

# ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

## OAP SECTORIELLE N°27

### > SECTEUR DES DOCKS A SAINT-OUEN-SUR-SEINE

Dossier d'approbation – Conseil de territoire du 25 février 2020

Mis en compatibilité par délibération du Conseil de Territoire le 13 octobre 2020 (MECDU Village Olympique)

Mis en compatibilité par arrêté préfectoral du 9 novembre 2021 déclarant d'intérêt général le projet de site unique du ministère de l'intérieur valant mise en compatibilité du document d'urbanisme de plaine commune (MECDU PSU St Ouen)

Mis en compatibilité par arrêté inter-préfectoral du 2 décembre 2021 portant modification de la déclaration d'utilité publique relative aux travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 15 Est

Mis en compatibilité par arrêté préfectoral du 14 mars 2022 déclarant d'utilité publique le projet de réalisation du campus hospitalo-universitaire Grand Paris Nord « CHUGPN » et emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'établissement public territorial Plaine Commune (MECDU CHUGPN)

Modifié par délibération du Conseil de Territoire le 29 mars 2022 (Modification n°1 du PLUi)

Mis en compatibilité par décret du Conseil d'Etat en date du 30 mars 2022 modifiant le décret no 2016-1566 du 21 novembre 2016 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares de Pont-de-Sèvres et de Saint-Denis Pleyel, dans les départements des Hauts-de-Seine et de Seine-Saint-Denis et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bois Colombes, Courbevoie, Gennevilliers, Nanterre, Rueil-Malmaison, Saint-Cloud et Suresnes et de l'établissement public territorial Plaine Commune (MECDU ligne 15 Ouest)

Mise à Jour N°2 des annexes par arrêté du Président de l'EPT Plaine Commune du 16 août 2022

Modifié par délibération du Conseil de Territoire en date du 11 avril 2023 (Modification n°3)

Mise à jour n°3 des annexes par arrêté du Président de l'EPT Plaine Commune du 15 mai 2023

Mis en compatibilité par délibération du Conseil de Territoire du 27 juin 2023 déclarant d'intérêt général le projet de la Tony Parker Academy et emportant mise en compatibilité du PLUi

Modifié par délibération du Conseil de Territoire en date du 18 septembre 2023 (modification simplifiée n°1)

Mise à jour n°4 des annexes par arrêté du Président de l'EPT Plaine Commune du 19 décembre 2023

Mis en compatibilité par arrêté préfectoral du 2 janvier 2024 approuvant la déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de l'établissement public territorial de Plaine Commune pour l'extension des Archives nationales à Pierrefitte-sur-Seine



## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>CONTEXTE DU PROJET</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>ENVIRONNEMENT DU SITE</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>PARTI D'AMENAGEMENT</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>LA MIXITE DU PROJET</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>L'ORGANISATION VIAIRE ET LE STATIONNEMENT</b>	<b>9</b>
<b>6</b>	<b>LA MORPHOLOGIE PAR SOUS-SECTEUR</b>	<b>11</b>
6.1	Les orientations pour le sous-secteur 1	12
6.2	Les orientations pour le sous-secteur 2	13
6.3	Les orientations pour le sous-secteur 3	14
6.4	Les orientations pour le sous-secteur 4	15
6.5	Les orientations pour le sous-secteur 5	16
6.6	Les orientations pour le sous-secteur 6	17
6.7	Les orientations pour le sous-secteur 7	18
6.8	Les orientations pour le sous-secteur 8	19
6.9	Les orientations pour le sous-secteur 9	20
6.10	Les orientations pour le sous-secteur 10	21
6.11	Les orientations pour le sous-secteur 11	22





Zac des Docks, vue satellite et périmètre de l'OAP

Source : IGN, Ortho HR 2017

0 100 200 300 400 500

Le site des Docks, par sa superficie (une centaine d'hectares), sa localisation en première couronne parisienne, sa situation en bord des rives de Seine, l'implantation de « services à la grande ville » constitue un enjeu d'aménagement majeur pour la ville, mais également à l'échelle de la métropole.

## 1 CONTEXTE DU PROJET

L'aménagement du site des Docks n'est pas un projet de quartier mais un projet de ville :

- par sa superficie, une centaine d'hectares, il ne peut être conçu à l'échelle d'un quartier ;
- l'urbanisation créée ne concerne pas que le site mais l'ensemble de la ville, elle est déterminante pour son devenir.

Ce projet modifiera la ville sans la transformer :

- il modifiera la ville puisqu'il organise son extension par la reconquête d'espaces délaissés. Ainsi, il contribuera à une augmentation significative de sa population et des capacités d'accueil de nouveaux emplois ;
- il ne transformera pas la ville dans la mesure où il est conçu dans sa continuité géographique, historique et identitaire afin de préserver et perpétuer le caractère de belle ville populaire de Saint-Ouen.

L'expression du projet est aujourd'hui l'aboutissement d'une longue réflexion qui se poursuivra au fil de sa mise en œuvre prévue sur une période d'une dizaine d'années. Il est lauréat de l'appel à projet « 100 Quartiers innovants et écologiques » de la Région Ile-de-France. Toutefois, les grandes orientations de sa composition, définies dans ce document, présentent avant tout le projet poursuivi par la commune, c'est-à-dire un projet de quartiers diversifié, qui donne un nouvel élan à la ville sans la transformer.



Source des photos : PLU de Saint-Ouen, modification 2016.

### La requalification nécessaire du site

Le site des Docks est devenu dès la fin du 19<sup>ème</sup> siècle un site d'activité portuaire et ferroviaire, depuis le début du 20<sup>ème</sup> siècle, un grand site industriel avec l'implantation d'activités telles qu'Alstom, la compagnie parisienne de distribution électrique...

Depuis les années 1960, malgré le déclin industriel, le site des Docks conserve une vocation économique avec les activités liées aux services à la grande ville qui demeurent et se modernisent, l'implantation du siège d'Alstom... Toutefois, cette activité économique est devenue, au cours du temps, de plus en plus résiduelle et les espaces délaissés et en friche de plus en plus vastes.

La requalification du site qui s'appuie sur un projet de diversité n'a pas pour objet d'abandonner la vocation économique traditionnelle des Docks. La volonté affichée de maintenir les services à la grande ville et de favoriser la création d'un pôle énergétique est une composante forte du projet. Toutefois, ces activités doivent se réorganiser dans un contexte qui sera plus urbain.

### ***Une opportunité pour Saint-Ouen***

L'abandon des activités de Total à l'ouest des Docks, la restructuration des activités d'Alstom sur le site, ont ouvert de nouvelles perspectives d'aménagement.

La libération de vastes espaces dans un site si porteur d'avenir, entre centre-ville et Seine, constitue une opportunité notamment :

- pour que le territoire de Saint-Ouen renoue un rapport fort avec la Seine ;
- pour que la ville puisse se redéployer en tirant bénéfice de la situation stratégique des Docks ;
- pour conforter l'image de Saint-Ouen comme ville moderne, mixte, animée et accueillante pour tous ;
- pour offrir aux audoniens et aux salariés, actuels et futurs, des services et des espaces d'agrément avec, en premier lieu, la création d'un vaste parc ouvert sur la Seine.

