <p>En effet, ces zones sont implantées principalement en cœur de ville, le long d'axes structurants et historiques reliant le Centre-Ville à la gare.</p> <p>En zone UBb et UBc, afin de ne pas créer de front bâti, de faire évoluer le paysage urbain le long de la RD 906 et de permettre des ouvertures visuelles, il est exigé de réaliser au moins une percée pour les bâtiments présentant une façade sur rue supérieure à 30 mètres.</p> <p>Enfin, de façon à mettre en valeur les éléments de patrimoine remarquable repérés par la Ville, l'implantation des constructions sur les terrains voisins de ces éléments doit se faire en recul par rapport aux limites séparatives.</p> <p>Afin de permettre de répondre aux objectifs du PADD sur l'exemplarité environnementale il est ajouté :</p> <p>Les règles d'implantation et de hauteur en cas d'isolation extérieure dans une limite de 25 centimètres (hors voies et emprises publiques) pour les saillies et 50 centimètres pour les hauteurs.</p>
<p>Article 9 : Emprise au sol</p>	<p>L'article 9 régit l'emprise au sol des constructions.</p> <p>La règle de l'article 9 doit répondre à un objectif d'urbanisme précis et correspond à la volonté :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'aérer le tissu urbain, - de limiter l'imperméabilisation des sols <p>Le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé pour les zones à dominante d'activités ou d'équipements (UAa, UF, UFz, UG, UH, UL, UM) ni dans les zones où la maîtrise foncière des terrains est assurée (UBa et UAb).</p> <p>De plus, il n'est pas fixé de règle pour les constructions et</p>

	<p>installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif compte tenu de leurs besoins spécifiques.</p> <p>En zone UE, la surface de plancher pour les constructions à destination artisanale et de bureaux reste limitée à 100m² en raison de la vocation même de cette zone. Cette règle permet tout de même l'installation de locaux de taille réduite correspondant ainsi aux caractéristiques de la zone pavillonnaire.</p> <p>L'emprise au sol est fixée à 50% en zones UA (65% si création de commerces à rez-de-chaussée), UB (idem) et UC.</p> <p>En zone UE, afin de conserver la forme urbaine pavillonnaire du secteur, il a été défini une emprise au sol dégressive par tranche de surface de terrain.</p> <p>Ainsi, pour les terrains dont la superficie est inférieure à 500m², l'emprise de l'emprise au sol ne pourra excéder 40% de la superficie du terrain.</p> <p>Pour les terrains supérieurs à 500m² : l'emprise au sol sera calculée par tranche :</p> <p>Première tranche de 500m² de terrain : l'emprise au sol ne pourra excéder 40% de la superficie du terrain.</p> <p>Deuxième tranche de 500m² de terrain: l'emprise au sol ne pourra excéder 30% de la superficie du terrain.</p> <p>Au-delà, l'emprise au sol ne pourra excéder 20% de la superficie du terrain.</p> <p>En zone UE, une surface constructible minimale de 80 m² est accordée afin de permettre des petites extensions sur les terrains de faible dimension.</p> <p>En complément de l'article 13, la détermination d'une emprise au sol des constructions à Clamart permet ainsi d'influer efficacement sur la morphologie bâtie, d'inciter à la maîtrise des espaces libres et de favoriser le maintien des plantations.</p> <p>Afin d'encourager une politique environnementale exemplaire comme l'affiche l'un des axes majeurs du PADD, l'emprise au sol pourra être exonérée dans certains cas :</p> <ul style="list-style-type: none">- afin de favoriser le tri sélectif toutes les zones, il sera appliqué dans toutes les zones une exonération de l'emprise au sol pour les locaux déchets permettant une collecte sélective.- afin d'encourager l'installation de locaux vélos, les abris extérieurs vélos seront également exonérés d'emprise au sol dans une limite de 30m².- afin d'encourager les isolations thermiques par l'extérieur, l'épaisseur des matériaux d'isolation ne sera pas constitutive d'emprise au sol dans la limite de 25 cm d'épaisseur supplémentaire.
--	---

<p>Article 10 : Hauteur des constructions</p>	<p>L'article 10 définit une hauteur maximale au-delà de laquelle la construction ne peut être édifiée. La détermination de la hauteur répond à un souci de paysage urbain, destiné à garantir l'intégration du projet et ainsi protéger la silhouette générale et le caractère spécifique de la ville de Clamart.</p> <p>Dans le centre urbain de Clamart, la hauteur autorisée est décroissante depuis les zones centrales (15 m à l'égout ou à l'acrotère et 18 m au faitage en UA) jusqu'aux zones d'habitat individuel (7 mètres à l'égout ou à l'acrotère et 11 m au faitage en UE).</p> <p>Dans les nouvelles zones mixtes UB, les hauteurs maximales varient entre 15 mètres au faitage (UBc, entrée de ville) et 29 mètres au faitage (UBb'), selon les potentiels de développement urbain des secteurs.</p> <p>Dans l'objectif d'éviter un front bâti uniforme le long de la RD 906 en zone UBb, la hauteur des constructions ne pourra pas dépasser 15 mètres à l'égout du toit ou 18 mètres au faitage sur une longueur de façade sur rue de 25 mètres maximum. Au-delà des 25 mètres de longueur de bâtiment sur rue, la hauteur des constructions ne pourra dépasser 12 mètres à l'égout du toit et 15 mètres au faitage.</p> <p>Au sein des zones UBb et UBc, situées le long de la RD 906, un traitement architectural séquentiel sera imposé à partir de 20 mètres de linéaire de façade afin d'éviter les fronts urbains et d'imposer un rythme dans les constructions.</p> <p>Il a été souhaité en entrée de ville des hauteurs moins hautes pour à la fois garantir une impression de moindre hauteur depuis l'espace public et à la fois pour garanti une transition avec le pavillonnaire présent en second plan.</p> <p>Des périmètres de hauteur spécifique a été introduite pour les zones UAab, UBA et UBb' afin de permettre l'édification de repères ponctuels au sein de projets d'aménagement d'envergure.</p> <p>Enfin, la bande de transition des hauteurs en limite de zone UE est maintenue dans les zones actuelles et introduite dans les nouvelles zones UB mixtes.</p>
<p>Article 11 : Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords</p>	<p>La Ville de Clamart attache une importance particulière aux aspects extérieurs des constructions.</p> <p>L'article 11 traite ainsi pour toutes les zones les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Matériaux et couleurs - Façades

- Toitures
- Eléments techniques
- Clôtures

Matériaux

Devront être privilégiés les matériaux pérennes. Les matériaux présentant un aspect précaire ou provisoire sont interdits.

« Doivent être employés des matériaux et couleurs adaptés à la nature du bâti » : les matériaux doivent être utilisés de façon à ce que la nature du bâti en permette la pérennité (exemple de l'ardoise utilisé pour certaines pentes...).

« Doivent être employés des (...) matériaux de construction adaptés au caractère architectural » : le caractère architectural fait référence à des écoles des mouvements, des périodes qui caractérisent le style des villes.

Façades

Les façades latérales ou secondaires des constructions doivent être traitées avec des matériaux de même qualité que les façades principales.

Toitures

Les toitures devront assurer le bon couronnement de la construction.

Les toitures terrasses non accessibles devront être majoritairement végétalisées.

En zone UE, du fait que ce secteur est à forte dominante pavillonnaire et que le bâti est composé presque exclusivement de toitures à pentes, les toitures terrasses y sont interdites, avec une autorisation de 20% de la toiture en terrasse pour assurer des raccords simples, en tant qu'éléments de liaison.

Eléments techniques

L'intégration des éléments techniques devra être systématiquement recherchée.

Clôtures

Des dispositions plus souples pour les occultations s'appliquent dans le respect de la qualité du paysage urbain environnant.

Les clôtures sur rue et implantées sur les limites séparatives devront respecter une hauteur maximale.

Un cahier de recommandations architecturales a été créé afin de guider les pétitionnaires dans leur projet et afin de préserver la qualité architecturale de Clamart.

La liste des bâtiments remarquables est inscrite en annexe du règlement.

	Afin d'éviter la formation de front bâti, la longueur de façade maximale sur voie sera limitée dans les zones.		
Article 12 : Stationnement	<p>Les normes de stationnement ont été définies selon les destinations des constructions et la surface de plancher de celles-ci.</p> <p>Les prescriptions du PDUIF ont été respectées pour les normes de stationnement automobile et deux-roues.</p> <p>Ainsi ont été définies des normes minimales pour les constructions à destination d'habitation et des normes maximales pour les destinations de bureaux.</p>		
	DESTINATION PROJETEE	NOMBRE DE PLACES REQUISES	
		Stationnement automobile	Stationnement deux roues
	Habitation	<p>2 places pour tout logement $\geq 75m^2$ SdP.</p> <p>Logements en accession sociale ou bénéficiant d'un prêt aidé de l'Etat hors PLAI : 1 place minimum par logement.</p> <p>Logements PLAI : pas de place de stationnement exigée</p>	<p><u>2 roues non motorisées</u> pour les bâtiments collectifs neufs à usage d'habitation, l'espace possède une superficie de $1,5 m^2$ par logement, avec une superficie minimale de $3 m^2$ pour l'ensemble de l'opération.</p> <p><u>2 roues motorisées</u> pour les bâtiments collectifs neufs à usage d'habitation, l'espace possède une superficie de $3m^2$ par place et 1 place pour 5 logements (nouvelle règle)</p>
	Hébergement hôtelier	1 place pour 5 chambres + 1 emplacement de car pour 50 chambres.	
Commerces et artisanat	<p>Surface de plancher inférieure ou égale à $2000 m^2$</p> <p>1 place pour $100m^2$ de la surface de plancher avec un minimum de deux places par commerces</p>	<p>2 roues non motorisées surface supérieure à $500m^2$ SdP : a minima $1,5m^2$ pour $500m^2$. On prévoira aussi le stationnement des</p>	

		<p>Surface de plancher supérieure à 2000 m² - 1 place pour 100 m² de la surface de plancher - 10 places pour 100 m² de la surface de plancher pour les commerces de réparation, de vente ou d'entretien de véhicules à moteur - 1 aire de livraison pour 1000 m² de surface de vente</p>	visiteurs.
	Bureaux	<p>À moins de 500 mètres d'un point de desserte par des lignes de transports collectifs structurantes, une place maximum pour 60 m² de surface de plancher</p> <p>À plus de 500 mètres d'un point de desserte par des lignes de transports collectifs structurantes, une place maximum pour 50 m² de surface de plancher</p> <p>+ 1 aire de livraison de 100m² pour 6000 m² de surface de plancher</p>	<p>2 roues non motorisées Conformément à la réglementation en vigueur : l'espace dédié possède une superficie représentant 1,5m² pour 100m² de SdP</p>
	Entrepôt – Dépôts	1 place pour 100 m ² de surface de plancher	<p>2 roues non motorisées a minima 1,5m² pour 1000m².</p> <p>On prévoira aussi le stationnement des visiteurs.</p>
<p>Afin de favoriser les déplacements en transports en commun et à vélo, plusieurs règles ont été maintenues, assouplies ou introduites :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les normes de stationnement pourront être divisées par 			

	<p>deux (sauf pour les constructions à destination de logement et de bureau) dans un rayon de 400 mètres autour des gares et stations de tramway. (règle maintenue)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dans un périmètre de 500 mètres aux abords de la Gare et dans les zones le long de la RD 906 la norme de stationnement pour les constructions à destination d'habitation a été assouplie à raison de 1 place par logement. (nouvelle règle) - En cas d'extension à une habitation, aucune place de stationnement ne sera exigée dans la limite d'une extension de 40m² (assouplissement) - Pour favoriser les constructions d'abris vélos, les abris vélos en extérieur seront exonérés d'une partie de l'emprise au sol (dans une limite 30m²) (nouvelle règle)
<p>Article 13 : Espaces libres et plantations</p>	<p>Les prescriptions de l'article 13 permettent de gérer la relation entre le bâti et les espaces libres. Cet article doit permettre d'assurer la cohérence entre la préservation des espaces aérés et les impératifs de construction. Le rôle essentiel de cet article est la protection et la création des espaces boisés et verts de manière à conserver et enrichir le paysage végétal traditionnel de Clamart.</p> <p>L'article 13 impose pour chaque zone des espaces verts ou paysagers et un pourcentage minimum variant de 25% de terrain à 40% en zone UE (Hors zones UF (15%) et zone UAb (20% d'espaces verts ou paysagers), ce qui facilite l'évacuation des eaux pluviales en milieu naturel.</p> <p>Par ailleurs, une définition précise des espaces verts a été introduite dans le lexique du PLU qui impose un minimum de 80 cm d'épaisseur de substrat végétal pour comptabiliser un espace en espace vert.</p> <p>Un taux minimal de pleine terre a été introduit dans les nouvelles zones et il est maintenu inchangé dans les autres zones pour favoriser la perméabilité des sols.</p>
<p>Article 14 COS</p>	<p>Suppression de cet article par la loi ALUR (27 mars 2014).</p>
<p>Article 15 Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et</p>	<p>Article créé par le Grenelle de l'Environnement</p> <p>Soucieuse de placer le développement durable au cœur de son projet de territoire, de favoriser une transition énergétique (conformément à l'axe 3 du PADD), il a été choisi d'introduire cet article dans le nouveau PLU.</p> <p>Conformément aux objectifs 3.1 du PADD, cet article encourage la transition énergétique en recommandant d'une part la limitation de la consommation d'énergie par l'orientation et la conception des</p>

environnementales	constructions et d'autre part à rappeler l'exigence de se raccorder à un réseau de chaleur existant à l'intérieur des périmètres de développement prioritaire. Les toitures terrasses non accessibles doivent être majoritairement végétalisées.
Article 16 Obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques	Article créé par le Grenelle de l'Environnement Le développement des communications numériques est l'un des objectifs du PADD (« Faire de Clamart une ville intelligente »). Il a donc été choisi d'introduire cet article dans le nouveau PLU. Les dispositions de l'article 16 visent à développer la fibre optique à travers l'obligation de prévoir les infrastructures pour assurer le cheminement des câbles optiques jusqu'au domaine public de manière à pouvoir être raccordé au réseau de l'opérateur, lors de sa réalisation.

Les règles associées aux prescriptions graphiques

Les servitudes graphiques de mixité sociale

Des secteurs de mixité sociale, en application de l'article L.123-1-5 II 4° du Code de l'Urbanisme ont été créés et figurent au document graphique au sein des zones UAb, UA, UB et UC.

- En zone UA, un minimum de 30% de logements sociaux sera exigé à partir de 4000 m² de surface de plancher de logements
- Dans les zones UB, un minimum de 25% de logements sociaux sera exigé à partir de 4000 m² de surface de plancher de logements
- Dans les zones UC, un minimum de 20% de logements sociaux sera exigé à partir de 4000 m² de surface de plancher de logements
- En zone UAb, un minimum de 50% de logements libres sera exigé pour un,e opération d'ensemble

En effet, en zone UAb, dans un secteur composé très majoritairement de logements sociaux, il a été choisi d'afficher un pourcentage minimal de constructions de logements libres.

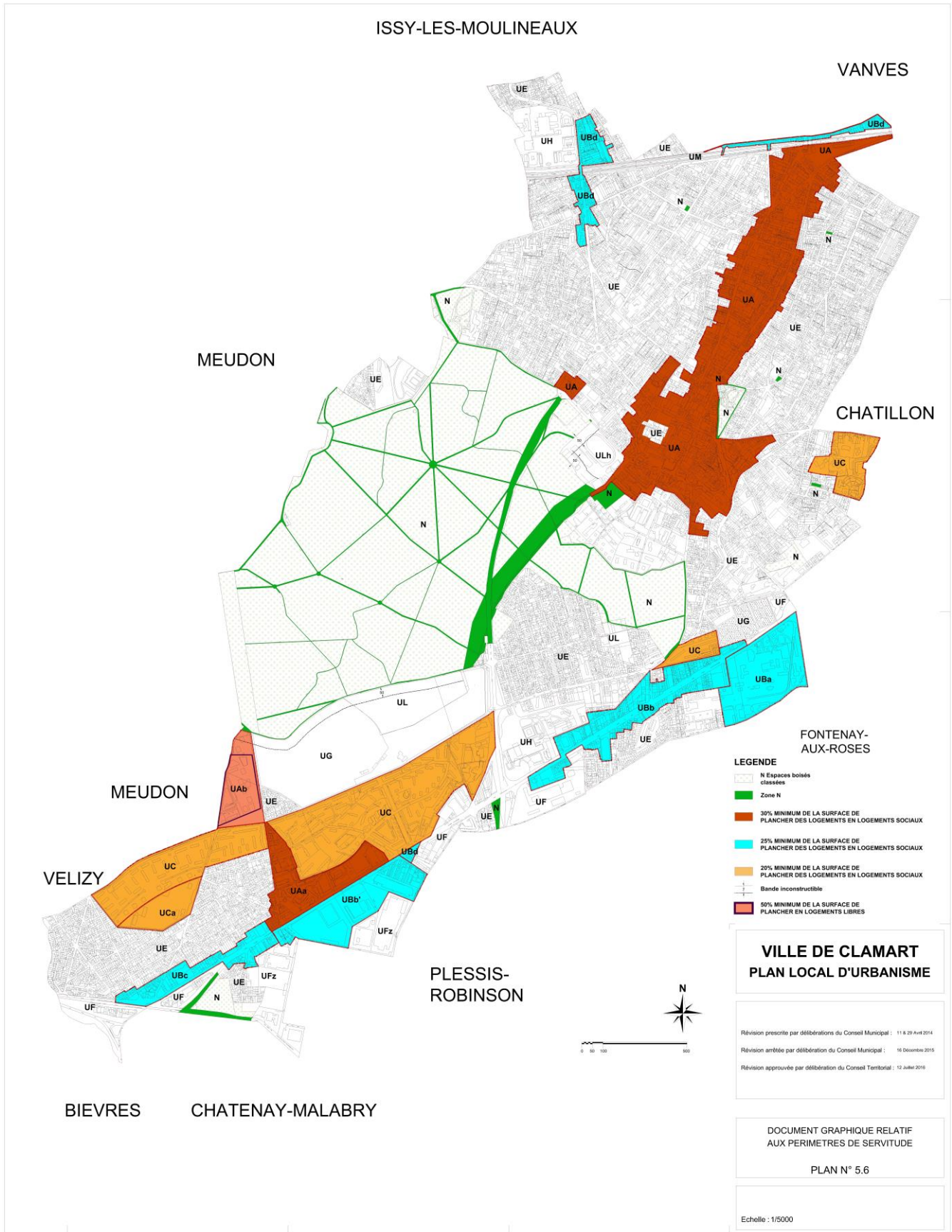
En zones UA, UB et UC, ces pourcentages de répartition ont été choisis au mieux selon les typologies des zones :

- en zone UA, zone traditionnelle du Centre, secteur particulièrement bien desservi par les transports en commun et riches d'équipements publics diversifiés, il a été choisi un pourcentage plus important de logements sociaux (30%).