Il ne s'agit pas de concevoir une ville nouvelle, mais d'ouvrir Saint-Ouen sur ce vaste espace, aujourd'hui délaissé.

### ***Un projet global***

Face aux évolutions du site et à l'apparition de terrains susceptibles d'accueillir de nouvelles opérations, la commune a refusé de s'inscrire dans un processus de renouvellement au coup par coup au gré de la libération progressive du foncier pour mettre en œuvre une réflexion générale sur la totalité des cent hectares du site.

Cette réflexion de projet a porté sur le programme de construction, l'organisation viaire, les formes et les fonctions urbaines, les modalités opérationnelles à mettre en œuvre, le niveau de l'intervention publique...

Dans cette période de conception du projet, le site des Docks a été en grande partie gelé dans le cadre de l'élaboration du PLU approuvé en 2004 par la délimitation d'un périmètre d'étude.

Projet global également car concerté avec la population, les différents acteurs, dont les propriétaires fonciers, les communes voisines mais également avec la région et l'État.

Le projet d'aménagement des Docks est désormais reconnu par l'État comme « écoquartier » depuis 2009, et comme « Nouveau quartier urbain » par la région depuis 2010. L'État a également décerné le label « EcoQuartier – Étape 3 » en décembre 2016 pour la première phase de la ZAC des Docks.

Cette approche globale et partagée permet de définir le projet autour de trois objectifs fondamentaux :

- la mixité ;
- la diversité ;
- la qualité environnementale.

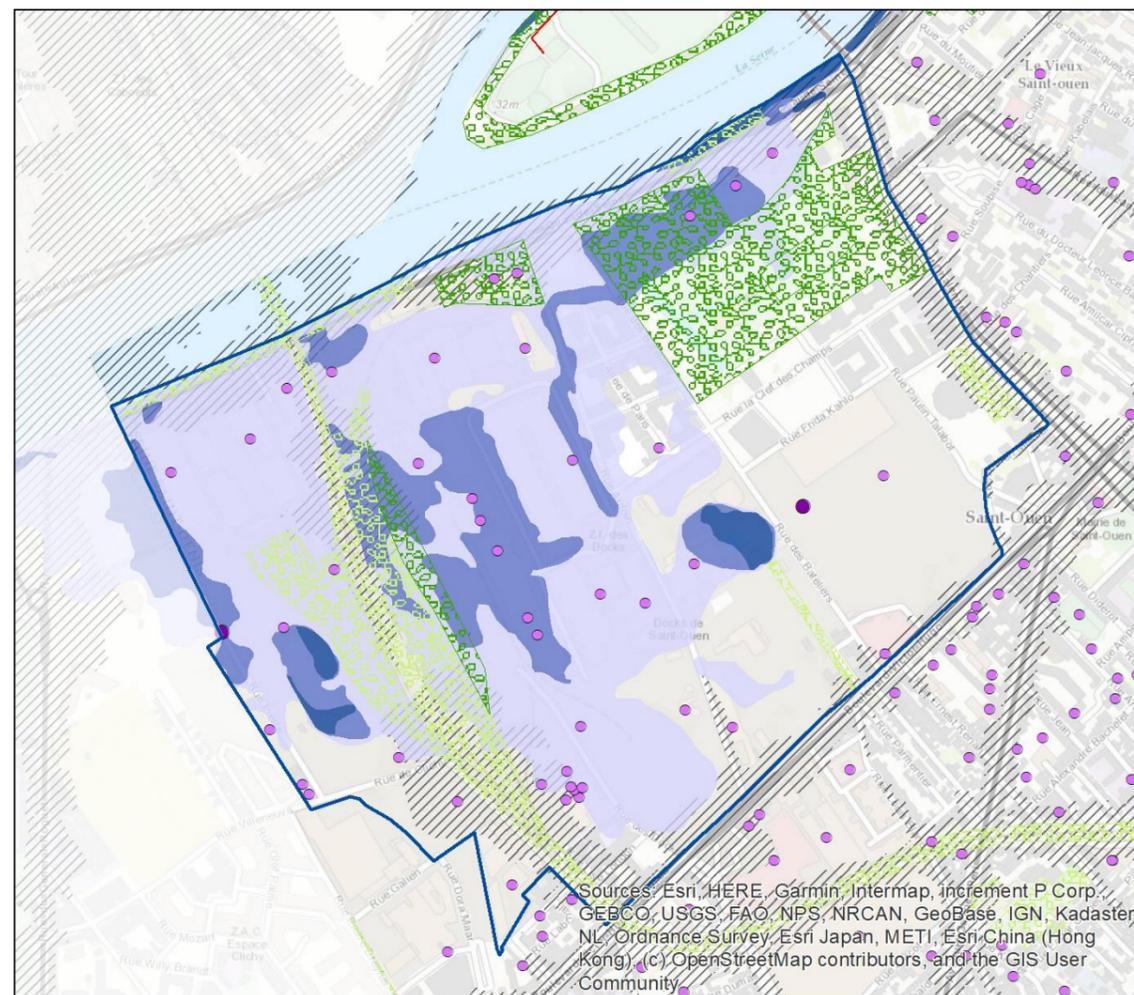
Il s'agit d'inscrire au mieux dans la continuité de la ville, la mixité sociale, la diversité des fonctions et des formes urbaines, en tenant compte des particularités du site. 2 200 logements ont déjà été livrés et 7 500 logements dont 20 % de locatif social sont prévus à l'achèvement du projet. A l'échelle communale, ce secteur concentre environ 70 % des objectifs de production de logement sur la période 2018-2030 dans les secteurs de projets.

## 2 ENVIRONNEMENT DU SITE

Ce secteur stratégique de 104,9 ha, soit un quart du territoire communal, est situé en bord de Seine. Les activités économiques industrielles et portuaires passées peuvent avoir occasionné des pollutions des sols. Le déclin des activités a permis d'engager l'aménagement d'un écoquartier mixte, divers et de haute qualité environnementale, en continuité de la ville existante. Le nouveau « Grand Parc de Saint-Ouen », à l'articulation avec la Seine, constitue un noyau de biodiversité de la trame verte locale. Une grande partie du secteur présente un risque d'inondation. Enfin, le secteur est desservi par un réseau de chaleur local (non apparent sur la carte ci-dessous). Le site accueille la ZAC des Docks, déjà en partie aménagée.

Imperméabilisation	Îlots de chaleur	Énergie	Espèces	TVB	Risques	Pollutions	Nuisances
Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	Faible

Tableau 1- Enjeux environnementaux du site d'OAP sectorielle « Docks de Saint-Ouen ».



<b>PPRI (aléas)</b>	/// Bruit moyen sur 24h ≥ 65 dB(A)	<b>Trame verte et bleue</b>	<b>Réseau de chaleur</b>
Très fort	● Site BASOL	● Noyau primaire	● Chaufferie
Fort	● Site BASIAS	● Noyau secondaire	● Sous-station
Autres	Zone humide effective	● Zone relais	— Réseau de distribution

## 3 PARTI D'AMENAGEMENT

### La diversité des fonctions et la mixité sociale

Saint-Ouen est une ville diverse, mixte et populaire.

Ville à la fois animée, avec les nombreux salariés venant y travailler, et résidentielle avec une offre de logements diversifiée pour accueillir un éventail de population très large. Cette caractéristique historique de la ville sera perpétuée dans les nouveaux quartiers des Docks.

Le site des Docks, qui avait une homogénéité fonctionnelle par la présence d'activités économiques, conservera cette fonction dans une recherche de diversité et d'équilibre entre habitat et emploi.

Cette recherche d'équilibre se traduit par une partition des fonctions avec, outre l'habitat et l'emploi, la création de commerces et d'équipements nécessaires aux habitants et aux salariés.

La diversité des activités et des emplois s'inscrit également dans la particularité du projet de maintenir des services nécessaires à l'échelle métropolitaine tels que la CPCU et le SYCTOM.

Maintenir ne signifie pas figer dans un état actuel. Le projet vise à développer des synergies entre ces grands services, pour développer davantage de complémentarité dans la perspective de créer sur site un pôle énergétique au service du développement durable. Il s'agit également de travailler à une meilleure insertion de ces équipements dans leur environnement par la recherche d'une optimisation du foncier et par la réorganisation des activités. Cette recomposition fait partie de la réussite de la diversité des fonctions urbaines dans les Docks.

La ville poursuit une politique de rééquilibrage entre les logements locatifs sociaux et les logements privés, par un objectif d'atteindre 30 % sur le territoire communal. Le quartier des Docks participera à cette politique de mixité sociale par la production d'une offre diversifiée de logements (accession, social...) et par la construction de logements sociaux, notamment dans le cadre de la reconstitution de l'offre des projets de rénovation urbaine.

### La couture urbaine avec la ville

L'inscription du site des Docks en continuité de la ville se révèle également dans la conception de sa trame viaire.

Le futur maillage du site offre une densité importante du réseau viaire, en traversées d'îlots et riche en parcours multimodaux. Cette orientation permet d'ouvrir cet espace qui est aujourd'hui peu traversé et isole la ville de la Seine.

La logique d'ensemble est fondée sur la création de liens est – ouest et nord-Sud (schéma 1) en poursuivant les objectifs suivants :

- Retisser les liens entre ce quartier (un quart du territoire) et le reste de la ville, en soignant particulièrement les interfaces (rue Albert Dhalenne et Vieux Saint-Ouen, Place de la République et centre-ville, boulevard Victor Hugo et Garibaldi – Pasteur-Zola) ;
- Retisser les liens à l'intérieur du quartier afin d'effacer les coupures urbaines issues des implantations industrielles et ferroviaires ;
- Ouvrir la ville sur le fleuve par un réaménagement de la RD1, une requalification des berges et franchissement vers l'île des Vannes.

Le cœur des Docks est organisé en prenant appui sur le réseau viaire existant. Il s'agit de ne pas rompre avec le passé mais de l'adapter aux nouvelles nécessités en complétant le maillage des voies pour créer les nouveaux îlots.

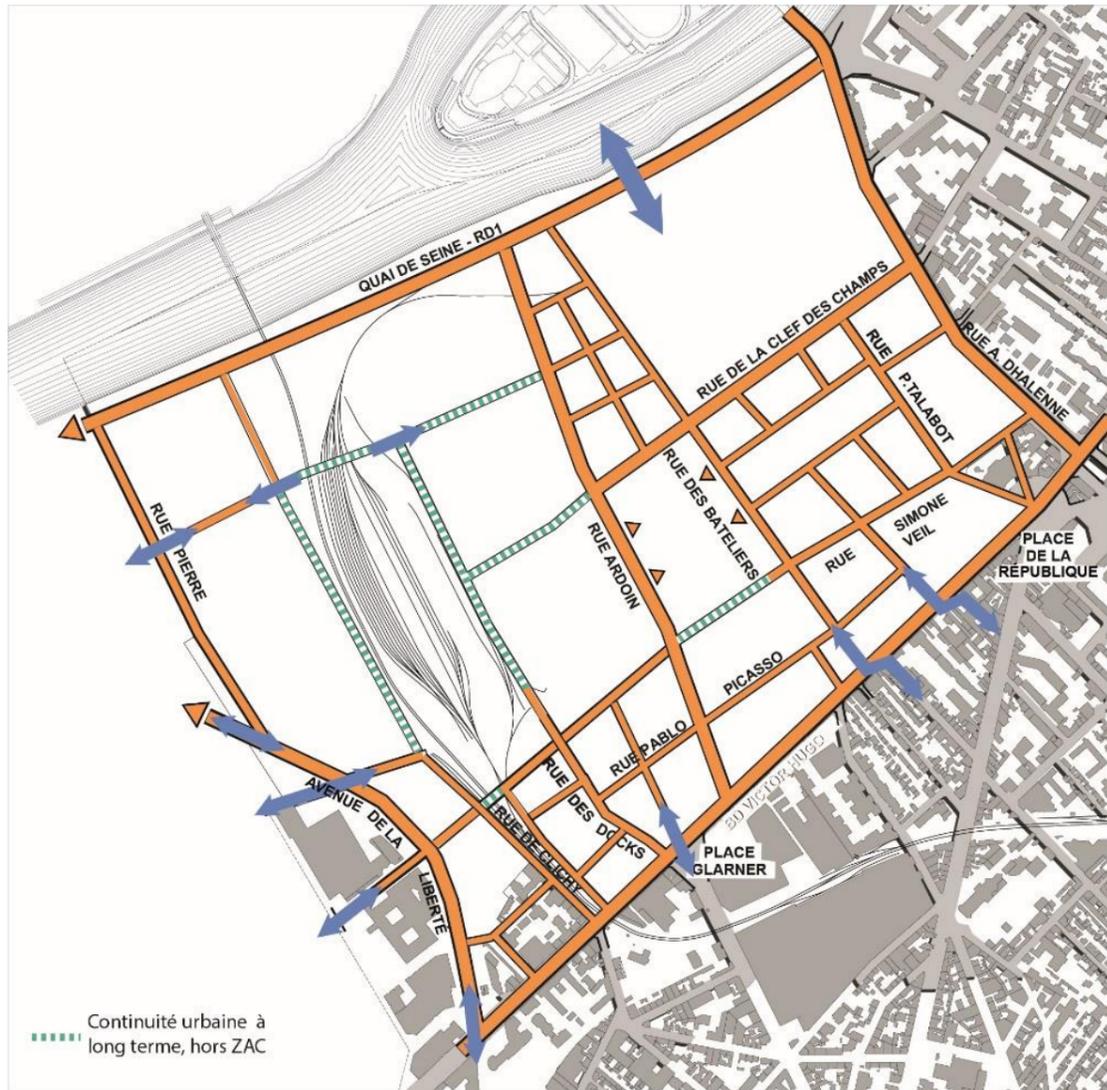


Schéma 1 : Les coutures urbaines

**Un aménagement inscrit dans le développement durable**

La prise en compte de l'environnement et l'inscription du projet dans le développement durable se traduit notamment par :

- la prise en compte, dans les choix d'aménagement, de la pollution des sols, des nuisances susceptibles d'être engendrées par les activités présentes sur le site ;
- le maintien des activités de service à la grande ville et de la recherche d'une meilleure insertion urbaine par leur requalification et la création d'un pôle énergétique performant et économe ;
- la diversification des modes de transport en favorisant les solutions alternatives au transport routier, à savoir les transports fluviaux et ferrés ;
- la volonté de favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux. En développant les actions nécessaires à la mise en œuvre dans les meilleurs délais, de prolongements de lignes de métro, d'une navette fluviale et de création d'interconnexions (schéma 2). Il s'agit parallèlement de compléter le réseau de bus et

d'anticiper leur fonctionnement par l'aménagement d'espaces appropriés en intégrant une interface avec des déplacements en vélo. Il s'agit également de faciliter les parcours piétons et vélos.