- en zone UB et notamment au sein des nouvelles zones, il a été choisi un pourcentage de 25% afin de produire une offre de logements sociaux conséquente au regard des opérations prévues.
- en zone UC, secteurs comportant une part importante de logements sociaux, il a été choisi d'avoir une moindre exigence en terme de production de logements sociaux afin de renforcer la mixité et de favoriser un parcours résidentiel recherché.

Ces périmètres ont été établis dans un objectif de rééquilibrage de la politique de logement et répondent ainsi aux objectifs du PADD de « Rééquilibrer la politique de mixité sociale au regard des besoins. » et « Favoriser un parcours résidentiel ».

Les servitudes graphiques de mixité sociale



Les servitudes graphiques au titre de l'article L.123-2 a) du Code de l'Urbanisme

Deux servitudes au titre de la servitude de l'article L.123-2 a) du Code de l'Urbanisme ont été instaurées au document graphique :

- Dans le secteur traversé par la ligne à très haute tension et délimité au document graphique, en attendant un projet d'aménagement global et afin de maîtriser la mutabilité du foncier, il est prévu de limiter la constructibilité (constructibilité nulle) pour une durée pouvant aller jusqu'à 5 ans. Les zones UH, UC et UBb' sont concernées.

En effet, la ligne à très haute tension qui traverse la RD 906 et dessert tout l'ouest de la Ville de Paris, impacte fortement le paysage de Clamart. La Ville a donc engagé, en partenariat avec la Ville du Plessis-Robinson, une demande d'enfouissement. Cette procédure permettra d'améliorer sensiblement l'image des deux villes mais aussi de dégager des axes de développement aujourd'hui figés par la servitude de survol des lignes à très haute tension.

- Au sein de l'OAP Plaine Sud : dans l'attente de maîtrise du foncier et afin de permettre de réaliser ou faire réaliser dans les meilleures conditions l'aménagement global du secteur Plaine Sud, la constructibilité à cet endroit est nulle.

Création d'un Secteur de Taille et de Constructibilité d'Accueil Limitée (STECAL) au titre de l'article L. 123-1-5 du Code de l'Urbanisme

Cet outil, dont le périmètre est restreint au sein de la zone N du parc Maison Blanche (surface d'environ 2200m² sur 19 200m² de parc) est mobilisé pour permettre l'implantation d'un restaurant-guinguette en lieu et place de l'ancienne maison des associations située dans le parc Maison blanche.

La création du STECAL est exclusivement motivée par la volonté de la Ville de reconvertir un bâtiment désaffecté vers un usage ne présentant pas d'incompatibilité avec le caractère de la zone naturelle dans lequel il se trouve.

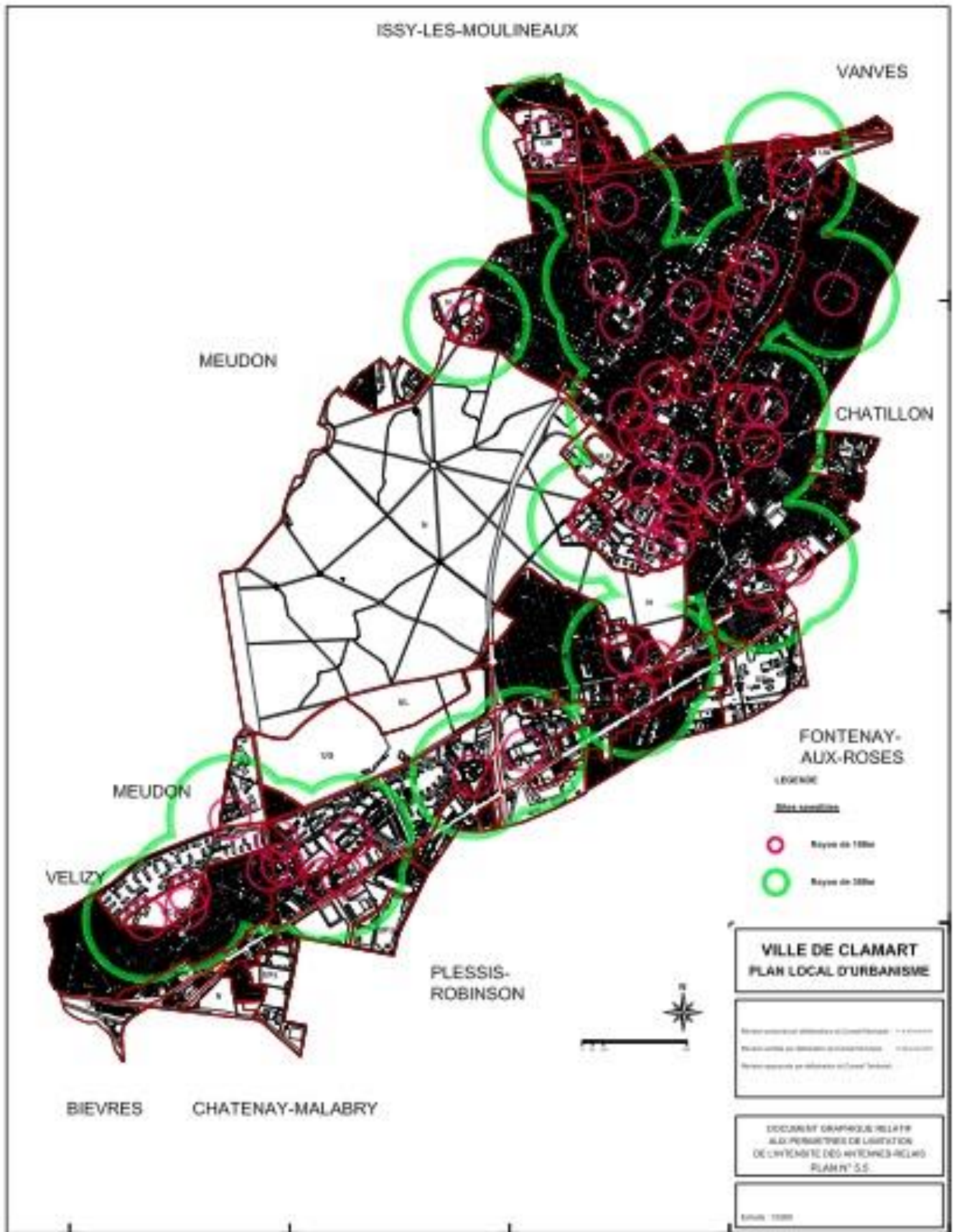
Création d'un secteur le long de la RD2 où les CINASPIC sont autorisées

L'existence du projet de tramway T10 Antony Clamart T0 et la procédure de Déclaration d'Utilité Publique en cours justifient le déclassement de la RD2 ainsi que la création d'un secteur spécifique au sein du plan de zonage, où les CINAPSIC sont autorisés.

Antennes-relais de téléphonie mobile

Selon le principe de précaution, la commune de Clamart a décidé de maintenir la limitation concernant l'autorisation d'implanter des antennes-relais de téléphonie mobile principalement à proximité des hôpitaux, des maisons de retraite, des crèches et des écoles en désignant un périmètre de sécurité de 100 ou de 300 m autour des antennes, ainsi qu'en limitant la puissance des installations, avant tout afin de protéger les citoyens contre le risque de dommages causés par l'exposition aux champs électromagnétiques.

C'est pourquoi le règlement du PLU n'autorise ces antennes-relais (article 2) que lorsque «l'intensité maximale du champ électrique au droit des baies des établissements ou des espaces ouverts concernés sera et demeurera égale ou inférieure à 2V/m équivalent 900 Mhz sur l'ensemble du territoire de la Commune et à 1 V/m dans un rayon de 100m autour des établissements publics et ceux recevant des enfants.» Un document graphique repérant ces périmètres de «sites sensibles» est annexé au dossier de PLU.



La préservation du patrimoine naturel

La protection des espaces boisés, des lisières et des espaces verts constitue l'un des objectifs du PADD. Afin de traduire les objectifs, les inscriptions graphiques suivantes ont été maintenues et/ou renforcées au titre de l'article L.123-1-5 III 2° du Code de l'Urbanisme dans le cadre de cette protection :

Les Espaces Boisés Classés (EBC)

Les espaces boisés classés sont maintenus dans leur ensemble à l'exception de :

- corrections d'erreurs graphiques qui ont consisté à instaurer des espaces boisés classés sur les voies publiques. Ces voies ont été classées en zone naturelle.
- d'espaces boisés classés se situant sous les lignes à haute tension : ces espaces restent en Zone Naturelle.

La Ville de Clamart est, en effet, attachée à la protection du patrimoine vert présent qui correspond à 1/3 de la surface totale du territoire.

Les arbres remarquables

Ce classement permet la sauvegarde et la mise en valeur de ces arbres repérés par un point vert au document graphique. Remarquables par leur essence, leur âge, leur taille... ces arbres sont situés aussi bien sur des parcelles privées que dans des espaces publics.

La liste des arbres remarquables a été mise à jour et complétée suite à des balades urbaines et au repérage par les habitants de nouveaux spécimens.

Après vérification et mise à jour de cette liste par le Service des espaces verts de la Ville, de nouveaux arbres remarquables ont ainsi été insérés dans la liste annexée au PLU.

Par ailleurs, certains arbres ont été classés suite à une demande légitime d'habitants de classement d'un arbre. Certains arbres ont été retirés suite à des expertises phytosanitaires.

Les cônes de vue

Les cônes de vue ont été maintenus dans leur totalité dans le PLU actuel.

La bande inconstructible de 50 mètres

Le PLU protège les continuités écologiques et notamment les lisières de la forêt en maintenant au document graphique la bande inconstructible de 50 mètres en zones UG et UL. Ainsi, toute nouvelle urbanisation ne peut être implantée qu'à une distance d'au moins 50 mètres des lisières de la forêt. Cette bande est restée identique au PLU précédent.

ISSY-LES-MOULINEAUX

VANVES

MEUDON

CHATILLON

FONTENAY-AUX-ROSES

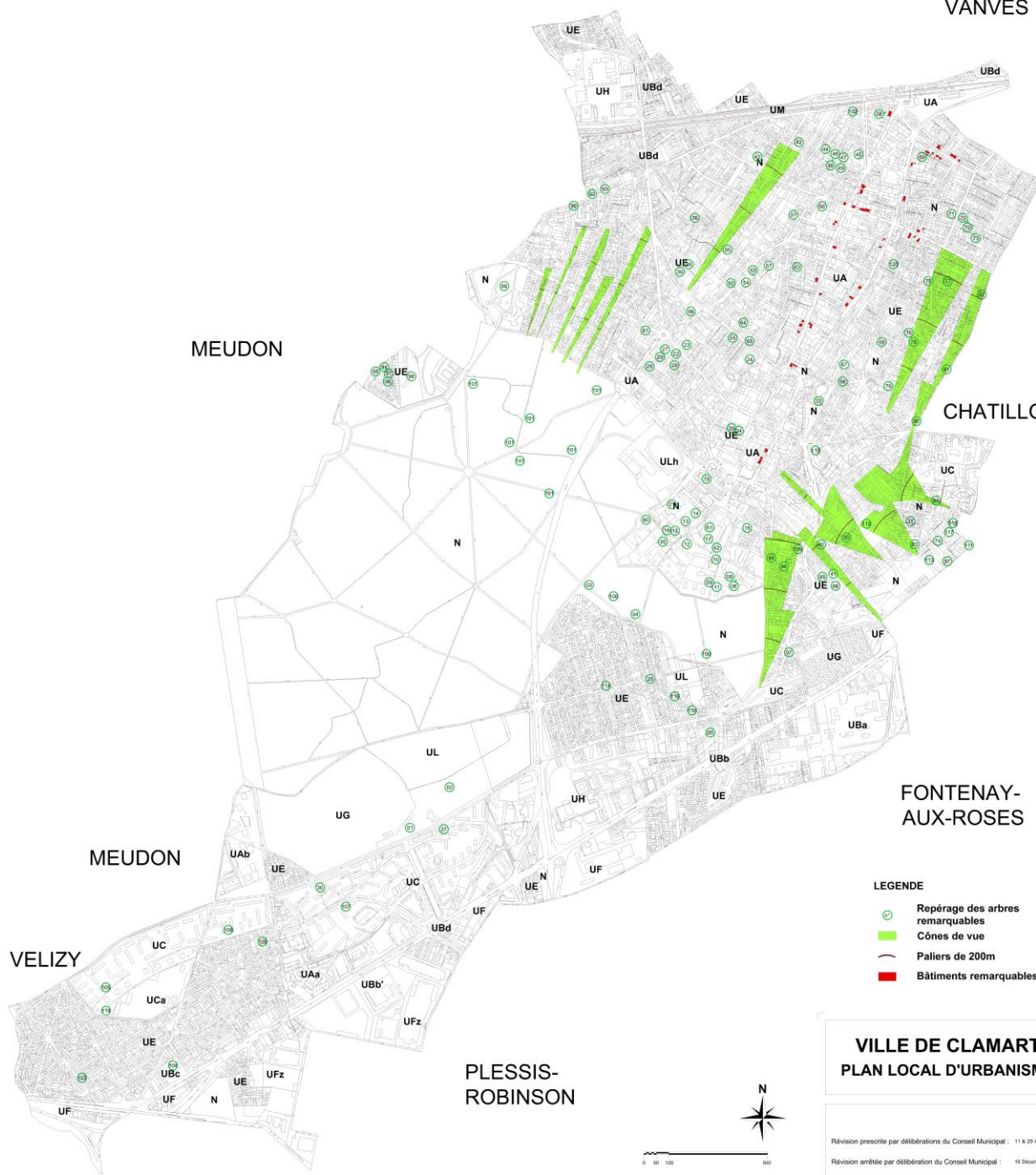
MEUDON

VELIZY

PLESSIS-ROBINSON

BIEVRES

CHATENAY-MALABRY



LEGENDE

- Repérage des arbres remarquables
- Cônes de vue
- Paliers de 200m
- Bâtiments remarquables

VILLE DE CLAMART
PLAN LOCAL D'URBANISME

Révision prescrite par délibérations du Conseil Municipal : 11 & 29 Avril 2014
 Révision arrêtée par délibération du Conseil Municipal : 16 Décembre 2015
 Révision approuvée par délibération du Conseil Territorial : 12 Juillet 2016

DOCUMENT GRAPHIQUE RELATIF
 AUX ELEMENTS DE PAYSAGE
 ET AUX CONES DE VUES A PRESERVER
 PLAN N° 5.4

Echelle : 1/5000

La préservation du patrimoine bâti

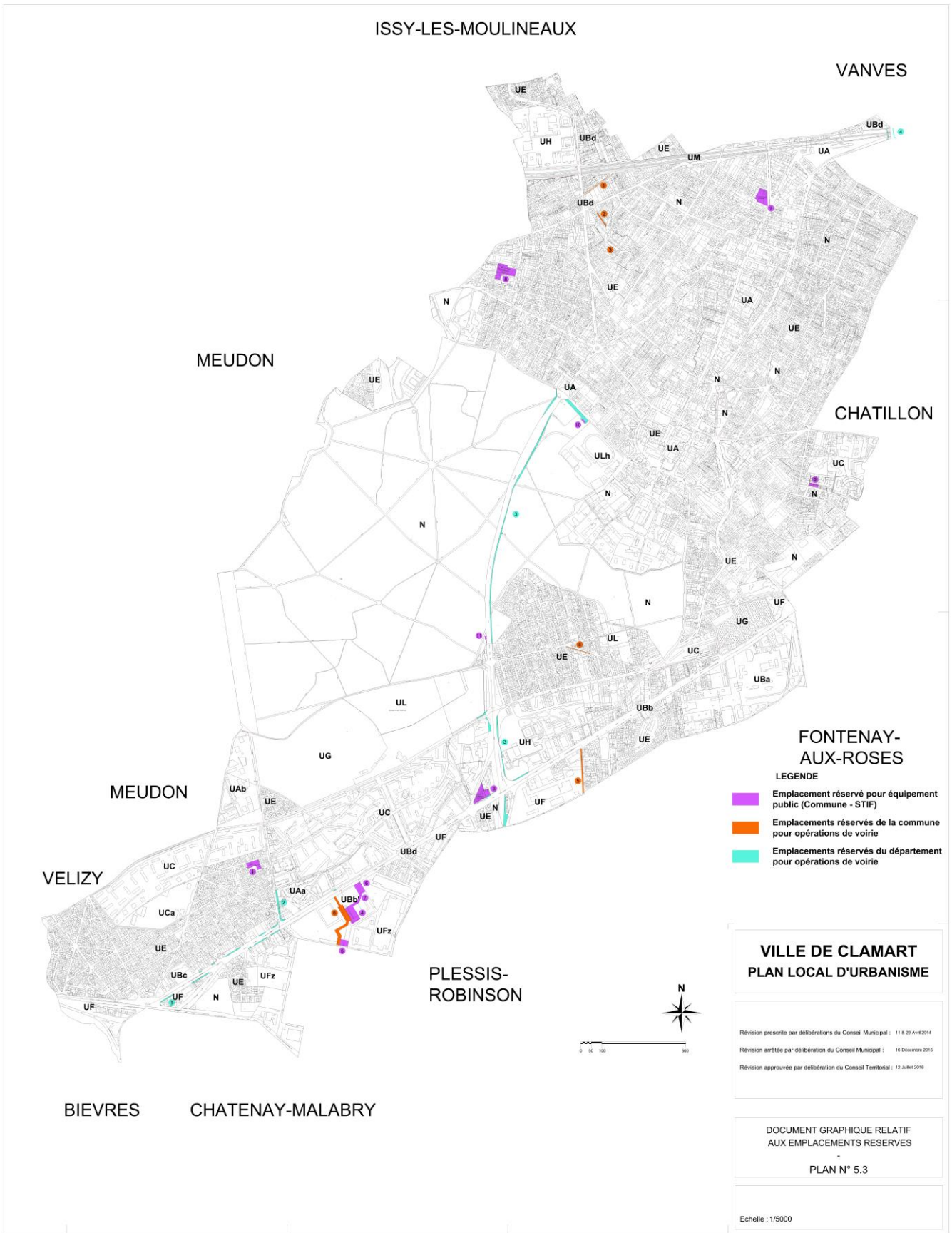
Les atouts urbains de la Ville de Clamart doivent être mis en valeur et cet objectif du PADD se traduit par le classement d'éléments bâtis qui participent à la qualité du paysage urbain de Clamart.