Schéma 2 : Les transports en commun

- une gestion alternative de l'eau en prenant en compte les risques d'inondation et en maîtrisant l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement en surface par la mise en œuvre de dispositifs de rétention de l'eau. Les dispositifs mis en œuvre sont choisis au regard de leur fiabilité technique et au fait qu'ils concourent à la qualité des paysages créés et au traitement des espaces ;
- le choix de matériaux durables et des dispositifs constructifs qui privilégie l'emploi des énergies alternatives en mettant en œuvre des principes bioclimatiques en tendant vers un niveau de haute performance énergétique dans chacun des projets ;
- une revalorisation des berges de Seine au bénéfice de la qualité des paysages et de la biodiversité ;
- le renforcement de la place du végétal dans la ville avec, en premier lieu, la création d'un vaste parc public qui s'inscrit dans les 12 hectares d'espaces verts au nord-est du site, mais également par le traitement paysager des espaces publics (schéma 3) ;
- la préservation des vues et perspectives sur Montmartre comme sur la Seine (schéma 3).

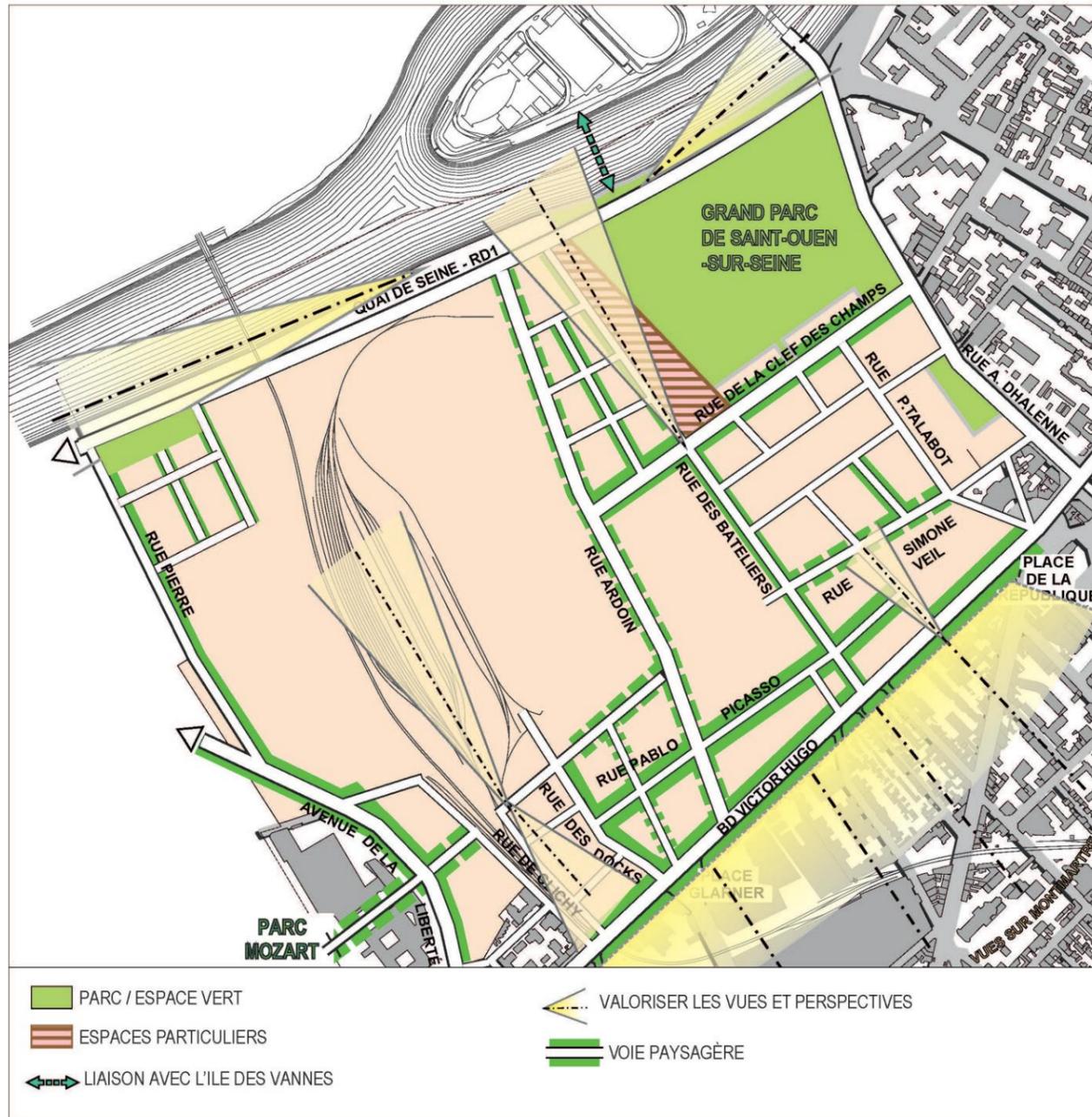


Schéma 3 : La trame paysagère

## 4 LA MIXITE DU PROJET

### Mixité à l'échelle du site

Considérée à l'échelle du site des Docks, la diversité des fonctions urbaines s'identifie :

- par la création d'espaces spécialisés qui ont une vocation quasi monofonctionnelle tels que les sites d'activités et les espaces de parcs et de jardins ;
- par la création de vastes espaces de mixité dans lesquels les différentes fonctions de la ville s'entremêlent (cf. schéma 4).

Dans les espaces de mixité les surfaces bâties se répartissent entre :

- le logement, correspondant à environ la moitié des surfaces bâties ; à terme, le projet prévoit la réalisation d'environ 7 500 logements ;
- les activités tertiaires qui, réparties au sein des différents quartiers, garantissent une animation permanente de la ville ;
- des activités de toute nature qui peuvent s'inscrire dans les rez-de-chaussée des constructions ;
- des commerces qui consolident le pôle commercial autour de centre-ville ;
- des services et des équipements de proximité, nécessaires aux usagers des quartiers, habitants comme salariés, mais également des équipements scolaires et des grands équipements d'intérêt communal, voire métropolitain.

Le parc urbain est un équipement fédérateur pour l'ensemble des Audoniens. Il crée une continuité entre la ville et le fleuve avec une interpénétration et un entrelacement des paysages urbains et fluviaux.

Ainsi, le site des Docks regroupe l'ensemble des fonctions de la ville dans une logique de service à l'échelle des nouveaux quartiers, de complémentarité à l'échelle de l'ensemble de la ville, mais aussi de la métropole.