Cette protection est inscrite sur le document graphique au titre de l'article L.123-1-5 III 2° du Code de l'urbanisme et est règlementée notamment dans les dispositions générales du règlement écrit. La liste du patrimoine bâti à protéger a été ainsi maintenue dans le PLU.

Les emplacements réservés

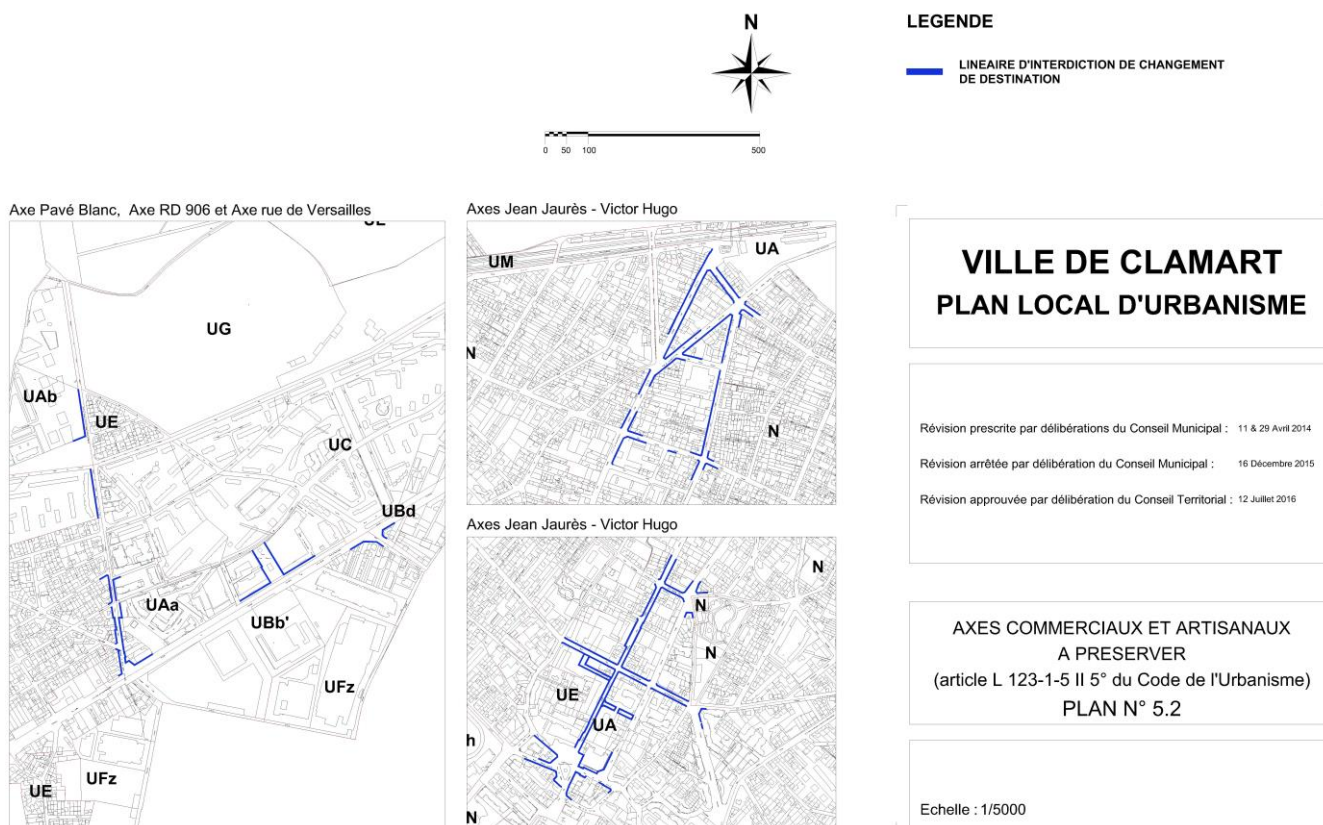
La liste des emplacements réservés a été mise à jour. Les emplacements réservés au titre de l'article L. 123-1-5 V du Code de l'Urbanisme sont identifiés sur le document graphique. Au nombre de 21, ils concernent :

- Emplacements réservés pour équipements publics au bénéfice de la commune ;
- Emplacements réservés pour équipements publics au bénéfice de la commune et du STIF ;
- Emplacements réservés pour voirie au bénéfice du département des Hauts-de-Seine;
- Emplacements réservés pour voirie au bénéfice de la commune.

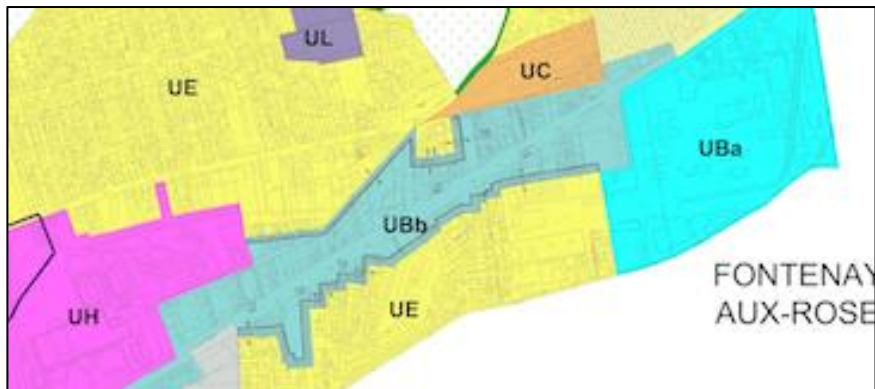


Axes commerciaux et artisanaux (Article L. 123-1-5-II-5° du Code de l'Urbanisme)

La Ville de Clamart souhaite impulser un dynamisme économique et commercial et notamment renforcer la densité du tissu économique et commercial. Afin d'atteindre cet objectif du PADD, la Ville a souhaité mettre à jour le linéaire d'interdiction de changement de destination des rez-de-chaussée commerciaux et artisanaux inscrits au PLU précédent. Cette carte a été ainsi superposée au périmètre de sauvegarde des commerces approuvé par délibération du Conseil municipal en décembre 2013, périmètre où s'exerce le droit de préemption commercial et quelques ajouts et modifications ponctuelles ont été effectués à des endroits stratégiques.

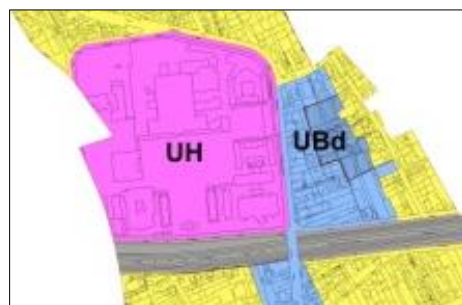
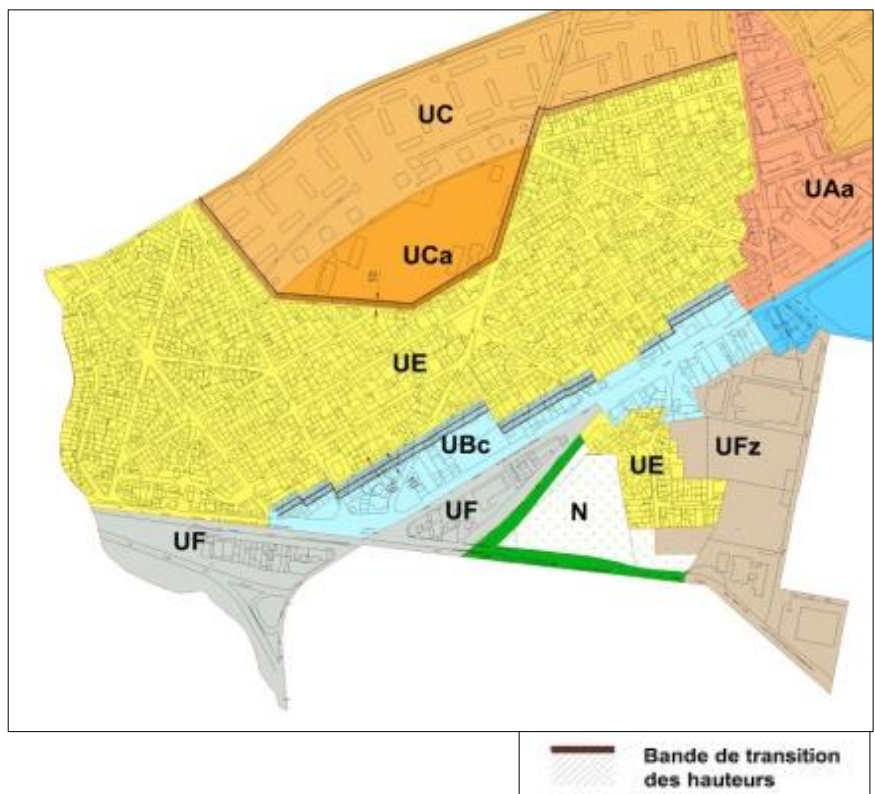


Les dispositions réglementaires particulières



Les transitions de hauteur dans une bande délimitée par les fonds de parcelles existaient dans le PLU précédent sur les principales zones jouxtant les zones UE.

Au sein des nouvelles zones, ces bandes ont été renforcées et sont inscrites au document graphique dans une volonté de préserver le secteur pavillonnaire.



Changements apportés aux règles d'urbanisme antérieures

L'évolution des superficies des zones entre le PLU et le PLU précédent

Zone	Destination	Différence avec le PLU précédent (ha)
UA	Centre urbain	+ 6,5
UB	Zone urbaine mixte	+ 38,8
UC	Zone d'habitat semi dense	- 8,0
UE	Secteurs d'habitat pavillonnaire	+ 4,6
UF	Zone d'activités	- 42,6
UG	Cimetières	0
UH	Etablissements hospitaliers	0
UL	Stade et équipements sportifs	0
UM	Domaine ferroviaire	0
N	Zone naturelle	0

Les motifs de la révision du PLU

Les grandes évolutions réglementaires sont liées au changement des zones d'activités en zones mixtes (habitat et activités) et à la densification de certains secteurs autour de la gare et de la RD906 et notamment autour du Tramway T6.

Les raisons de la révision sont les suivantes :

- Valoriser et qualifier les espaces urbains aux abords des réseaux de transport structurants actuels et à venir ;
- Valoriser et qualifier les espaces urbains afin d'organiser un développement économique pertinent et performant dans le respect du principe de mixité sociale ;
- Mettre en valeur et préserver les identités architecturales, urbaines et paysagères propres à chaque quartier ;
- Identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre écologique, patrimonial, culturel ou historique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection ;
- Prendre en considération les objectifs de la Territorialisation de l'Offre de Logement (TOL) dans le cadre du Programme Local d'Habitat;
- Moderniser et clarifier la réglementation des conditions et des possibilités d'affectation et d'occupation des sols sur l'ensemble du territoire communal, notamment dans le tissu urbain ;
- Faciliter les continuités écologiques : corridors, réservoirs, ... ;
- Assurer la création, le maintien et la recomposition des espaces verts, des espaces naturels et boisés ;
- Lutter contre l'habitat indigne et dégradé ;
- Lutter contre les modes d'occupation du sol préjudiciables à l'image de la Commune et au caractère et à l'identité des quartiers ;
- Libérer des opportunités foncières en zones urbaines, notamment gelées par des servitudes ;
- Organiser le renouvellement urbain sur les secteurs présentant un enjeu pour le devenir de la commune, en limitant la densification dans les quartiers déjà fortement urbanisés, en sauvegardant le secteur pavillonnaire et en profitant des opportunités foncières en périphérie de la Commune tel que le secteur de la Gare de Clamart et les abords de la RD 906, dans un objectif de mixité fonctionnelle;
- Elaborer un PLU permettant de produire une offre de logement diversifiée complétant le

parcours résidentiel ;

- Fixer les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général ainsi qu'aux espaces verts ;
- Organiser l'évolution des équipements publics, de service public et d'intérêt collectif ;
- Identifier et délimiter les quartiers, îlots, voies dans lesquels doit être préservée ou développée la diversité commerciale, notamment à travers les commerces de détail et de proximité et l'implantation de locomotives commerciales, et définir les prescriptions de nature à assurer ces objectifs ;
- Elaborer des documents annexes au PLU ayant valeur de guide, fixant notamment des préconisations en matière de développement durable, de qualité architecturale et d'insertion paysagère des projets ;
- Adapter le règlement aux nouveaux textes et objectifs d'ordre législatif et réglementaire.

Comparaison PLU actuel et PLU futur : les grandes évolutions réglementaires

PLU actuel	PLU futur
Zone UA (quartier centre)	<p>UA : Extension de la zone UA au secteur de la gare. Maintien du caractère et des gabarits de centre urbain de la zone.</p> <p>UAI : Suppression de la zone devenant UA.</p> <p>UAa : zone élargie dans un souci de cohérence urbaine le long de la Route du Pavé Blanc.</p> <p>UAb : Cette zone correspond au secteur « I3F », qui doit faire l'objet d'une restructuration urbaine importante dans le cadre d'une opération d'ensemble.</p>
Zone UB (quartier mixte habitat - activités)	<p>Principalement située le long de la RD906, elle se caractérise par sa mixité fonctionnelle mêlant habitat, activités, bureaux et services. Elle est composée de 5 sous-secteurs.</p> <p>UBa : zone mixte regroupant habitat, commerces et bureaux à proximité des transports en commun.</p> <p>UBb : située le long de la RD906, UBb est une zone urbaine mixte mêlant les fonctions d'habitat, de services, de commerces et d'activités.</p> <p>UBb' : secteur où la mixité des fonctions est recherchée.</p> <p>UBc : à l'entrée de la ville du Petit Clamart, caractérisé par des hauteurs moindres afin d'une part, de réaliser une transition douce vers le pavillonnaire et d'autre part, de marquer l'entrée de ville.</p> <p>UBd : correspond à l'ancienne zone UB. Pas de modifications hormis une protection renforcée en limite de pavillonnaire.</p>

Zone UC (quartier habitat collectif semi-dense)	Maintien des règles. La hauteur des bâtiments diminue progressivement en se rapprochant des zones pavillonnaires (UCa).
Zone UE (quartier pavillonnaire)	La zone UE a été légèrement agrandie. Certaines règles plus contraignantes, notamment l’emprise au sol, ont été modifiées en vue de préserver le caractère pavillonnaire de toute nouvelle construction.
Zone UF (quartier d’activités économiques)	La zone UFz a été maintenue au niveau de ses règles et ses contours. En revanche, certaines zones UF ont diminué au profit de nouvelles zones mixtes (secteur, gare, RD 906, et Plaine Sud).
Zones UG (cimetière)	Aucune modification globale.
UH (établissements hospitaliers)	Aucune modification globale. Il est à noter qu’une partie de la zone UH est en périmètre de servitude au titre de l’article L 123-2-a du code de l’urbanisme.
UL (pôles d’équipements sportifs)	Il est à noter qu’une partie de la zone UL est transformée en ULh. Cette différenciation entre UL (stade Plaine) et ULh (Stade Hunebelle) a pour objectif de permettre la réalisation du projet de la municipalité d’un complexe sportif global sur cette zone pouvant également accueillir des activités de loisirs ou de commerces.
Zone UM (emprise ferroviaire)	Aucune modification.
Zone N (zone naturelle) et N classés	Règles identiques. Ajout d’un périmètre limité aux abords du parc Maison Blanche (ou STECAL*, secteur de taille et de capacité d’accueil limités) à l’intérieur duquel la construction d’un bâtiment de loisirs serait possible. Intégration du souhait du Département d’un passage autorisé en zone N des CINASPIC le long de la RD 2.

Pour l’ensemble des zones urbanisées :

- Les minima en espaces verts n'ont pas été modifiés pour les zones déjà existantes. Un minimum d'espaces verts de pleine terre a été introduit dans toutes les nouvelles zones. Une définition précise des espaces verts a été introduite afin de clarifier les exigences de la Municipalité. Ainsi, un minimum de 80 cm de substrat sera attendu pour comptabiliser une surface en « espace vert ».
- Les règles de stationnement sont modifiées conformément aux nouvelles normes (PDUIDF).
- Les règles liées aux clôtures et aux détails des façades sont améliorées.
- Les règles de transition des hauteurs pour les constructions dans les zones UA, UB et UC en limite de zone UE sont renforcées dans le but de protéger le secteur pavillonnaire.

Pour les zones naturelles et les espaces ouverts :

- Les espaces ouverts seront protégés pour assurer les continuités écologiques et la composition de la trame verte et bleue.

**STECAL en zone N (2 200m² sur environ 19 200m² parc). Cet outil est adapté pour permettre l'implantation d'un restaurant-guinguette en lieu et place de l'ancienne maison des associations située dans le parc Maison blanche. La création du STECAL est exclusivement motivée par la volonté de la commune de reconvertir un bâtiment désaffecté vers un usage ne présentant pas d'incompatibilité avec le caractère de la zone naturelle dans lequel il se trouve.*

Evolution de l'occupation du sol depuis 2008

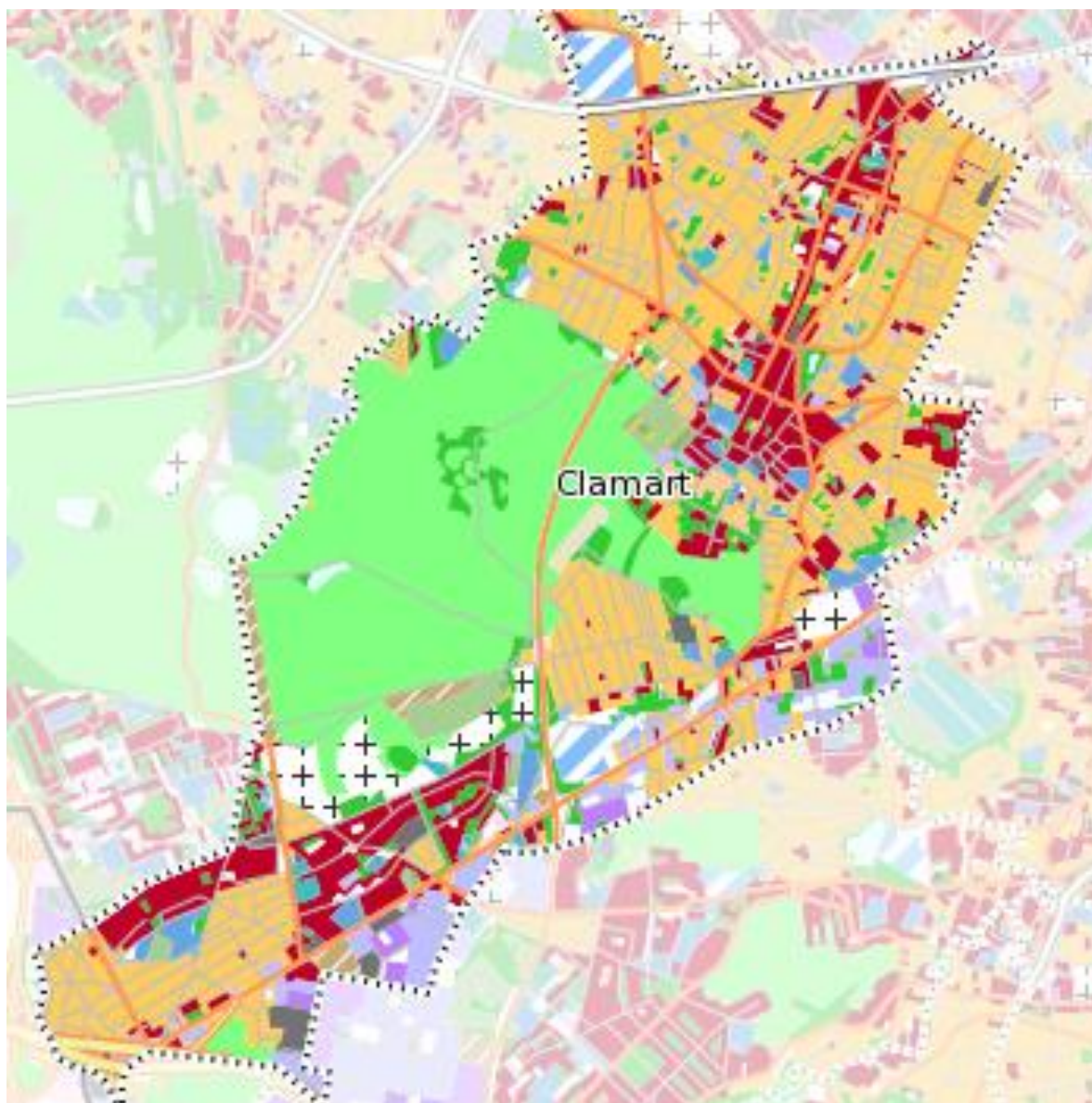
Cette évolution est montrée par le MOS (Mode d'occupation du sol) qui est l'atlas cartographique numérique de l'occupation du sol de l'Ile-de-France. Actualisé régulièrement, sa dernière version date de 2012.

Le MOS est un outil unique de suivi et d'analyse de l'évolution de l'occupation des sols franciliens. Réalisé à partir de photos aériennes de toute la région Ile-de-France, le Mos distingue les espaces agricoles, naturels, forestiers mais aussi les espaces urbains (habitat, infrastructures, équipements, activités économiques, etc.) selon une classification en 81 postes.

Selon les données du MOS (tableau détaillé ci-après), l'occupation du sol de Clamart a connu une très légère évolution.

Occupation du sol en hectares	Surface 2008	Disparition	Apparition	Surface 2012	Bilan
1 Forêts	209,16	-2,36	0,00	206,79	-2,36
2 Milieux semi-naturels	1,16	0,00	2,36	3,52	2,36
3 Grandes cultures	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4 Autres cultures	0,33	0,00	0,00	0,33	0,00
5 Eau	1,28	0,00	0,00	1,28	0,00
Espaces agricoles, forestiers et naturels	211,92	0,00	0,00	211,92	0,00
6 Espaces verts urbains	59,24	-2,03	0,00	57,21	-2,03
7 Espaces ouverts à vocation de sport	16,58	-3,66	0,38	13,30	-3,28
8 Espaces ouverts à vocation de tourisme et loisirs	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
+ + - 9 Cimetières	21,55	0,00	0,00	21,55	0,00
10 Autres espaces ouverts	11,27	-1,75	3,07	12,59	1,32
Espaces ouverts artificialisés	108,65	-4,43	0,43	104,66	-3,99
11 Habitat individuel	286,30	-0,34	0,23	286,19	-0,11
12 Habitat collectif	117,61	-0,99	0,59	117,20	-0,40
13 Habitat autre	2,89	0,00	0,00	2,89	0,00
14 Activités économiques et industrielles	42,57	-5,23	0,00	37,34	-5,23
15 Entrepôts logistiques	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
16 Commerces	1,81	-0,99	0,00	0,83	-0,99
17 Bureaux	5,97	-0,40	3,48	9,06	3,08
18 Sport (construit)	4,10	-0,09	0,00	4,01	-0,09
19 Equipements d'enseignement	18,38	0,00	0,00	18,38	0,00
20 Equipements de santé	16,32	0,00	0,00	16,32	0,00
21 Equipements culturels, touristiques et de loisirs	0,21	0,00	0,00	0,21	0,00
22 Autres équipements	9,24	0,00	0,17	9,41	0,17
23 Transports	47,79	-1,32	0,30	46,77	-1,02
24 Carrières, décharges et chantiers	2,54	-1,61	10,19	11,12	8,58
Espaces construits artificialisés	555,72	-0,43	4,43	559,71	3,99
Total	876,29	-4,86	4,86	876,29	0

Source : MOS Ile-de-France



L'habitat individuel (zone Pavillonnaire UE) couvre la grande partie des zones urbanisées.

Les espaces forestiers et naturels couvrent environ 1/3 de la surface du territoire communal.

Entre 2008 et 2012, sur la partie urbanisée de la commune, la zone d'activités (UF) a marqué une diminution d'environ 5 hectares et les commerces d'environ 1 hectare. Et sur la partie des espaces ouverts artificialisés, Clamart a perdu environ 4 hectares. En contre partie, les surfaces de chantiers ont augmenté d'environ 8,5 hectares.

Aucune partie de la zone naturelle n'a été touchée par une urbanisation ou artificialisation du sol.

Globalement, la zone d'habitat individuel et celle d'habitat collectif ont maintenu leur surface respective.

Les chantiers mis en place concernent notamment la construction de logements pour répondre aux objectifs du PLH.

Mais rappelons que moins de 25% des objectifs ont été respectés puisque le PLU précédent ne permettait pas la construction de logements dans les zones d'activités où se trouve l'essentiel des réserves foncières de la commune.

C'est pourquoi ce PLU apporte des changements de zonage pour créer des zones mixtes (UB) sur une partie des zones d'activités (UF) dans le but de créer des logements conformément aux objectifs du PLH.

Justification des objectifs chiffrés de la consommation des sols

La Ville, dans ses projets de développement urbain, n'engendre aucune consommation d'espaces protégés. La consommation du foncier se réalisera uniquement dans l'enveloppe urbaine sur des potentiels fonciers déjà urbanisés. Le PLU affiche donc un objectif de consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers de 0 hectare.

Les potentialités foncières situées à la périphérie de la commune, déjà classées en zones urbanisées, ainsi que la mixité recherchée des fonctions urbaines de ces secteurs identifiés, va permettre à la fois un développement maîtrisé de l'urbanisation et une offre de logements diversifiée autour des axes de transport en commun sans consommation d'espaces naturels ou forestiers.

Les zones UA et UC ne sont pas modifiées en terme de contrainte d'emprise au sol, ou d'obligation d'espaces verts.

La zone UE est modifiée en terme de contrainte d'emprise au sol : cette contrainte est renforcée et dégressive selon la taille des terrains (tranche de 500m²).

Les réserves foncières repérées étaient principalement jusqu'ici classées en zone d'activités (UF). Au sein de ces zones UF, il n'y avait pas de règle d'emprise au sol et l'obligation en terme d'espaces verts était limitée à 15% sur l'unité foncière.

Les nouveaux secteurs classés de UF à UBa et UBb' font l'objet d'OAP qui proposent une évolution vers un quartier mixte avec des bureaux, commerces, espaces publics, équipements et logements autour d'espaces verts. L'équilibre recherché entre une mise en valeur des espaces paysagers et le développement mixte des fonctions urbaines se traduira par une opération d'aménagement d'ensemble qui fera l'objet d'une concertation large de la population (pour UBa, il y sera créé une ZAC).

Par ailleurs, le long de la RD 906 étaient situées les zones UA, UB et UF. Ainsi les contraintes d'emprise au sol y étaient variables (UA/UB : emprise au sol maximale de 50%, pas de contrainte en zone UF) : dans le nouveau PLU, par l'harmonisation de ces zones en zone UB (UBb et UBc), la règle en terme d'emprise au sol maximale y est de 50%. De plus, un minimum de 25% d'espaces verts sera imposé dans ces zones. Auparavant, en zone UF, l'exigence en espaces verts était de 15%.

Ainsi, ce développement urbain qualitatif le long de la RD 906 permettra d'atteindre un équilibre nécessaire entre la production de logements, la recherche de mixité entre les fonctions urbaines et le maintien et le développement d'espaces verts et aérés.

Articulation avec les documents supra-communaux

Les documents supra-communaux

La commune de Clamart n'est pas couverte par un SCOT . Le PLU devra donc respecter la hiérarchie des normes suivantes :

Le PLU de la commune devra être compatible avec :

- le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF),
- le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF),
- le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté d'agglomération Sud de Seine,
- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie,
- le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Bièvre lorsqu'il sera approuvé,

Le PLU de la commune devra prendre en compte :

- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)
- Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)

La commune de Clamart ne dispose pas de PCET (Plan Climat Energie Territorial). Elle n'est pas concernée par un CDT (Contrat de Développement Territorial) ni par un PLD (Plan Local des Déplacements). Lorsque des documents de ce type seront disponibles, le PLU sera mis en compatibilité afin de les intégrer.

Analyse des documents supra-communaux

Le PLU est compatible avec les objectifs des documents supra-communaux.

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

Le nouveau Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF 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.

L'objectif de l'Etat est l'augmentation de 15% de la densité humaine et des espaces d'habitat entre 2015 et 2030. Cet objectif correspond au taux annuel de 1,2 % de croissance démographique.

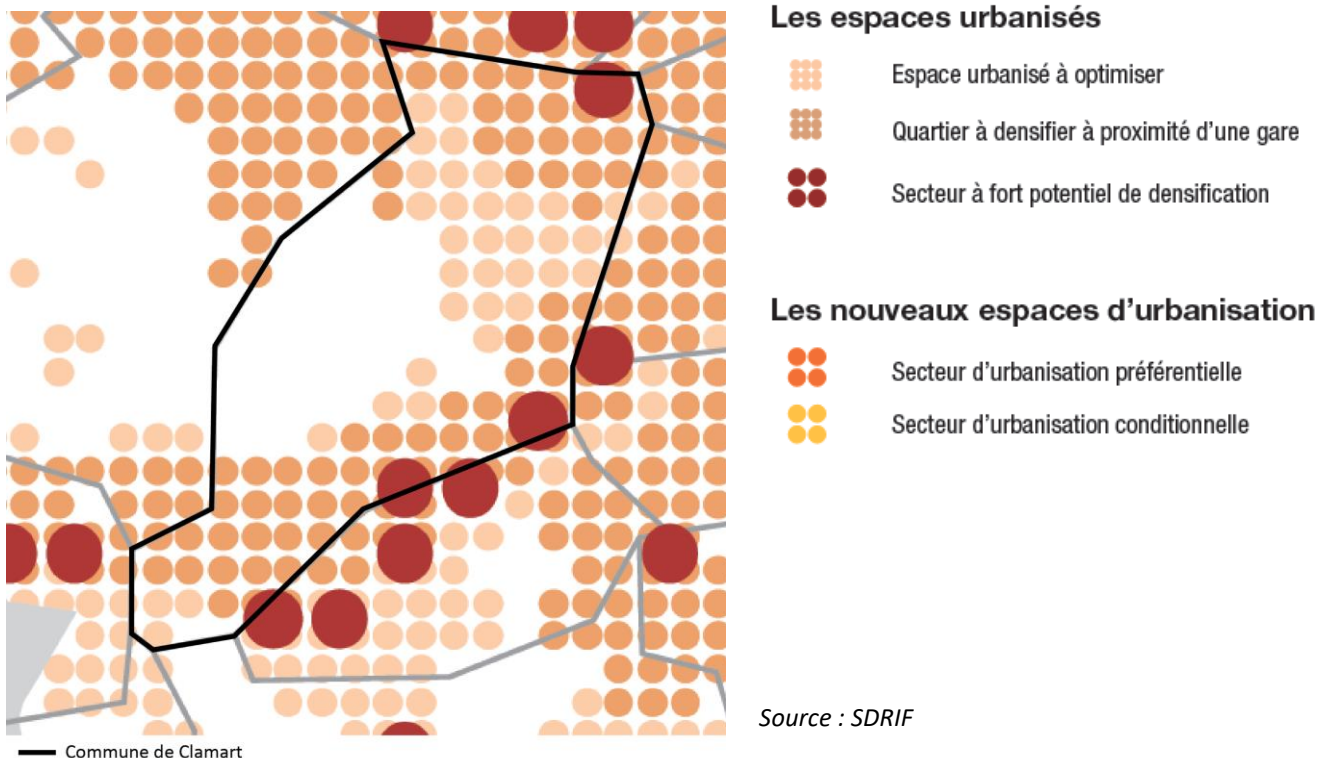
La Ville répond donc aux objectifs de l'Etat.

Principales évolutions introduites en matière de planification

Les orientations de portée réglementaire sont réparties en trois piliers :

- 1 Relier et structurer** : qui traite des dispositions relatives aux réseaux de transport et aux équipements,
- 2 Polariser et équilibrer** : qui traite des dispositions relatives à la densification et à l'extension urbaine.
- 3 Préserver et valoriser** : qui traite des dispositions relatives à la trame verte et bleue, la préservation de la biodiversité et la mise en valeur des paysages.

1 . Polariser et équilibrer



Le SDRIF précise des secteurs à fort potentiel de densification autour de :

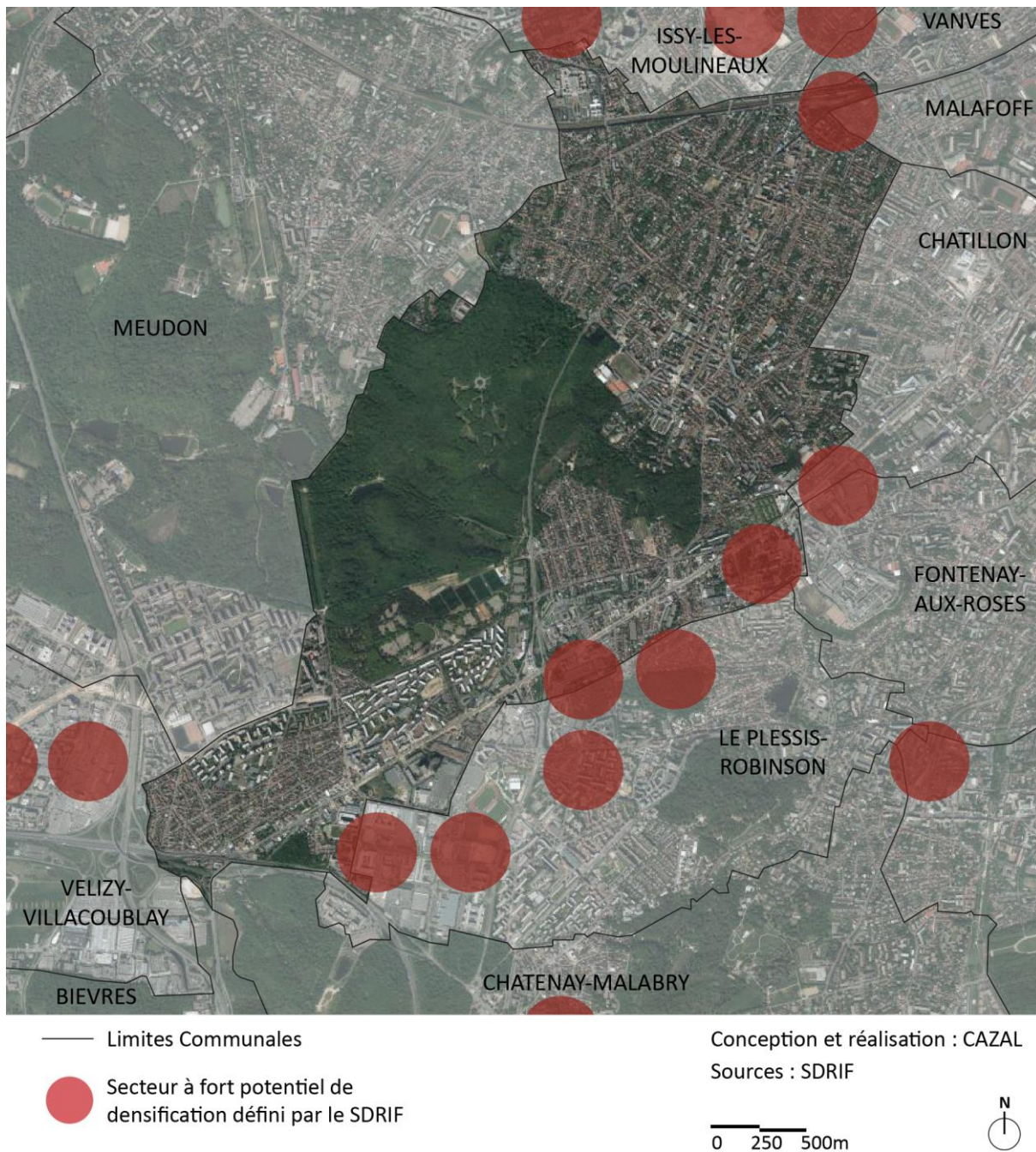
- la Gare de Clamart, donc la future Gare GPE 15 (Fort d'Issy – Vanves – Clamart)
- le site EDF
- la RD906