### Mixité sociale dans l'habitat

**La ville poursuit une politique de rééquilibrage entre les logements locatifs sociaux et les logements privés par un objectif d'atteindre 30 % sur le territoire communal. Le quartier des Docks participera à cette politique de mixité sociale par la production d'une offre diversifiée de logements (accession, social...) et par la construction de logements sociaux notamment dans le cadre de la reconstitution de l'offre des projets de rénovation urbaine. Mixité à l'échelle des quartiers.**

La diversité recherchée à l'échelle de l'aménagement de l'ensemble du site ne se décline pas de façon similaire au sein de ses différents quartiers et encore moins à l'échelle des îlots.

Schématiquement les fonctions résidentielles sont privilégiées à proximité des grands axes, rue Dhalenne et boulevard Victor Hugo.

Les commerces sont, de façon générale, regroupés dans les secteurs les plus proches du centre, le long de la rue des Lavandières (à l'est de la rue des Bateliers), le long du boulevard Victor Hugo, avec l'ambition de conforter le pôle de commerces et de services du centre et de l'avenue Gabriel Péri. Cette localisation préférentielle des commerces ne s'oppose pas à leur création dans d'autres secteurs.



Schéma 4 : La diversité des fonctions

## 5 L'ORGANISATION VIAIRE ET LE STATIONNEMENT

L'organisation de la trame viaire des quartiers est organisée à partir de voies existantes maintenues par une densification de leur maillage.

La hiérarchie des voies est organisée à partir :

- d'un réseau de voirie primaire (principale) qui s'appuie sur les principaux axes existants en périphérie et en traversée du site et qui assure une liaison intercommunale ;
- d'un réseau secondaire qui complète et densifie le précédent pour gérer un trafic inter-quartier ;
- de voies tertiaires qui ont pour objet de finaliser le dispositif viaire et d'assurer une bonne desserte locale. La circulation automobile y est tolérée.

Si la localisation des axes du réseau primaire et du réseau secondaire est définie, en revanche, le tracé des voies tertiaires est précisé dans le cadre des différentes opérations d'aménagement.

**Le principe général des réseaux primaire et secondaire** est de bien diffuser la circulation, d'éviter de privilégier un axe par rapport aux autres et d'offrir toujours plusieurs solutions alternatives de parcours.

**L'aménagement des voies existantes**, telles que les voies Ardoin et des Bateliers, vise à une recomposition générale de leur traitement pour qu'elles participent à leur nouvelle fonction.

**Le principe général pour les principaux axes** est le partage des voies avec le passage des transports collectifs. Les enjeux de la desserte en bus de ce secteur, notamment sur les axes RD410 - RD22 av. Victor Hugo - rue Dhalenne sont à prendre compte dans l'aménagement de ces derniers pour garantir un niveau de service performant en termes de régularité et de vitesse, notamment pour assurer un rabattement efficace sur les stations de transports collectifs lourds. La sécurisation maximum des parcours pour les piétons et les cyclistes doit également faire l'objet de solutions appropriées.

**Les axes primaires** sont aménagés en créant une chaussée à double sens, des accotements larges pour les piétons, quelques stationnements latéraux bien délimités et organisés dans une réflexion d'ensemble, avec un couvert arboré. En outre, la mise en œuvre de noues peut agrémenter les parcours et gérer l'eau pluviale.

**Les voies tertiaires** sont conçues au regard de leur vocation dans le cadre des projets de chacun des secteurs concernés.

**La RD1**, grand axe de transit, qui supporte une circulation importante, a pour défaut de :

- de présenter un paysage de faible qualité, hormis ses séquences plantés, alors même qu'elle longe la Seine ;
- de séparer la ville du fleuve ;
- de présenter un caractère routier trop affirmé.

Cette route, bien que permettant un fonctionnement des usages routiers satisfaisant, devrait dans les prochaines années s'adapter à l'évolution urbaine et permettre de mettre en valeur le fleuve, en favorisant notamment le développement des modes actifs.



Schéma 5 : La trame viaire

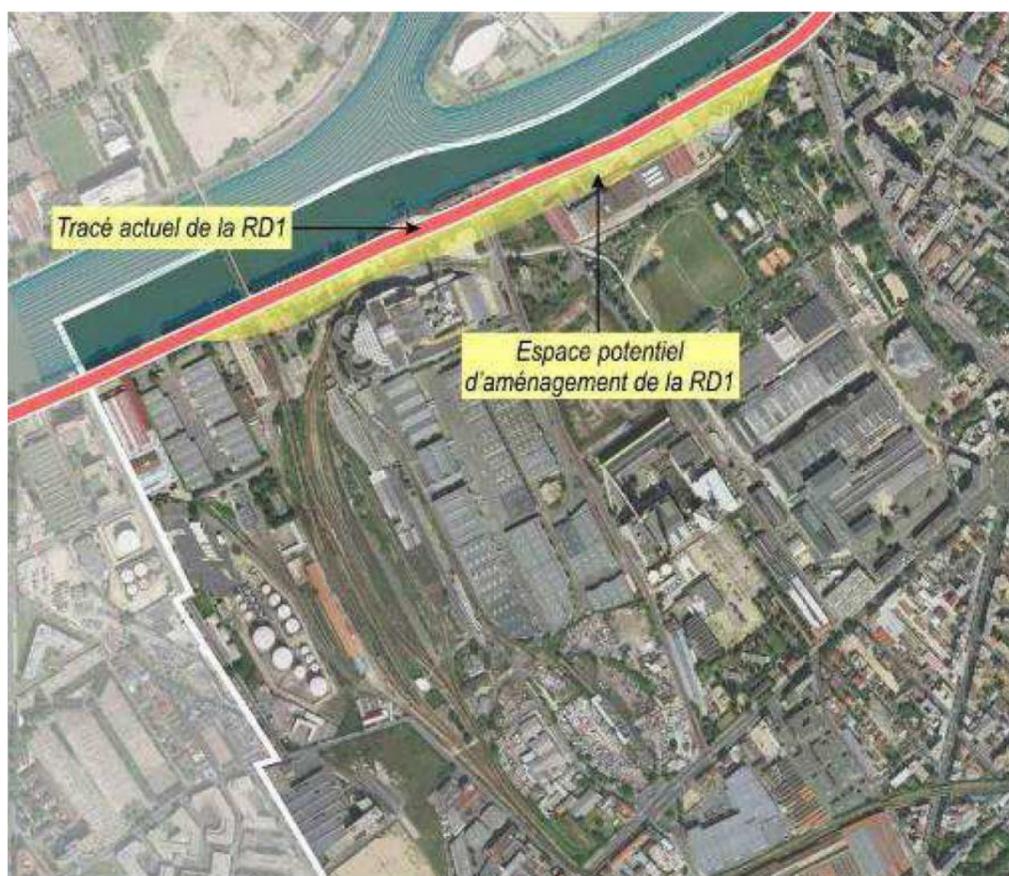


Schéma 6 : Aménagement de la RD 1

Cette requalification s'intègre dans des actions d'embellissement en faveur de la pacification de cet axe afin de changer son statut d'axe routier vers celui d'une voie urbaine.