Le SDRIF précise également les quartiers à densifier à proximité d'une gare :

- la gare de Clamart

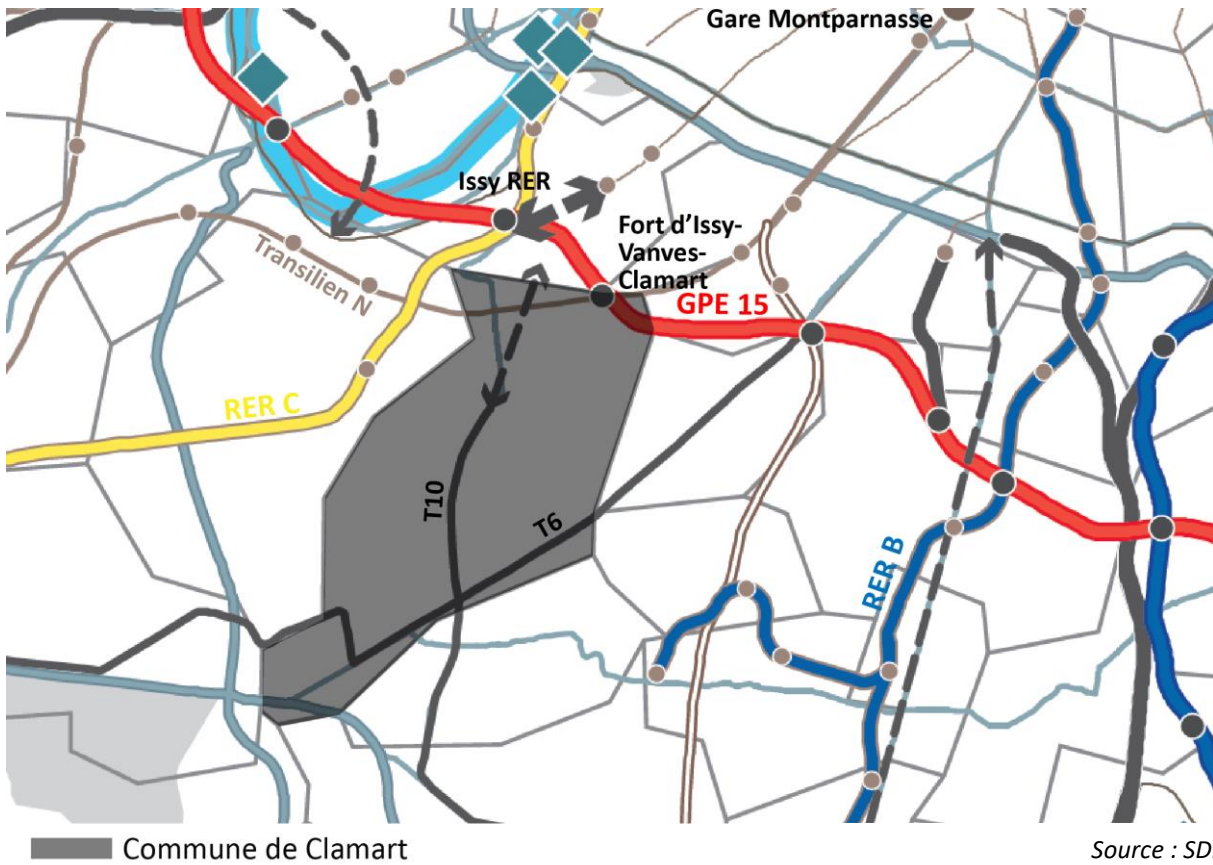
- le long de la RD906 Trivaux-La-Garenne (par la présence du T6)

Superposition des principales préconisations du SDRIF sur le territoire de Clamart



Le PLU est compatible avec les préconisations du SDRIF. Les secteurs à potentiel de densification identifiés guidant les orientations du PADD correspondent aux secteurs indiqués dans le SDRIF. Les secteurs choisis pour les OAP sont également conformes au SDRIF.

2. Relier et structurer



Les infrastructures de transport

Les réseaux de transports collectifs	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
	Niveau de desserte national et international	—	—
Niveau de desserte métropolitain	<ul style="list-style-type: none"> Réseau RER RER A RER B RER C RER D RER E 	<ul style="list-style-type: none"> Nouveau Grand Paris tracé de référence 	↔
Niveau de desserte territoriale	—	—	↔
Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris)	•	•	•
Gare TGV	•	•	•

Les réseaux routiers et fluviaux	Existant	Itinéraire à requalifier	Projet (Principe de liaison)
	Autoroute et voie rapide	—	—
Réseau routier principal	—	—	↔
Franchissement	—	—	↔
Aménagement fluvial	—	—	↔

■ Les aéroports et les aérodromes

L'armature logistique

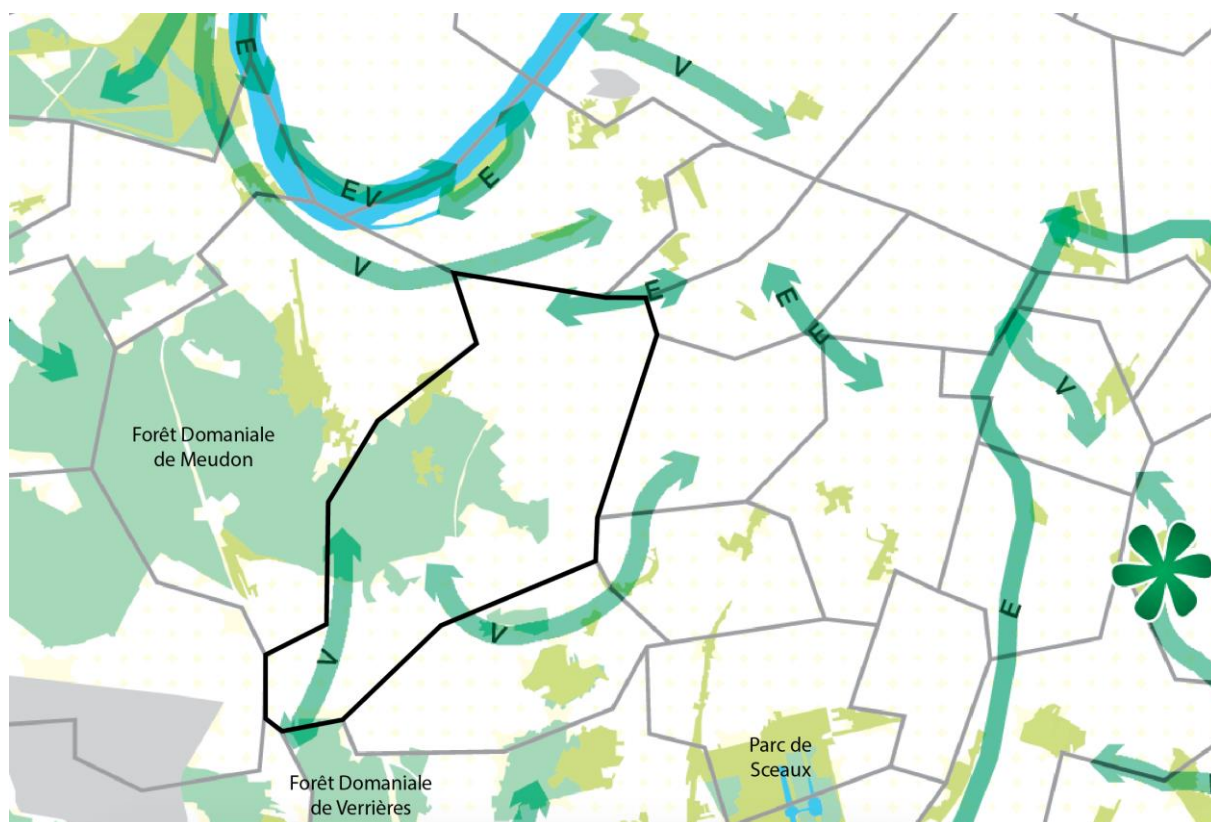
- ◆ Site multimodal d'enjeux nationaux
- ◆ Site multimodal d'enjeux métropolitains
- ◆ Site multimodal d'enjeux territoriaux

Le PLU est compatible avec les préconisations du SDRIF.

La nouvelle gare GPE 15 (Fort d'Issy – Vanves – Clamart) est intégrée dans les orientations du PADD et des OAP ainsi que le règlement, notamment l'article 12 concernant les normes de stationnement.

Le PLU prend en considération la présence du T6 et l'arrivée du T10 dans les orientations du PADD et des OAP ainsi que dans le règlement.

3. Préserver et équilibrer



— Commune de Clamart

Source : SDRIF

-  Les fronts urbains d'intérêt régional
-  Les espaces agricoles
-  Les espaces boisés et les espaces naturels
-  Les espaces verts et les espaces de loisirs
-  Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer
- Les continuités**
 Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)
-  Le fleuve et les espaces en eau

Le PLU est compatible avec les orientations du SDRIF pour la création des continuités vertes et écologiques.

Le PADD dans son objectif « valoriser les atouts naturels » répond favorablement aux dispositions du SDRIF.

L'OAP Gare prévoit une trame verte le long de la voie ferrée pour assurer la continuité écologique comme le préconise le SDRIF.

L'OAP RD906 prévoit des continuités vertes en reliant la forêt de Meudon aux bois et aux divers espaces verts comme le préconise 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 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'Île-de-France.

Les 9 défis du PDUIF (Plan de Déplacements Urbains d'Île-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 déplacement 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 :

a- L'encadrement des normes de stationnement imposées dans les PLU

- 1 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 cœur d'agglomération et 1 sur 50 pour l'agglomération centrale (action 4.2) ;
- 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) ;
- 3 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 ;
- 4 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 place 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.

- 5 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.

b- La réalisation d'aménagement 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 PLU prend en compte les enjeux du PDUIF :

- 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.

- 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.
- Traduire 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 et dans la rédaction de l'article 12 avec les prescriptions pour le stationnement des vélos.

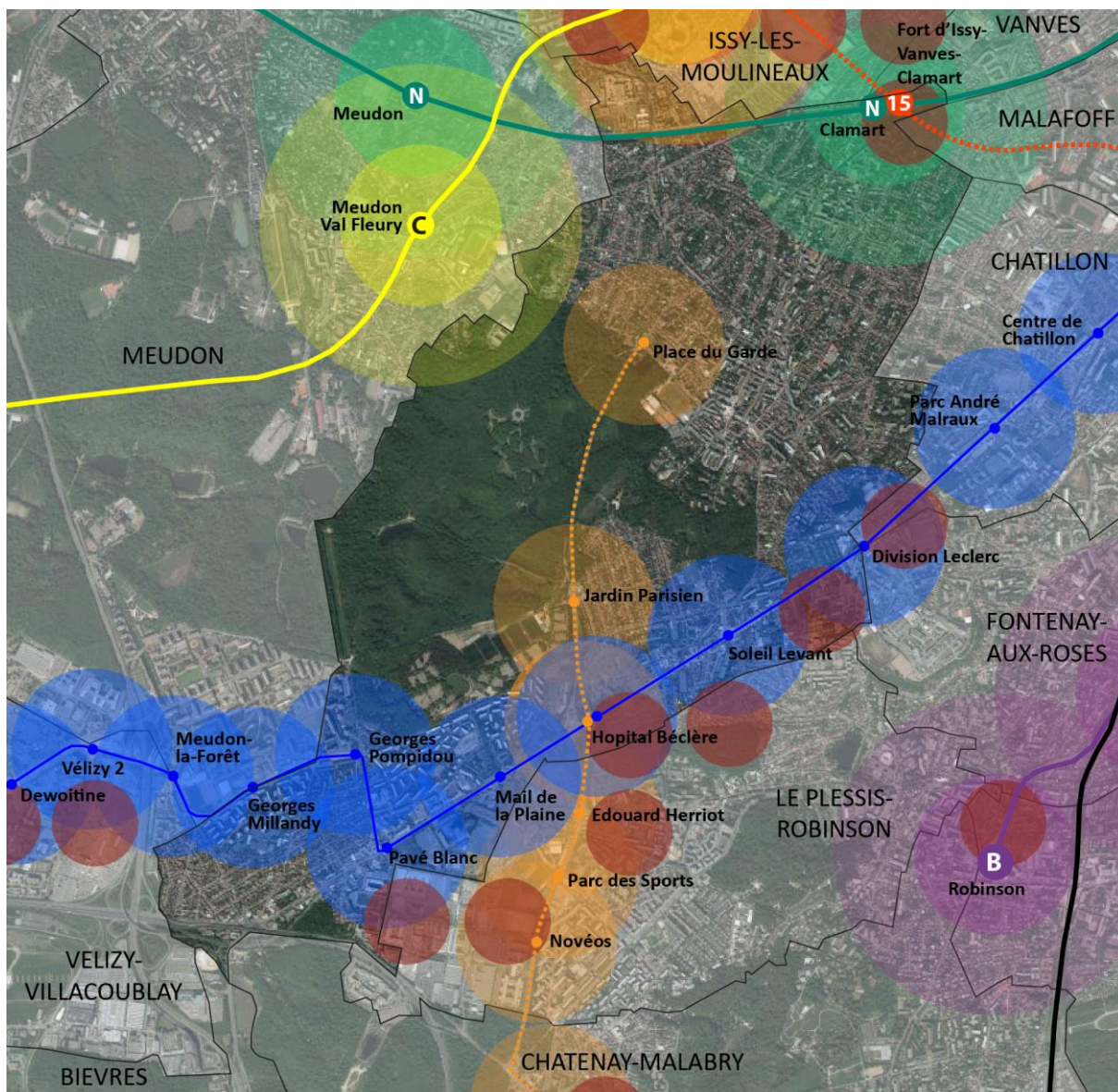
Le PLU apporte des réponses concrètes pour mettre en œuvre les objectifs du SDRIF et du PDUIF.

Le PLU prend en compte :

- le lien entre urbanisme et transports, avec notamment la notion de densification le long des infrastructures de transport performantes (Gare et future Gare GPE / Tramway T6 et futur T10) avec la notion de multifonctionnalité.
- le développement de la ville « des courtes distances » entre activités et habitat en inscrivant les objectifs de diversification de l'offre de logement pour garantir le parcours résidentiel. Il s'agit de donner la possibilité aux travailleurs sur le territoire de pouvoir se loger à proximité sur le territoire, en équilibrant l'offre du logement privé et public, en accession et en location.
- la préservation de la biodiversité en sauvegardant les zones pavillonnaires et en renforçant les espaces verts dans ces zones. Le PLU traite également la trame verte et bleue en lien avec la forêt et les zones des villas et jardins qui constituent le patrimoine local de Clamart.

La carte ci-après démontre la superposition des enjeux liés aux secteurs de densification et aux secteurs bien desservis par les transports en commun.

Superposition des principales préconisations du SDRIF et du PDUIF



- Limites Communales
- C** RER C
- B** RER B
- N** Transilien N
- Autre voie ferrée
- Tramway T6
- ⋯ Projet Tramway T10
- ⋯ **15** Projet ligne 15 GPE

- Zone de desserte autour des tramway (rayon : 400m)
- Zone de desserte autour des transports ferrés (rayons : 400m/800m)
- Secteur à fort potentiel de densification défini par le SDRIF

Conception et réalisation : CAZAL

Sources : SDRIF, STIF, Grand Paris Géoportail

0 250 500m



Le Programme Local de l'Habitat (PLH) CA Sud de Seine

Le PLH intercommunal de la Communauté d'agglomération Sud de Seine a été approuvé le 17 décembre 2015 et est exécutoire depuis le 28 février 2016. Clamart s'est fixé un objectif de construction de 270 logements par an.

Le PLU, conformément au PLH approuvé le 17 décembre 2015, prévoit une construction de 270 logements par an sur 15 ans.

Cet objectif est indiqué dans le PADD. Les OAP proposent des programmes assurant la construction de logements pour respecter les objectifs du PLH.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

Le SDAGE Seine-Normandie a été approuvé le 20/11/2009 pour la période 2010-2015.

Gestion de l'eau et des risques :

- Prendre en compte les eaux de ruissellement pour protéger l'eau captée pour l'alimentation en eau potable de manière différenciée en zone urbanisée et en zone rurale.
- Privilégier, dans les projets neufs ou de renouvellement, les techniques de gestion des eaux pluviales limitant le débit de ruissellement.
- Privilégier les mesures alternatives et le recyclage des eaux pluviales.
- Maîtriser le ruissellement et l'érosion en amont des cours d'eau et des points d'infiltration de nappes phréatiques altérés par ces phénomènes.
- Conserver les éléments fixes du paysage qui freinent les ruissellements.
- Limiter le ruissellement en zones urbaines et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation.
- Gérer la rareté de la ressource en eau.
- Limiter et prévenir le risque d'inondation.

Préservation de la biodiversité :

- Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques.
- Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques.
- Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses.
- Réduire les pollutions microbiologiques des milieux.
- Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides.

Le PLU prend en compte la gestion optimale de la ressource en eau : récupération et/ou rétention des eaux pluviales.

Le PLU prend en compte les risques liés à l'inondation par ruissellement.