L'enjeu de l'aménagement de la RD1 est que les Audoniens puissent retrouver ou renouer avec leur fleuve, se rendre au bord de l'eau, se promener le long de ses berges.

Les projets de cet aménagement décalent ou éloignent la voirie des berges de Seine dans un fuseau d'épaisseur variable (cf. schéma 7). Quelle que soit l'option retenue, l'objectif est que l'aménagement de la RD1 ne constitue plus une coupure avec le fleuve et que le lien du parc vers la Seine soit attractif et sécurisé.

### **Le stationnement des véhicules**

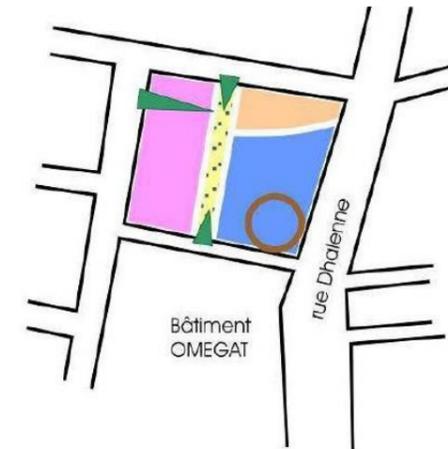
Dans les sous-secteurs d'orientation 1, 2, 3, 4, 7, ainsi que dans une partie du sous-secteur 5, (cf. schéma 7 ci-après), le stationnement est organisé, tant quantitativement que qualitativement, dans une logique de mutualisation.

Cette mutualisation des stationnements a été mise en œuvre au fur et à mesure de la réalisation des opérations dans ces sous-secteurs afin de localiser les parkings dans les lieux les plus appropriés.

Pour les autres sous-secteurs, le stationnement est privatif et peut, ponctuellement, être organisé dans une logique de mutualisation. L'évaluation des besoins est appréciée au regard de la nature des opérations et de la proximité des transports en commun.



6.1 Les orientations pour le sous-secteur 1

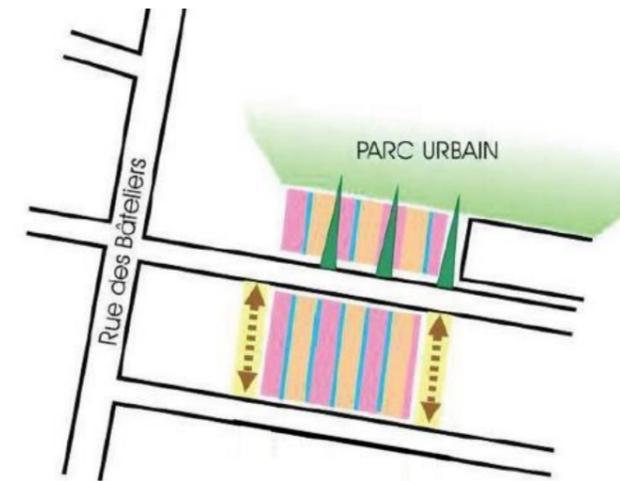


- Espace d'articulation entre la halle et le parc urbain avec la création d'un front bât d'une hauteur générale de l'ordre de **R+8**
- Constructions de faible hauteur (de l'ordre de **R+4**) offrant un front urbain le long de la rue Dhalenne
- Constructions face au parc urbain de **R+11** maximum. Leur emprise doit représenter au plus un quart de l'emprise totale des constructions sur l'ensemble du sous-secteur
- Espace libre central
- Accès ou percées visuelles vers l'espace libre central
- Groupe scolaire

6.2 Les orientations pour le sous-secteur 2

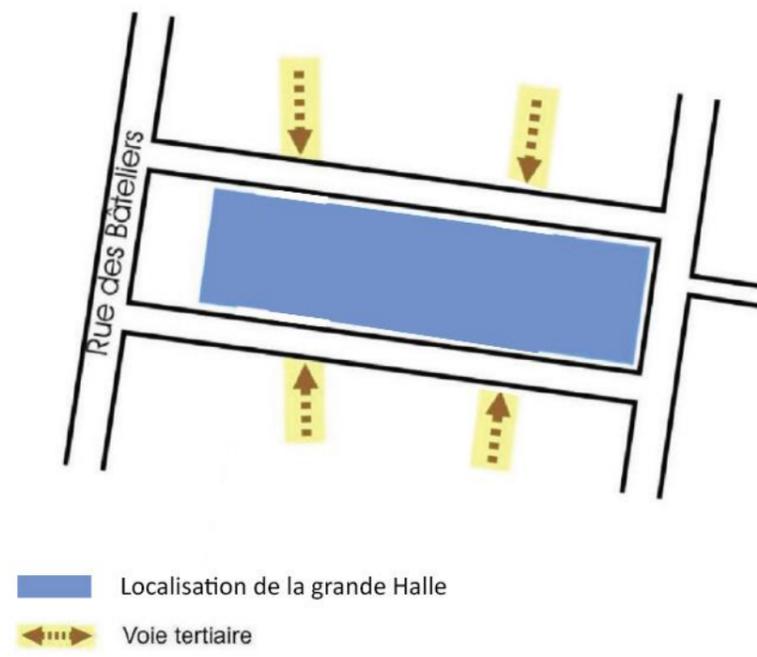


### 6.3 Les orientations pour le sous-secteur 3



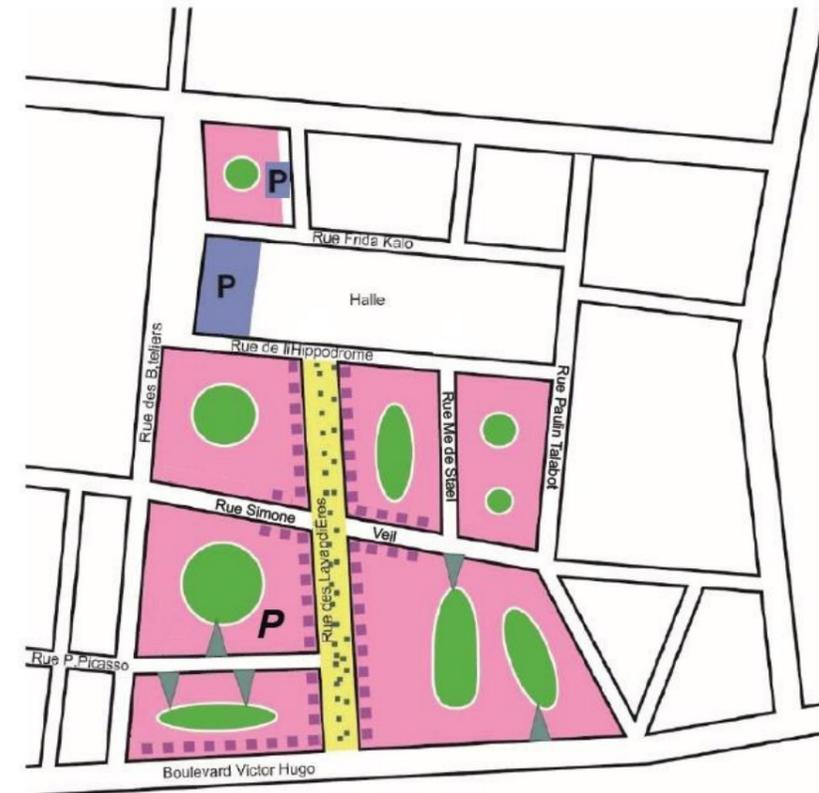
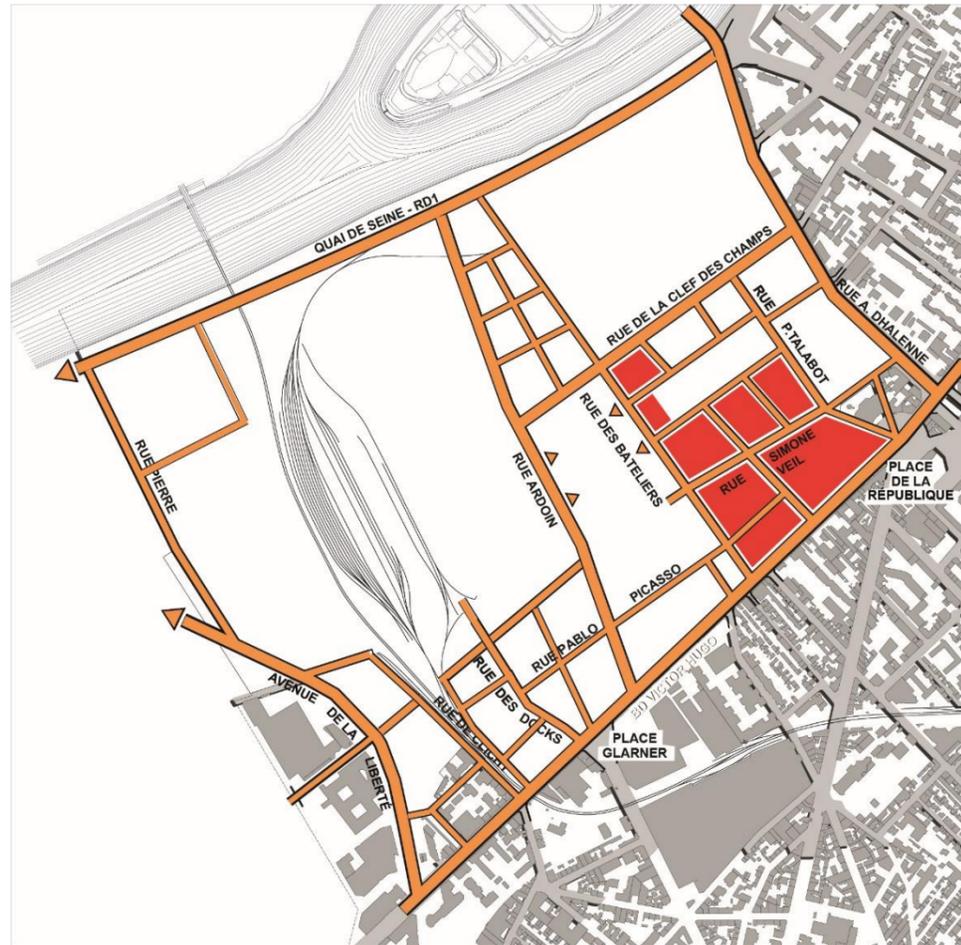
-  Organisation d'un tissu bâti privilégiant les formes en lanières avec des hauteurs de constructions variables. Le gabarit maximum des constructions est de **R+11**, en recherchant une modulation des hauteurs créant un épannelage harmonieux
-  Accès ou percées visuelles vers le parc urbain
-  Voie tertiaire

6.4 Les orientations pour le sous-secteur 4



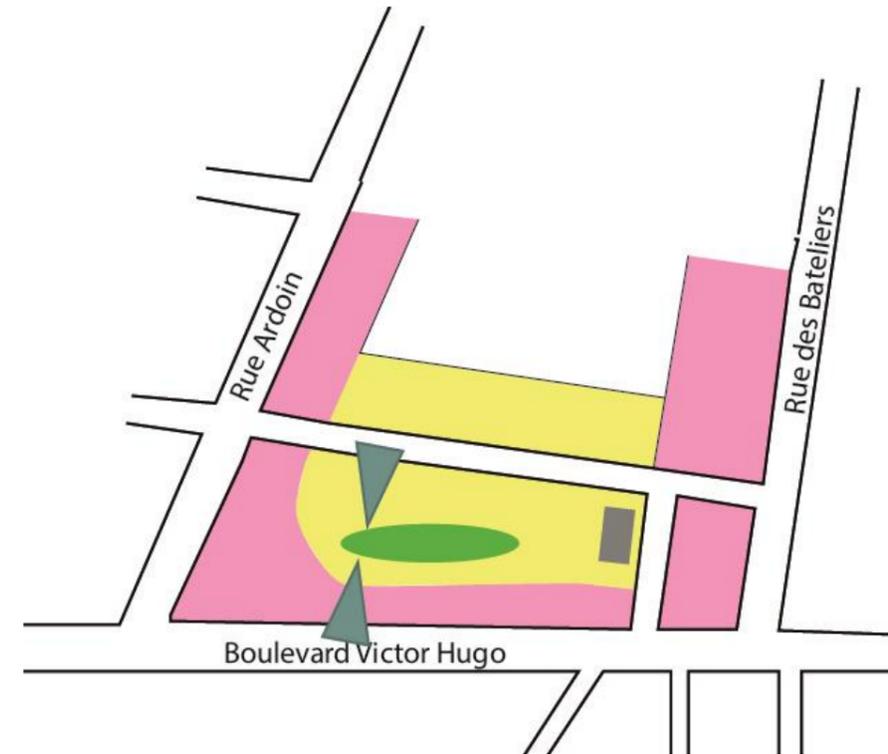
La mise en valeur de la grande halle suppose sa réhabilitation et sa transformation pour permettre sa réutilisation vers une ou plusieurs destinations. Dans ce contexte, le projet architectural, pour répondre à la future utilisation de la halle, peut être conçu en prévoyant des démolitions, des surélévations ou des extensions partielles, et la création de percées visuelles et de circulations piétonnes complémentaires.