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) d'Ile-de-France

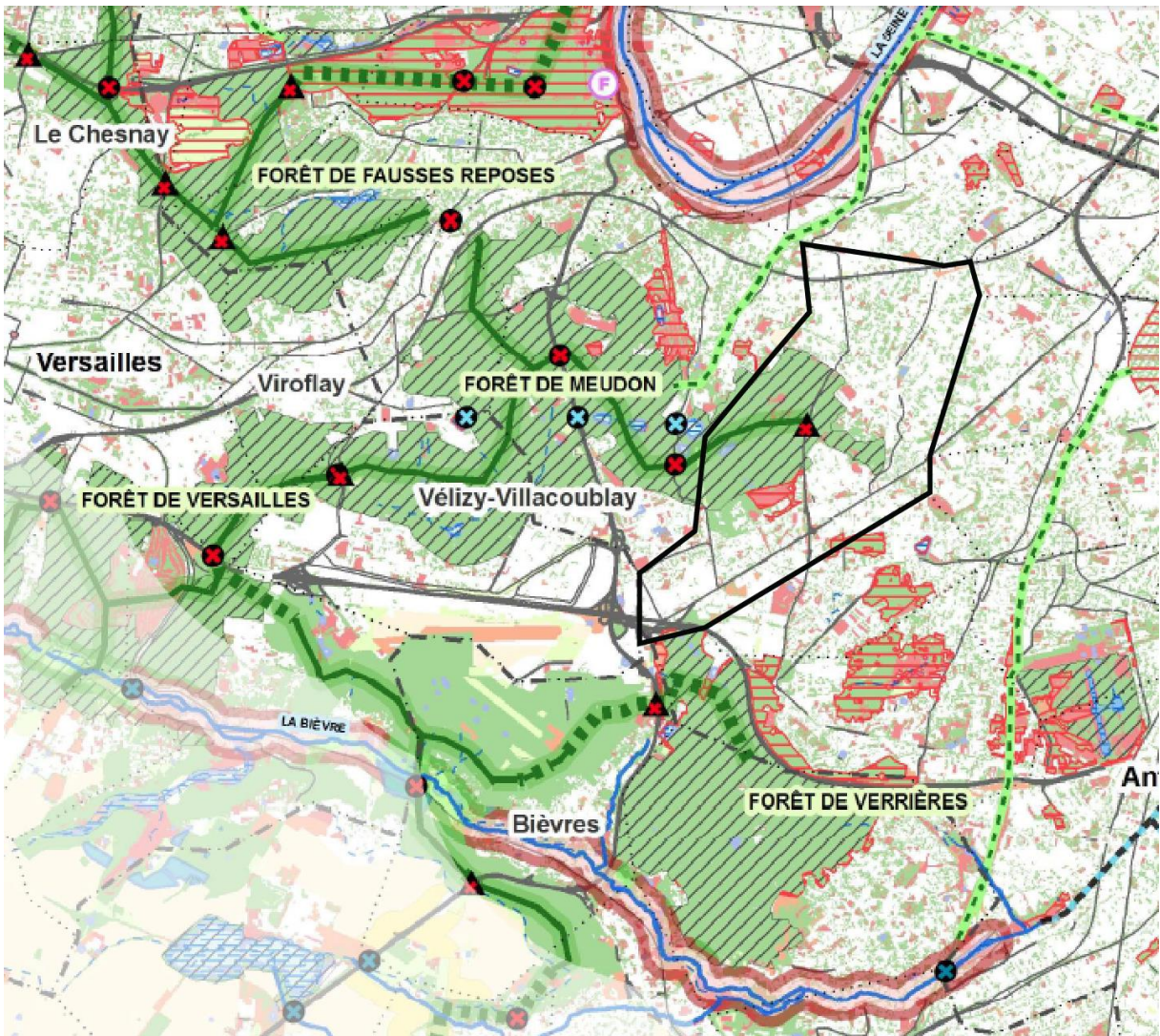
Le SRCE a été adopté par le préfet de région le 21 octobre 2013.

Le SRCE est le volet régional de la trame verte et bleue. A ce titre, il vise à :

- Identifier les composantes de la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, corridors, cours d'eau et canaux, obstacles au fonctionnement des continuités écologiques) ;
- Identifier les enjeux régionaux de préservation et de restauration des continuités écologiques, et définir les priorités régionales à travers un plan d'action stratégique ;
- Proposer les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action pour la préservation et la restauration des continuités écologiques.

Le PLU prend en compte les objectifs principaux du SRCE :

- la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;
- la préservation des continuités écologiques visant le maintien de leur fonctionnalité ;
- la remise en bon état des continuités écologiques visant l'amélioration ou le rétablissement de leur fonctionnalité.



— Commune de Clamart

Source : SRCE

CORRIDORS À PRÉSERVER OU RESTAURER

- Principaux corridors à préserver**
- Corridors de la sous-trame arborée
 - Corridors de la sous-trame herbacée
- Corridors alluviaux multitrames**
- Le long des fleuves et rivières
 - Le long des canaux
- Principaux corridors à restaurer**
- Corridors de la sous-trame arborée
 - Corridors des milieux calcaires
- Corridors alluviaux multitrames en contexte urbain**
- Le long des fleuves et rivières
 - Le long des canaux
- Réseau hydrographique**
- Cours d'eau à préserver et/ou à restaurer
 - Autres cours d'eau intermittents à préserver et/ou à restaurer
- Connexions multitrames**
- Connexions entre les forêts et les corridors alluviaux
 - Autres connexions multitrames

ÉLÉMENTS FRAGMENT À TRAITER PRIORITAIREMENT

- Obstacles et points de fragilité de la sous-trame arborée**
- Coupures des réservoirs de biodiversité par les infrastructures majeures ou importantes
 - Principaux obstacles
 - Points de fragilité des corridors arborés
- Obstacles et points de fragilité de la sous-trame bleue**
- Cours d'eau souterrains susceptibles de faire l'objet d'opérations de réouverture
 - Obstacles à traiter d'ici 2017 (L. 214-17 du code de l'environnement)
 - Obstacles sur les cours d'eau
 - Secteurs riches en mares et mouillères recoupés par des infrastructures de transport
 - Milieux humides alluviaux recoupés par des infrastructures de transport

ÉLÉMENTS À PRÉSERVER

- Réservoirs de biodiversité
- Milieux humides

CONTINUITÉS EN CONTEXTE URBAIN

- Autres secteurs reconnus pour leur intérêt écologique
- Liaisons reconnues pour leur intérêt écologique

AUTRES ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT MAJEUR

pour le fonctionnement des continuités écologiques

- Secteurs de concentration de mares et mouillères
- Mosaïques agricoles
- Lisières agricoles des boisements de plus de 100 ha situés sur les principaux corridors arborés

Le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) d'Ile-de-France

Le SRCAE a été élaboré conjointement par les services de l'Etat (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie - DRIEE -), du conseil régional et de l'ADEME, sous le pilotage du préfet de région et du président du conseil régional, en associant de multiples acteurs du territoire dans un riche processus de concertation.

Il fixe 17 objectifs et 58 orientations stratégiques pour le territoire régional en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique.

Ce document stratégique s'est appuyé sur plusieurs études préalables qui ont permis d'approfondir les connaissances sur les principaux enjeux régionaux.

Le SRCAE fixe aux horizons 2020 et 2050 trois grandes priorités régionales en matière de climat, d'air et d'énergie :

- le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel,
- le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40 % du nombre d'équivalent logements raccordés d'ici 2020,
- la réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).

Par ailleurs, conformément à l'article L. 121-1 du Code de l'Urbanisme, le PLU doit déterminer les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie, la production énergétique à partir de sources renouvelables ainsi que la préservation de la qualité de l'air.

La maîtrise de la consommation énergétique et le développement des énergies renouvelables constituent un enjeu économique et un enjeu écologique majeur pour la sauvegarde des ressources naturels et pour lutter contre le changement climatique.

Un levier : les réseaux de chaleur et la valorisation des énergies renouvelables

Les réseaux de chaleur constituent le meilleur moyen de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de valoriser, à grande échelle, les énergies renouvelables (biomasse et géothermie) et de récupération (chaleur des usines d'incinération des ordures ménagères) disponibles sur le territoire.

Le développement des réseaux de chaleurs a vocation à être mis en oeuvre au bénéfice du projet de territoire porté par la collectivité tant sur les quartiers existants que sur les territoires en développement.

Dans le contexte de Clamart, l'isolation thermique des bâtiments et le développement des réseaux de chaleur sont notamment les deux pistes principales pour répondre rapidement à ces enjeux.

Les normes en vigueur

Dans le cadre de la réhabilitation, la typologie du bâti influe fortement sur les consommations mais également sur le type de solutions techniques à mettre en oeuvre.

Conformément au décret n°2010-1269 du 26 octobre 2010 relatif aux caractéristiques thermiques et à la performance énergétique des constructions, la RT 2012 s'applique à tous les permis de construire déposés à compter du 28 octobre 2011 pour certains bâtiments neufs du secteur tertiaire (bureaux, bâtiments d'enseignement primaire et secondaire, établissements d'accueil de la petite enfance) et les bâtiments à usage d'habitation construits en zone ANRU.

La RT 2012 s'applique également pour tous les autres bâtiments neufs à usage d'habitation faisant l'objet d'une demande de permis de construire déposée à partir du 1er janvier 2013.

En vertu des articles R.111-20-1 et R.111-20-2 du Code de la construction et de l'habitation, toute demande de permis de construire concernée par la RT 2012 doit comporter l'attestation de prise en compte de la réglementation thermique et de réalisation d'une étude de faisabilité relative aux approvisionnements en énergie des bâtiments.

La Communauté d'agglomération Sud de Seine ne dispose pas d'un PCET adopté.

La commune de Clamart ne dispose pas encore d'un PCET dont la mise en place est en cours de réflexion.

Les orientations du PADD prévoient le développement des ENR (énergies renouvelables), notamment de la géothermie.

En l'absence de PCET, le PLU prend en compte les orientations de la SRCAE :

- Promouvoir aux différentes échelles de territoire un développement urbain économe en énergie et respectueux de la qualité de l'air.
- Faire de la prise en compte des enjeux énergétiques un facteur de compétitivité et de durabilité des entreprises.
- Accroître la résilience du territoire francilien aux effets du changement climatique.
- Appuyer la rénovation énergétique du bâti ancien

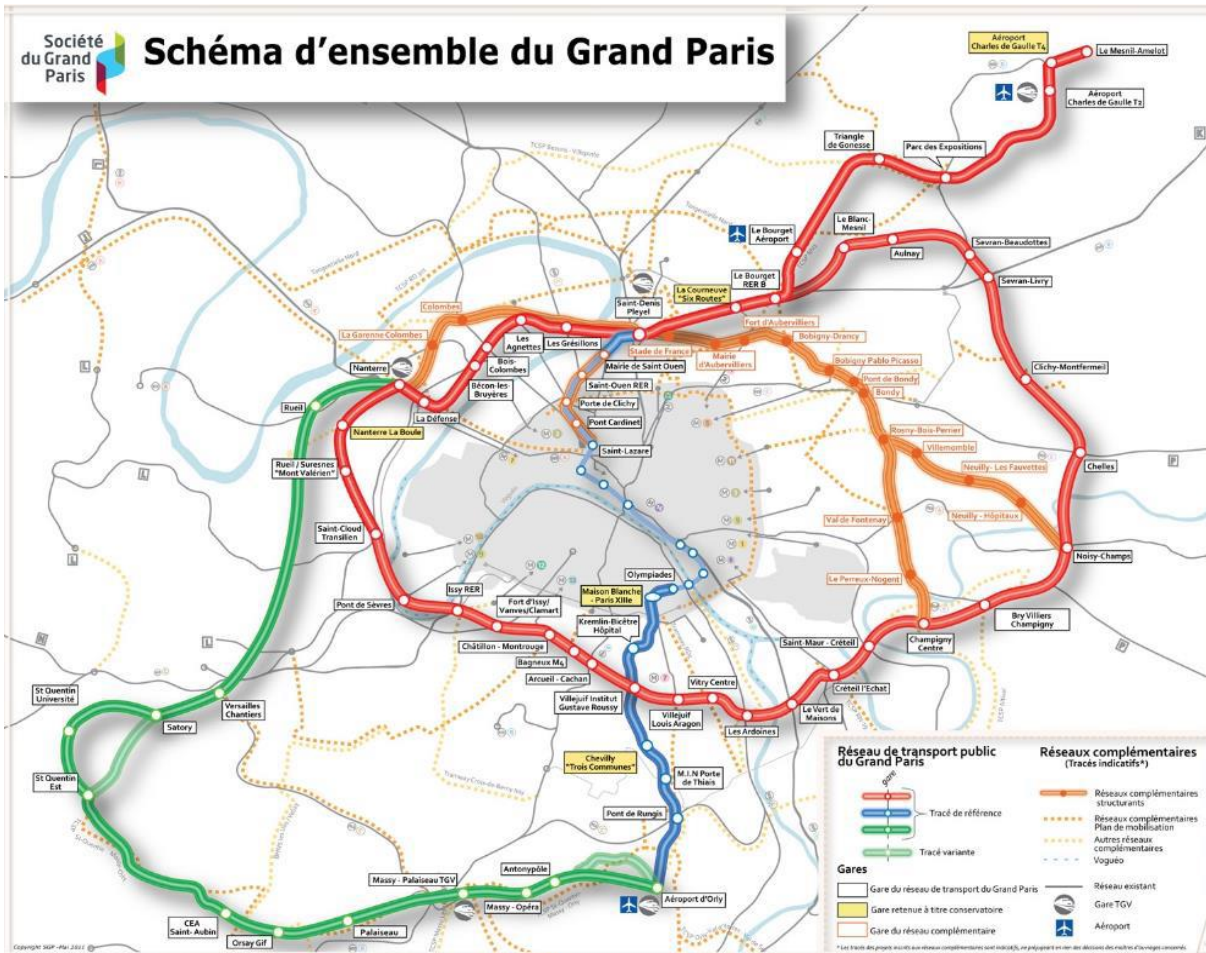
Autres documents

- Le territoire de Clamart n'est pas concerné par un Plan Local de Déplacements (PLD).
- Clamart ne fait pas partie des communes concernées par un Contrat de Développement Territorial (CDT).

Le projet de la ligne 15 du Grand Paris Express (GPE)

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.



Le PLU de Clamart et le projet du GPE sont compatibles.

« Le PADD intègre ce projet dans ses objectifs :

- **Proposer un développement urbain dans des secteurs bien desservis par les transports en commun dans un objectif de mixité fonctionnelle et sociale**

Autour du secteur de la gare : la future gare du Grand-Paris-Express améliorera l'accessibilité et le dynamisme du quartier. Ce projet permettra de qualifier et de valoriser cet espace urbain et offrira la possibilité d'apporter une mixité des fonctions (commerces, logements, parkings, intermodalité renforcée). Ce projet urbain doit permettre de requalifier l'espace et d'en faire un nouveau poumon vert.

➤ **Organiser le développement des transports en commun**

Avec des projets de transports structurants comme la Gare du Grand Paris Express, la récente mise en service du tramway T6 reliant Châtillon à Viroflay, ou encore le projet de tramway T10 qui reliera Clamart à Antony, Clamart va conforter sa position stratégique au cœur du Grand Paris ; son attractivité s’en trouvera renforcée dans les prochaines années.

Gare du Grand Paris Express : Clamart accueillera la future gare Fort d’Issy-Vanves-Clamart, qui fait partie de la ligne Rouge Sud, le premier tronçon du Grand Paris Express à être desservi à l’horizon 2020.

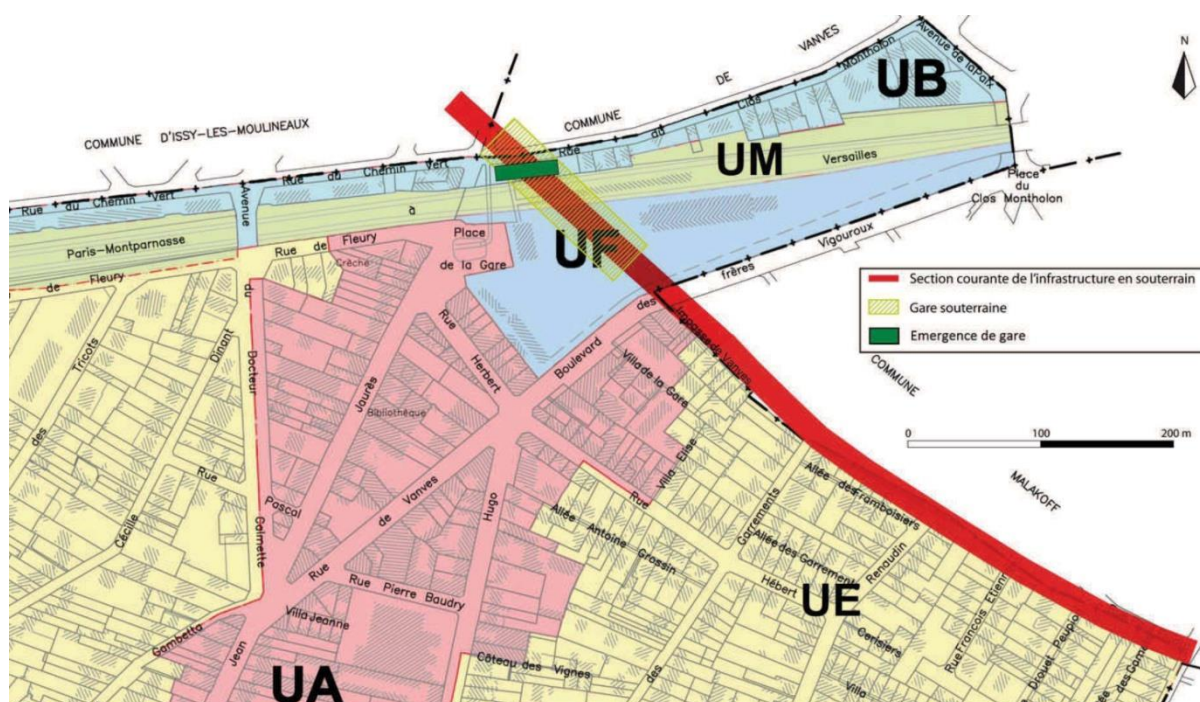
➤ **Organiser la fluidité des déplacements et la gestion du stationnement**

Renforcer les réseaux entre les différents modes de transports

La prochaine gare du Grand Paris Express confirmera la possibilité de se déplacer autrement. Il conviendra de veiller à une articulation entre le passage d’un mode de transport à un autre, afin de limiter les ruptures de charge. »

Le règlement du PLU, suite à la mise en compatibilité du PLU avec le projet de la Gare du Grand Paris, est adapté pour le projet du GPE

Plan de zonage Secteur Gare avant la révision du PLU



Source : Société du Grand Paris

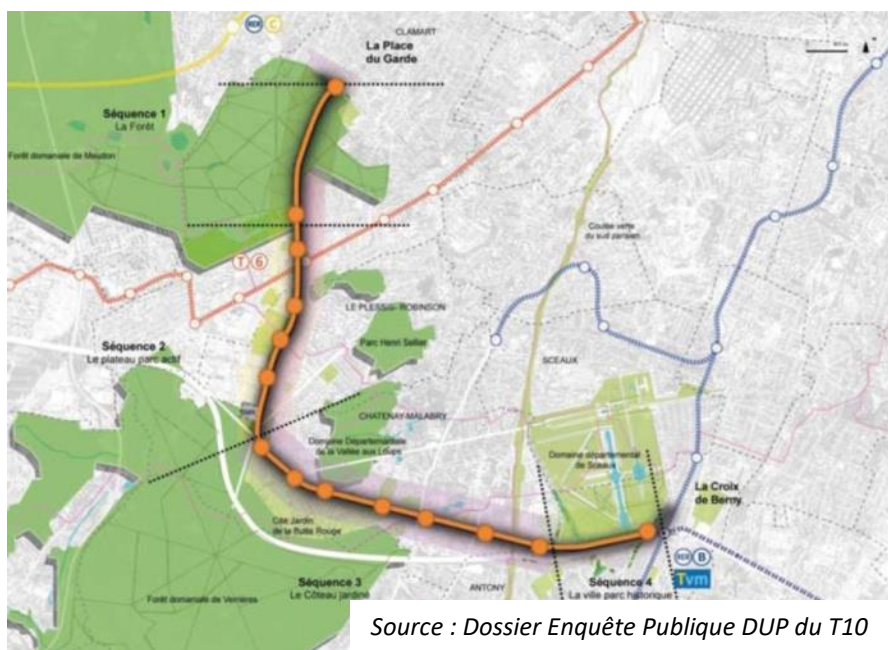
Dans le cadre de la révision du PLU, la zone du site de la Gare est transformée de UF (dédiée aux activités) en zone UA (centre ville) pour permettre une opération urbaine suivant les orientations de l'OAP Gare.

Plan de zonage Secteur Gare suite à la révision du PLU



Nouveau zonage du PLU

Le projet de tramway T10 Antony-Clamart



Le projet de Tramway T10 entre Antony et Clamart se situe dans le département des Hauts-de-Seine, dans le Sud de l'agglomération.

Il est situé au Nord de l'autoroute A86, entre la N118 et l'autoroute A6, et concerne les communes d'Antony, de Châtenay-Malabry, du Plessis-Robinson et de Clamart.

Ce projet consiste à créer environ 8,2 km d'aménagement de voirie et

d'espaces publics autour d'un tramway, reliant la Place du Garde à Clamart et la Croix de Berny à Antony.

La ligne, découpée en 4 séquences, comporte 14 stations (Clamart est concernée par les séquences 1 et 2) :

- Séquence 1 : la Forêt
 - place du Garde,
 - Jardin Parisien.

- Séquence 2 : le Plateau parc actif
 - Hôpital Béclère,
 - Edouard Herriot,
 - Parc des Sports,
 - Novéos.

- Séquence 3 : le Côteau jardiné
 - 11 Novembre,
 - Centre Commercial,
 - Cinéma REX,
 - Esplanade,
 - Allende,
 - D128 Vincent Fayo,
 - Grenouillère.

- Séquence 4 : la ville Parc Historique
 - La Croix de Berny.

Suite à la mise en compatibilité du PLU avec la Déclaration d'Utilité Publique du projet de tramway T10, le PLU de Clamart et le projet de tramway T10 sont compatibles.

« Le projet de tramway T10 Antony-Clamart répond aux orientations et sous-orientations du PADD de Clamart :

➤ **Organiser le développement des transports en commun**

Avec des projets de transports structurants comme la Gare du Grand Paris Express, la récente mise en service du tramway T6 reliant Châtillon à Viroflay, ou encore le projet de tramway T10 qui reliera Clamart à Antony, Clamart va conforter sa position stratégique au cœur du Grand Paris ; son attractivité s'en trouvera renforcée dans les prochaines années.

Accompagner l'arrivée des tramways

L'arrivée de ces deux tramways constitue l'opportunité pour Clamart d'accompagner la requalification de la RD 906 en favorisant son accessibilité.

Le tramway T6 dessert la RD 906 avec cinq stations le long de l'avenue.

Le tramway T10 assurera aussi la desserte de la RD 906 au niveau de l'hôpital Béclère. Les connexions entre les deux tramways devront être valorisées au niveau de l'hôpital Béclère.

Sa mise en service est prévue à l'horizon 2020-2021.

➤ **Organiser la fluidité des déplacements et la gestion du stationnement**

Renforcer les réseaux entre les différents modes de transports

Clamart est bien desservie par le transport routier. La RD 906 fait le lien entre Paris au nord et le Plateau de Saclay au sud, et donne accès à l'A86, dont le bouclage est terminé, et à la N118, axes franciliens majeurs. L'arrivée du T6 sur la RD 906 a contribué à modifier l'espace public en favorisant l'usage d'autres modes de transport en complément de l'usage routier. Le projet du Tramway T10 ainsi que la prochaine gare du Grand Paris Express confirmeront la possibilité de se déplacer autrement. Il conviendra de veiller à une articulation entre le passage d'un mode de transport à un autre, afin de limiter les ruptures de charge

Les emprises des travaux du projet T10 concernent les zones suivantes :

La zone UA

La zone UE

La zone N

La zone UG

La zone UH

La zone UC

La zone UF

Règlement du PLU et projet T10

La démarche suivie pour les modifications du règlement des zones traversées est de :

- considérer les tramways comme une « Construction et Installation Nécessaire Aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif » (CINASPIC) et préciser dans la définition des CINASPIC dans les règlements du PLU que les « tramways » font partie des CINASPIC,
- d'autoriser les CINASPIC dans les zones traversées, en ajoutant les CINASPIC dans les occupations et utilisation du sol autorisées et soumises à conditions particulières.
- D'autoriser dans les zones où passe le tramway son implantation

Par conséquent, le PLU de Clamart prévoit :

- d'inclure en tant que CINASPIC les infrastructures, aménagements et équipements nécessaires à la réalisation d'un tramway, et les aménagements cyclables.
- d'autoriser les CINAPSIC en zone N sur un périmètre délimité au doc graphique (marron dans le zonage PLU).
- de modifier le zonage N en UE aux abords du terminus et à la sous-station Jardin Parisien et de déclasser les EBC le long de l'avenue Trébignaud en conservant le zonage N
- d'intégrer de nouveaux emplacements réservés nécessaires à la réalisation du tramway T10

Concernant les changements de zonage et déclassements :

La superficie de zone N transférée en zone U est de 4 254 m² (correspondant au terminus rue de Meudon et à la sous-station Jardin Parisien, intégrés dans le zonage), et font l'objet d'emplacements réservés.

La superficie de la zone N avec déclassement de l'EBC et zone « autorisation des CINASPIC » est de 40 766 m² (dont 34 000 m² lié au classement actuel de la RD 2 et du chemin du Vieux Cimetière).

Incidences sur l'environnement

Introduction

Le projet du PLU a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas pour l'évaluation environnementale.

Cet examen définit si l'élaboration du PLU est susceptible « d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/ CE du 27 juin 2001 du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ».

Dans le cas de Clamart, dont le territoire n'est concerné par aucun site Natura 2000, une saisine pour examen au cas par cas de la nécessité d'une évaluation environnementale a été déposée auprès du Préfet de département après le débat en conseil municipal sur le PADD.

Après examen de l'autorité environnementale, le Préfet des Hauts-de-Seine a donné son avis, le 19 mai 2015, dispensant le PLU de Clamart de la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.121-14-1 du Code de l'Urbanisme.

La prise en compte des exigences environnementales est précisée par l'évaluation des incidences des orientations du PLU sur l'environnement, en application de l'article R.123-2 du Code de l'Urbanisme.

La prise en compte des risques

Incidences sur l'aléa :

La commune de Clamart est concernée par quatre types de risques principaux :

- Risque géotechnique lié à la constructibilité, fondations et sous sol en particulier.
- Risque hydrogéologique lié aux remontées de nappe, au ruissellement et à l'infiltration des eaux.
- Risque lié à la présence des carrières de gypse, de craie et de calcaire grossier, généré à la fois par la géologie et par l'hydrogéologie.
- Risque de pollutions des sols.

Incidences du PADD

Le PADD intègre les risques naturels dans tout projet urbain afin d'assurer la protection de ses habitants, dans son axe « intégrer les risques et nuisances afin d'assurer la sécurité de la population ». En effet, la Commune de Clamart est concernée par les risques de mouvement de terrain liés à la présence d'anciennes carrières. Elle est ainsi délimitée par un périmètre de zones à risques qui vaut plan de prévention des risques à l'intérieur duquel tout projet d'occupation ou d'utilisation du sol fait l'objet d'un avis de l'Inspection Générale de Carrières.

Le PADD intègre également les risques d'inondation avec un objectif d'une gestion économe de l'eau en incitant notamment à recourir à la gestion des eaux de pluie à la parcelle, à développer une gestion alternative des eaux de pluie et à limiter hors zones de carrières l'imperméabilisation des sols.

Incidences du règlement

Les nouvelles installations classées pour la protection de l'environnement sont autorisées dans certaines zones à condition qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants de la zone et qu'elles ne génèrent pas de nuisances et de pollutions les rendant incompatibles avec la vocation de la zone.

L'article réglementant la desserte des réseaux prévoit que pour tout projet devront être étudiées en amont les possibilités de limiter le rejet d'eaux pluviales dans le réseau public.

La gestion des eaux pluviales à la parcelle est recommandée.

Au sein de l'article sur les espaces libres et plantations, est introduit dans chaque nouvelle zone un pourcentage minimal d'espaces verts et de pleine terre. Dans les zones inchangées, les pourcentages

sont identiques au PLU précédent. Une définition plus précise des espaces verts est introduite dans le lexique du PLU : pour être comptabilisés en espaces verts, les espaces libres devront avoir un substrat d'une épaisseur minimale de 80 cm.

Incidences des OAP

Les OAP sont conformes aux orientations du PADD et aux dispositions du règlement.

Les principes d'aménagement prévus prennent en compte les risques d'inondation par ruissellement, les risques de carrières et les risques de pollution.

En effet, les secteurs choisis pour les OAP, Gare et RD906 sont initialement dédiés aux activités (industrie et artisanat). Ces sites sont potentiellement exposés aux risques de pollutions des sols.

Lors des projets opérationnels sur ces sites, notamment Gare, EDF et Plaine Sud, des études techniques spécifiques seront menées pour traiter les risques géotechniques liés aux fondations et sous sols ainsi que des études de dépollution des sites, si nécessaire.

Incidences sur les populations exposées et leurs sensibilités

Les risques technologiques et industriels sont assez faibles au sein de la ville. Deux sites et sols pollués sont recensés sur la commune de Clamart et font l'objet d'une fiche d'information BASOL : Arnold et Leroy au 16 avenue Henri Barbusse.

L'apport de nouvelles populations pourrait engendrer une potentielle exposition aux risques identifiés notamment dans les secteurs de développement urbain.

Le projet du PLU, dans le cadre des nouveaux projets, n'a aucune incidence sur les populations exposées (hormis le site BASOL de la place de la Gare qui accueillera des programmes de logements - La dépollution du site est en cours

La prise en compte des nuisances sonores

La principale source de nuisances à laquelle est confrontée Clamart concerne le bruit engendré par les infrastructures de transports.

La ville de Clamart est soumise à plusieurs sources de bruit et est notamment concernée par les infrastructures de la RD2, la RD906 et l'échangeur de l'A86.

De plus, la circulation ferroviaire de la ligne Transilien N est également une source de nuisance sonore pour le quartier Gare. Cette nuisance risque d'augmenter avec la mise en fonction de la ligne GPE 15.

La Ville souhaite se développer et accueillir des nouvelles populations. Cet objectif induira une hausse des déplacements qui seront susceptibles d'augmenter les nuisances sonores.

Mais Clamart est concernée par les nouvelles offres de déplacements en transports collectifs, qui devraient limiter cette incidence.

Par ailleurs, les projets de développement urbain prendront en compte ces nuisances pour éviter que de nouvelles populations soient exposées aux nuisances sonores.

Incidences du PADD

Le PADD inscrit la prise en compte du futur plan de prévention du bruit comme objectif à atteindre en vue de minimiser cette incidence.

Par ailleurs les objectifs de réduction des déplacements motorisés au profit de mobilités durables ainsi que le développement de projets autour d'axes structurants permettront une diminution sensible de l'utilisation de la voiture et ainsi des nuisances sonores.

Incidences du règlement

Le règlement assouplit les règles d'implantation et de hauteur en cas d'isolation extérieure dans une limite de 25 centimètres (hors voies et emprises publiques) pour les saillies et 50 centimètres pour les hauteurs.

Incidences des OAP

Les OAP traitent dans le principe d'aménagement des espaces verts et tampons entre les emplacements des bâtiments, notamment pour les logements et les voies de la circulation.

L'OAP Gare prévoit une trame verte parallèle à la voie ferrée. Une trame qui sera doublée sur la partie Ouest du site.

L'OAP Plaine Sud prévoit une contre-allée qui sépare les parcelles d'habitation de la RD906. De plus, la contre-allée sera aménagée par un mail paysager le long de la RD906.

L'OAP site EDF prévoit la construction de bureaux et d'équipements le long de la RD906 ainsi que l'aménagement d'une place publique avec des commerces. Les habitations seront donc aménagées à l'intérieur du site loin des nuisances engendrées par la circulation automobile.

Incidences du PLU sur la nuisance

Le projet du PLU n'a aucune incidence significative sur les nuisances. La plupart des projets prévus concernent la construction de logements.

Le PLU n'a aucune incidence sauf temporairement au moment des chantiers, sur les populations exposées.

Par ailleurs le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est en cours d'élaboration.

La carte de la classification des infrastructures terrestres, éditée en juillet 2014, démontre que la RD906 est classée en catégorie 3 et la voie ferrée en catégorie 2 (ce classement est défini dans les annexes du PLU).

Une attention particulière est nécessaire pour l'isolation phonique des nouvelles habitations autour de la Gare et de la RD906 (les zones à densifier)

La prise en compte des incidences sur la gestion de l'eau

1. Eau

L'eau distribuée dans la commune de Clamart est de l'eau de Seine traitée pour répondre à la réglementation sanitaire, au niveau de l'usine de potabilisation de Choisy-le-Roi qui a produit en 2015 un volume moyen d'environ 313 000 m³/j avec une pointe de 417 000 m³/jour. Sa capacité de production est de 600 000 m³/jour.

Actuellement, les réseaux sont suffisants pour couvrir les besoins de la commune de Clamart.

Les renforcements de réseaux se feront au fur et à mesure du développement des programmes de construction. Ils tiendront compte des capacités qui sont actuellement suffisantes pour assurer les besoins domestiques, industriels et commerciaux de la commune ainsi que la défense contre l'incendie.

Le PLU prévoyant une augmentation de sa population dans les prochaines années, les besoins en eau seront plus importants et donc la gestion de l'eau toujours plus importante.

2. Assainissement collectif

Actuellement, la commune est divisée en deux zones principales : une zone à système unitaire et une zone à système séparatif.

Presque l'ensemble des eaux pluviales de la zone unitaire est dirigé vers l'émissaire sud, l'émissaire Sèvres-Achères et le collecteur rive gauche de Seine.

La zone séparative est équipée en système pseudo-séparatif.

Incidences du PADD

Le PADD fixe comme dans ses objectifs « une gestion économe de l'eau » :

- encourager les modes de gestion des eaux de pluie à la parcelle (tranchées d'infiltration, talus plantés...),
- développer une gestion alternative des eaux de pluie (espaces verts inondables, récupération, infiltration...),
- limiter le ruissellement des eaux pluviales,
- limiter l'imperméabilisation des sols,
- anticiper toute action efficace pour limiter les conséquences négatives d'une mauvaise gestion de l'eau.

Incidences du règlement

Cette gestion économe de l'eau est règlementée à l'article 4 du règlement notamment par des incitations à limiter l'imperméabilisation des sols hors périmètres de carrière et par des techniques de gestion des eaux de pluie à la parcelle.

L'article 13 imposant un pourcentage minimal d'espaces verts et de pleine terre (40% en zone pavillonnaire) pour toutes les zones, maintient des espaces non imperméabilisés et favorise ainsi l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle.

L'impact sera réduit notamment par une gestion des eaux pluviales en amont.

Incidences des OAP

Les aménagements prévus dans les OAP préconisent de larges espaces ouverts pour l'implantation des espaces verts publics et privés en favorisant les espaces verts de pleine terre afin de réduire l'imperméabilisation des sols.

Les OAP préconisent aussi le traitement des eaux pluviales et la prise en compte des risques d'inondation par ruissellement.

La prise en compte des incidences sur la gestion des déchets

La gestion des déchets n'est pas de la compétence directe de la Ville. Néanmoins, le PLU prend en compte cette thématique.

L'augmentation de population entrainera une augmentation de la production de déchets et pour les gros projets, une augmentation des déchets de chantier.

Incidences du PADD

Le PADD prévoit une gestion des déchets valorisée, dans le cadre de l'objectif « Inventer la ville de demain ». Il vise ainsi à réduire la quantité de déchets produits à la source sur la ville et à valoriser tous les types de déchets dans les filières adaptés.

Incidences du règlement

Le règlement gère les déchets à l'article 4, et prévoit notamment le stockage des déchets permettant le tri sélectif à partir de 3 logements. Les locaux devront être facilement accessibles depuis la voie publique.

Afin de sensibiliser les habitants à cette problématique, les locaux permettant le tri sélectif des déchets seront déduits de l'emprise au sol.

Incidences des OAP

Les aménagements liés aux OAP sont conformes aux objectifs du PADD et appliqueront les règles dictées dans le règlement du PLU.

La prise en compte des incidences sur l'air et le climat

La ville est desservie par des voies structurantes dont le trafic a un impact conséquent sur la qualité de l'air.

L'apport de nouvelles populations va entraîner une augmentation des pollutions de l'air avec des déplacements motorisés. Le PLU doit anticiper et minimiser ces nouveaux impacts.

La Ville étant concernée par le projet du T10 ainsi que par la ligne 15 du Métro du Grand Paris Express, ces projets majeurs sont une opportunité unique pour la Ville de renforcer la mobilité durable de ses habitants.

Incidences du PADD

Le PADD répond à cette problématique par 2 objectifs :

Il prévoit d'abord d'assurer un développement urbain qualitatif dans des secteurs bien desservis par les transports en commun. Les nouveaux projets seront ainsi bien reliés par les lignes de tramway, bus ou de métro. De même, les secteurs de nouveaux projets de constructions accueilleront une mixité des fonctions, entre logements et commerces, ce qui entraînera une diminution des distances à parcourir. Ces 2 composantes du même objectif permettront ainsi de réduire les déplacements motorisés et donc de limiter les émissions de gaz à effet de serre.

A travers son objectif 3.2 et ses déclinaisons (« Fluidifier les déplacements et gérer le stationnement, faciliter les déplacements doux et organiser le développement des transports en commun »), le PADD anticipe les projets structurants à venir sur la ville et incite à la création de cheminement cohérents sur toute la chaîne de déplacements, et pour tous les usages combinés des possibilités de stockage renforcées (stationnements souterrains, stationnements spécifiques deux-roues, sites de partage...).

Incidences du règlement

Au sein de l'article 12, sont inscrites les normes pour les stationnements : elles suivent les prescriptions du SDRIF. Ainsi par exemple sont appliquées pour les bureaux des normes maximales selon la qualité de desserte par les transports en commun à travers l'instauration de périmètres. Cet article comporte également des prescriptions concernant les emplacements et la qualité des accès des locaux vélos.

Par ailleurs, afin d'inciter à utiliser des modes alternatifs à la voiture, est maintenue la règle des 400 mètres autour des gares et des stations de tramway autour desquelles les normes de stationnement hors logement et bureaux (les bureaux ayant un périmètre spécifique) sont assouplies. Enfin, il est inséré une règle où, dans un périmètre de 500 mètres autour des stations de tramway et des gares, les normes de stationnement pour les constructions à destination d'habitation seront d'une place par logement.

Enfin, dans la même optique d'incitation à utiliser le vélo, l'emprise au sol des abris extérieurs de vélos ne sera pas prise en compte, dans la limite de 30m².

Cet accompagnement vers une mobilité durable va permettre de minimiser l'impact des pollutions de l'air.

Incidences des OAP

Les OAP prévoient des principes de circulation et de déplacements. Les plans des OAP précisent l'organisation de la circulation automobile, piétonne, des vélos et des bus en favorisant les modes actifs et les déplacements doux.

Le choix de sites faisant l'objet d'une OAP a été arrêté en prenant en compte la proximité des stations des transports en commun.

L'objectif est donc de développer de nouveaux quartiers assurant l'accès aux transports alternatifs à la voiture afin de réduire la pollution atmosphérique et les gaz à effet de serre.

L'ensemble de ces orientations contribuera à la réduction des effets négatifs sur le changement climatique.

La prise en compte de la demande énergétique du territoire

La transition énergétique est un vrai sujet que le PLU intègre à la fois dans le PADD et dans le règlement.

Incidences du PADD

Le PADD intègre la transition énergétique avec l'axe « Favoriser la transition énergétique ».

Le PADD fixe des objectifs de rénovation énergétique et d'isolation thermique du parc de logements existants mais aussi des entreprises et des bâtiments publics. Il inscrit l'incitation à une architecture durable afin de permettre de meilleures performances énergétiques du bâti et enfin la mise en place des systèmes de production locale d'énergie (panneaux solaires sur les toits avec un souci d'intégration architecturale, géothermie, ...).

Incidences du règlement

Bien que la Ville de Clamart ne soit pas aujourd'hui concernée, le règlement encourage le raccordement à un réseau de chaleur.

Le règlement permet l'installation de panneaux solaires, à condition qu'ils soient bien intégrés dans la toiture.

Le règlement exonère d'emprise au sol les surfaces d'isolation par l'extérieur.

Le règlement assouplit les règles d'implantation et de hauteur en cas d'isolation extérieure sur les bâtiments existants dans une limite de 25 centimètres (hors voies et emprises publiques) pour les saillies et 50 centimètres pour les hauteurs.

Incidences des OAP

Les aménagements liés aux OAP sont conformes aux objectifs du PADD et appliqueront les règles dictées dans le règlement du PLU.

La prise en compte des incidences du PLU sur la biodiversité et la TVB

Avec environ un tiers de sa surface couverte en espaces verts, Clamart bénéficie d'un taux élevés d'espaces de respiration. La présence de végétal sur la ville a un impact positif fort sur la qualité de vie de ses habitants. La ville souhaite préserver ses atouts naturels : ainsi, le PLU ne va pas impacter les espaces naturels et protégés.

Dans les projets d'envergure seront prévus de nouveaux espaces de respiration.

Incidences du PADD

Le PADD a pour objectif de « valoriser les espaces naturels ». Il prévoit notamment de « protéger les espaces boisés, la forêt, les lisières et les espaces verts », de « préserver les cœurs d'îlot » et de « favoriser les continuités écologiques et ainsi développer la trame verte et bleue ».

Incidences du règlement

L'article 13, qui impose un minimum d'espaces verts et de plantations d'arbres lors d'une nouvelle construction contribue à la préservation d'espaces aérés au sein des parcelles privées. Il privilégie également la connectivité des espaces verts en incitant à réaliser des espaces verts d'un seul tenant et en contiguïté avec les espaces libres voisins.

Enfin, la superficie totale des espaces verts a augmenté dans le PLU suite au classement du square du « 19 mars 1962 » ainsi que d'un espace de liaison entre les espaces naturels de la forêt de Meudon et le Bois de la Solitude.

Enfin les espaces verts bénéficient d'une protection particulière puisqu'ils sont classés en zone naturelle.

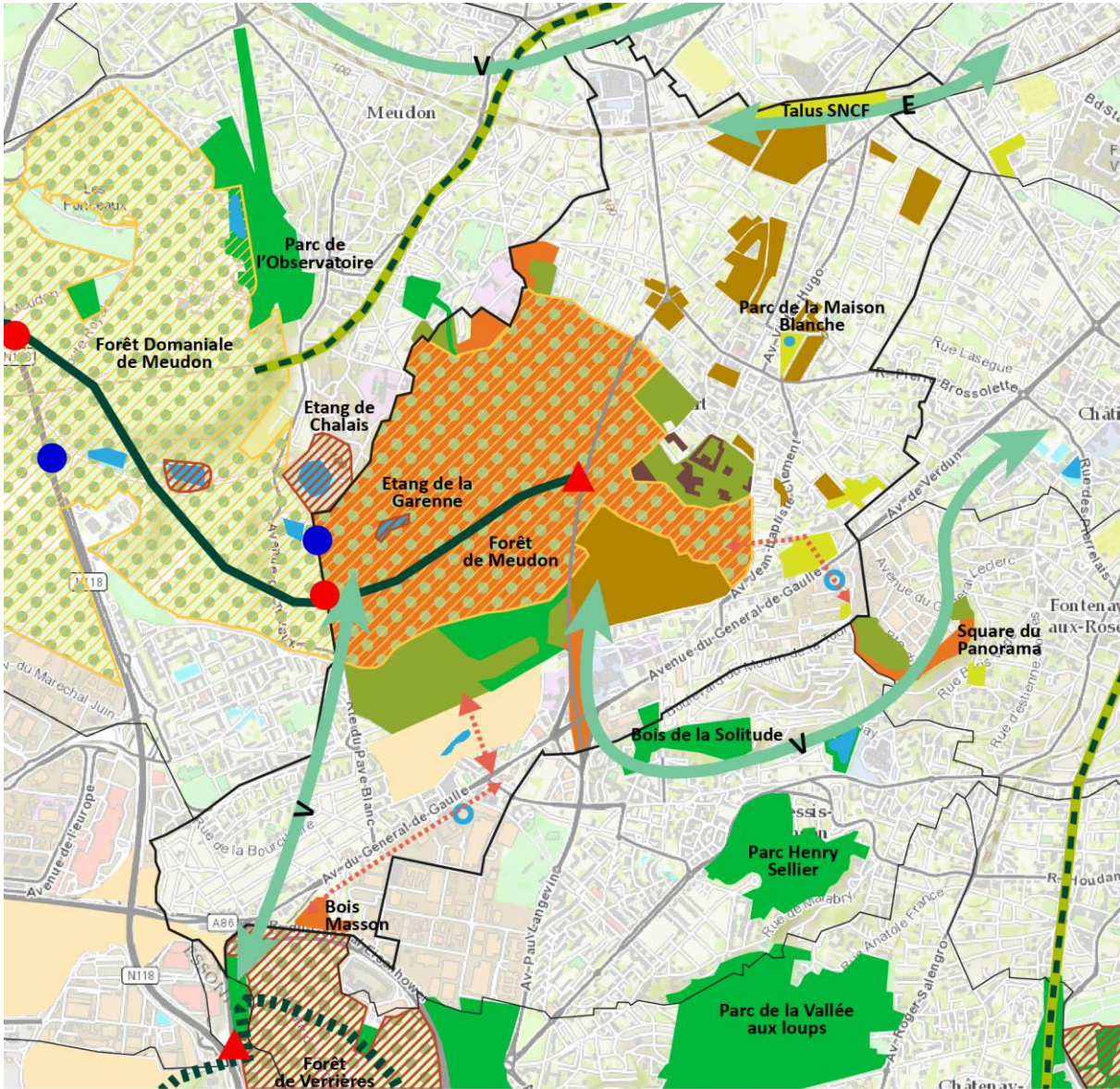
Incidences des OAP

Les OAP auront un impact positif sur l'environnement paysager et la trame verte et bleue :

- La mise en valeur des espaces naturels autour des voies ferrées et leur intégration dans la trame verte et bleue (OAP Gare) ;
- L'aménagement qualitatif des espaces verts pour les constructions et les aménagements d'espaces publics.

La TVB de Clamart

La trame verte et bleue de Clamart intègre les orientations préconisées dans le SDRIF et le SRCE. Elle prend en compte le patrimoine paysager (villas et jardins) et les atouts écologiques du territoire. Elle propose des liaisons vertes locales ainsi que des projets d'étendue d'eau conformément aux principes d'aménagement inscrits dans les OAP.



- | | | |
|---|---|--|
| — Limites Communales | ■ Patrimoine villas et jardins | ➔ E Continuité écologique (SDRIF) |
| ■ Cours et étendue d'eau | ■ Espaces verts et ouverts à prendre en compte (proposition PLU) | ➔ V Continuité verte (SDRIF) |
| ▨ ZNIEFF de type 1 | ➔ Liaison reconnue pour son intérêt écologique (SRCE) | ➔ Liaison verte locale à renforcer (proposition PLU) |
| ▨ ZNIEFF de type 1 et 2 | — Corridor de la sous-trame arborée à préserver (SRCE) | ○ Projet étendue d'eau |
| ■ Espace Naturel Sensible | ▨ Corridor de la sous-trame arborée à restaurer (SRCE) | |
| ■ Espace Naturel Associé | ▲ Principaux obstacles de la sous-trame arborée (SRCE) | |
| ■ Secteur reconnu d'intérêt écologique (SRCE) | ● Point de fragilité de la sous-trame arborée (SRCE) | |
| ▨ Réservoir de biodiversité (SRCE) | ● Secteurs riches en mares et mouillères recoupés par des infrastructures de transport (SRCE) | |
| ■ Autre secteur d'intérêt écologique | | |
| ■ Espace paysager | | |

Conception et réalisation : CAZAL

Sources : SDRIF, SRCE, CA Sud de Seine

0 250 500m

La prise en compte des incidences du PLU sur le paysage et le patrimoine bâti

Le développement urbain que souhaite la Ville se fera principalement en périphérie : il minimisera ainsi les impacts sur le paysage et la qualité architecturale du patrimoine historique de Clamart.

Le territoire possède notamment une richesse patrimoniale avec la présence de 2 Monuments Historiques classés et de 7 Monuments Historiques inscrits.

Incidences du PADD

Le PADD affiche la volonté de « préserver les atouts urbains ». Cela se traduit par la préservation des ambiances dans les quartiers et la qualité paysagère et urbaine de la ville.

Incidences du règlement

Les articles 6, 7, 8, 9 et 10 permettent d'assurer une harmonie des formes urbaines par quartier qui a été globalement reprise dans le PLU.

L'article 11 permet de réglementer les aspects extérieurs des constructions et leurs abords (la forme des toitures, les hauteurs de clôtures) ; le choix des matériaux est aussi détaillé pour une meilleure harmonie entre les bâtiments d'un même quartier.

Par ailleurs, en annexe du règlement ont été principalement repris les éléments de patrimoine bâti remarquable repérés par le précédent PLU. Les cônes de vue ont été tous conservés dans cette même optique de préservation du patrimoine urbain et paysager.

De plus, la liste et la carte des arbres remarquables, déjà identifiées dans le PLU précédent ont été mises à jour et intégrées au PLU.

Enfin, un cahier de recommandations architecturales a été créé afin de guider les Clamartois dans leur projet de construction.

Incidences des OAP

Les nouveaux projets inscrits dans les OAP vont permettre de requalifier des espaces aujourd'hui peu qualitatifs en créant des espaces publics structurants, des espaces aérés, des liaisons douces et des aménagements paysagers.

Les projets prévus dans les OAP prendront en considération la forme urbaine et la composition des bâtiments avec des gabarits intégrés harmonieusement dans l'environnement.

Les projets porteront également une attention particulière au choix des matériaux et des couleurs afin de réduire l'impact des projets sur l'environnement.

Indicateurs de suivi

Introduction

L'article R123-2 du Code de l'Urbanisme, modifié par le Décret du 25 février 2015, stipule que le rapport de présentation du PLU précise les indicateurs qui devront être élaborés pour l'évaluation des résultats de l'application du plan prévue à l'article L123-12-1 du Code de l'Urbanisme. Ce dernier précise que l'analyse des résultats se fera au regard des objectifs liés au développement durable indiqués dans l'article L121-1.

Le mode de suivi et la fréquence de l'évaluation sont à déterminer en amont pour garantir la faisabilité de ces indicateurs. Par conséquent, la grille d'indicateurs ci-après précise la durée dans laquelle l'objectif ciblé doit être atteint. Cette durée correspond également à la fréquence de l'évaluation.

Afin de garantir un suivi méthodique, il est important de préciser la référence au départ de l'application du plan. La date de départ est le temps zéro (T0) à partir duquel la durée de l'application commence à courir.

La grille d'indicateurs précise les acteurs concernés par l'application des objectifs. Elle précise aussi les sources, autrement dit, les références à partir desquelles seront comptabilisés les objectifs chiffrés.

La grille d'indicateurs est fondée sur les objectifs du PADD.

Néanmoins, certains objectifs du PADD ne sont pas chiffrables car les résultats sont qualitatifs. La grille d'indicateurs ci-après est fondée sur des objectifs quantifiables.

Une identité à préserver, un charme à conserver					
Objectifs	Indicateurs	Sources	Acteurs	T0	Durée
Protéger les espaces boisés, la forêt, les lisières et les espaces verts	Pourcentage des espaces boisés.	Permis d'aménager Travaux publics Projets urbains	Ville de Clamart	2016	9 ans
Favoriser les continuités écologiques et développer la trame verte et bleue	Surface d'espaces verts créées. Surfaces EBC Nombre d'arbres remarquables	Permis d'aménager Travaux publics Projets urbains	Ville de Clamart Conseil départemental des Hauts de Seine	2016 Surfaces d'espaces verts ; Surfaces d'espaces boisés classés ; Nombre d'arbres remarquables	9 ans

Une ville plus attractive

Objectifs	Indicateurs	Sources	Acteurs	T0	Durée
Proposer un développement urbain dans des secteurs bien desservis par les transports en commun Construction de 270 logements/an Et requalification urbaine	Nombre d'autorisations d'urbanisme accordées au sein des secteurs nouvellement constructibles notamment OAP	Permis de construire Suivi de projets en cours notamment sur les OAP	Ville de Clamart	2016	9 ans
Rééquilibrer la politique de mixité sociale au regard des besoins Assurer un taux de 25% de logements sociaux sur l'ensemble de la commune	Taux de logements sociaux sur l'ensemble de la commune	INSEE DRIEA	Ville de Clamart Bailleurs sociaux	2016 Part de logements sociaux sur la commune.	9 ans
Forger l'image de pôle d'attractivité majeur dans les Hauts-de-Seine	Taux d'emploi Nombre de créations d'emplois	Données CCI et CMA Chambre des métiers Permis de construire Déclaration de Travaux	Ville de Clamart	2016	9 ans
Renforcer la densité du tissu économique et commercial	Nombre de m ² commerciaux et artisanaux livrés	Données CCI Chambre des métiers Déclaration de Travaux	Ville de Clamart	2016 Nombre de m ² en 2015	9 ans

Une ville tournée vers l'avenir					
Objectifs	Indicateurs	Sources	Acteurs	T0	Durée
Favoriser la transition énergétique Développement des énergies renouvelables de 15% (géothermie, solaire et photovoltaïque) Réhabilitation thermique de 20% des bâtiments anciens.	- Part des constructions isolées - Part des énergies renouvelables dans la consommation totale des énergies	Permis de construire Déclaration de Travaux publics Ravalement pour isolation	Ville de Clamart Copropriétés Bailleurs sociaux Promoteurs immobiliers Agences immobilières	2016	9 ans
Avoir une gestion économe de l'eau Limiter l'imperméabilisation des sols au moins à 20% à la parcelle.	- Pourcentage de pleine terre dans les autorisations d'urbanisme	Permis de construire Déclaration de Travaux Permis d'aménager	Ville de Clamart	2016	9 ans
Faire de Clamart une « ville intelligente »	Evolution du taux de couverture des réseaux numériques	Données Opérateurs Données ARCEP	Ville de Clamart Opérateurs Conseil régional	2016	9 ans
Organiser le développement des transports en commun	-Données INSEE - Suivi et évolution du taux de motorisation - Linéaire de pistes cyclables - Nombre d'équipements adaptés à l'usage du vélo	EMD (Enquête ménages déplacement) EGT (Enquête globale transport)	Ville de Clamart STIF RATP SNCF INSEE	2016	9 ans