6.5 Les orientations pour le sous-secteur 5



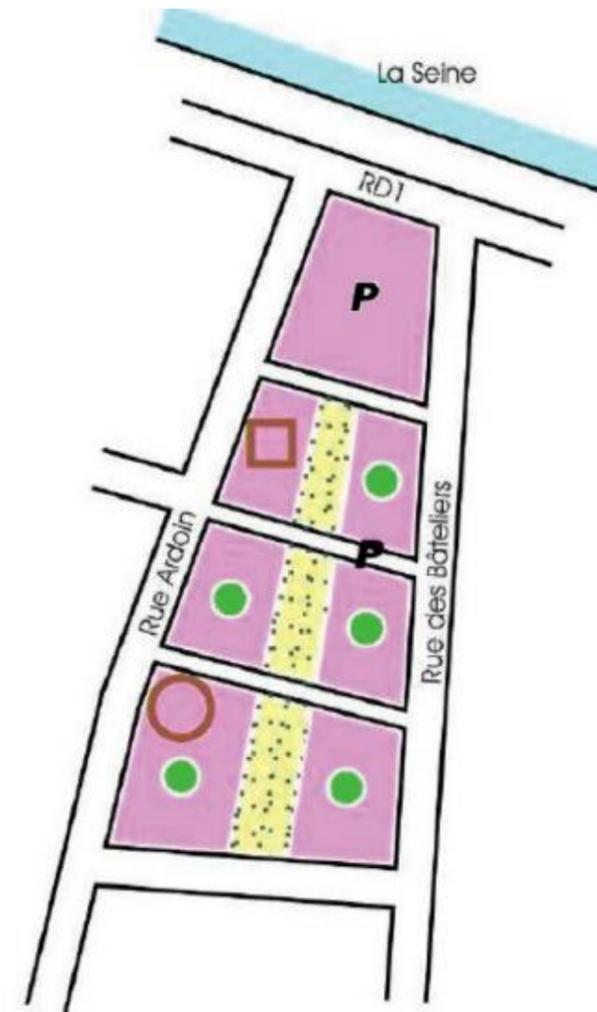
-  Constitution d'ensembles bâtis dont le gabarit maximal des constructions est de R+11
-  Rez-de-chaussée à dominante de commerces ou de services
-  Cœur d'îlot paysager, comportant un dispositif de stockage des eaux de pluie aérien ou gravitaire
-  Accès ou percée visuelle vers les cœurs d'îlot
-  Rue des Lavandières à dominante piéton (cours des Docks)
-  Parc de stationnement public existant
-  Projet de parc de stationnement public

6.6 Les orientations pour le sous-secteur 6



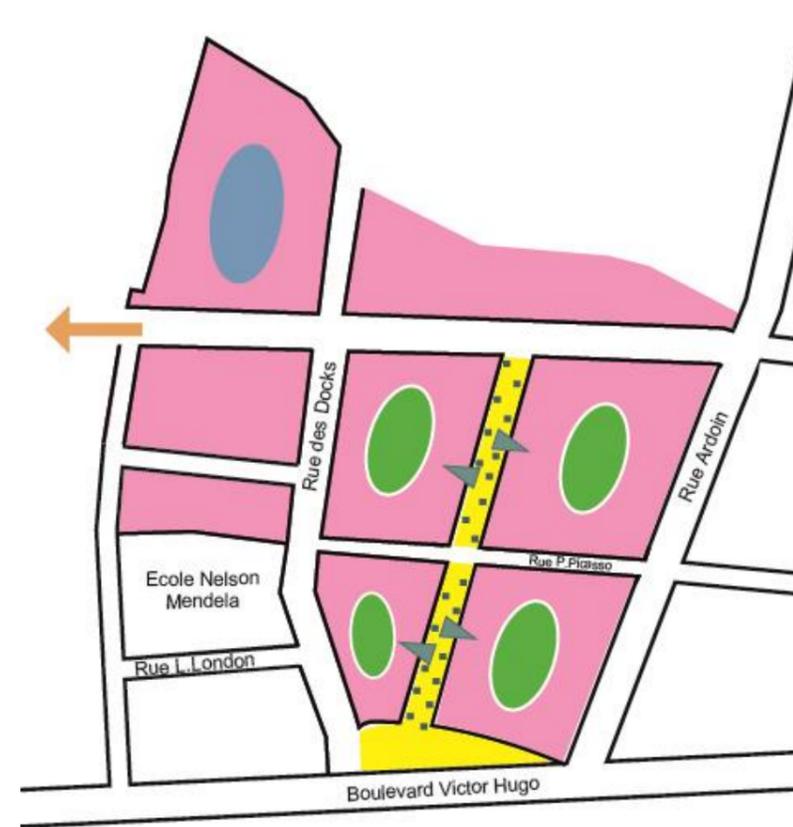
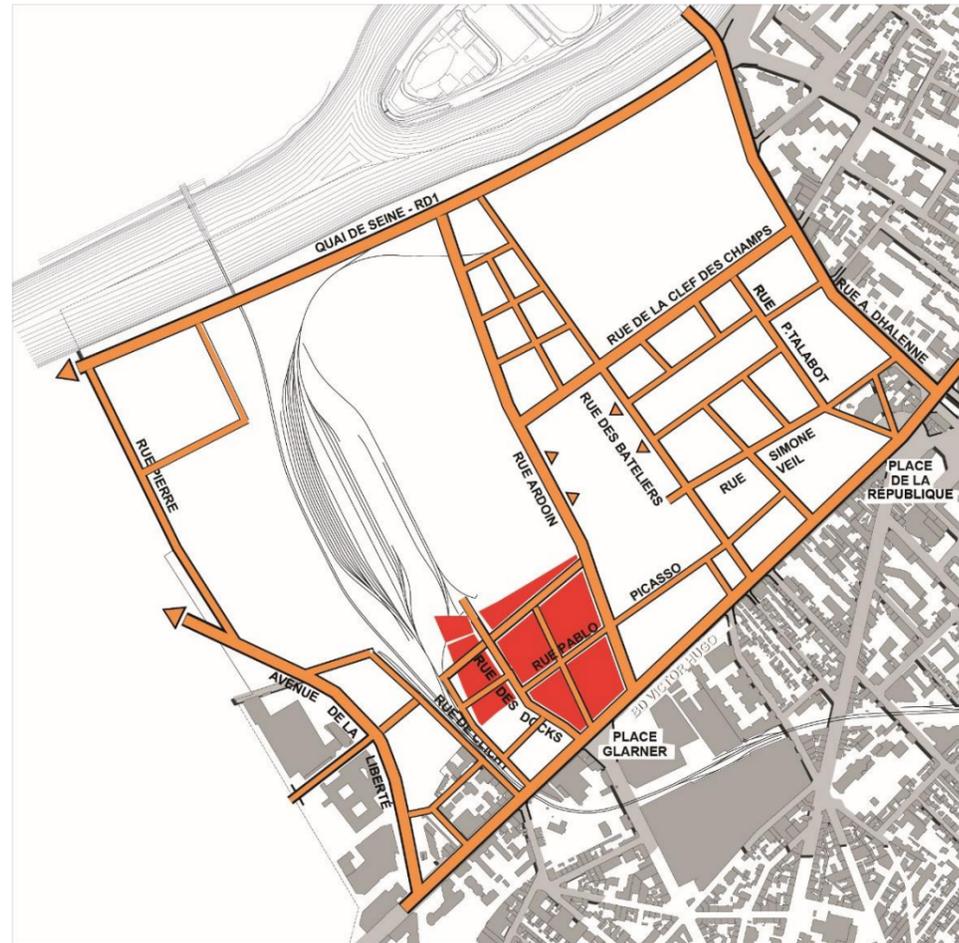
-  Constructions de hauteurs diversifiées dans un gabarit maximum de l'ordre de R+10, le long des axes principaux
-  En cœur d'îlot, la hauteur des constructions est limitée à R+6
-  Accès ou percée visuelle et paysagée vers les cœurs d'îlot
-  Aération des cœurs d'îlot
-  Bâti existant préservé

6.7 Les orientations pour le sous-secteur 7



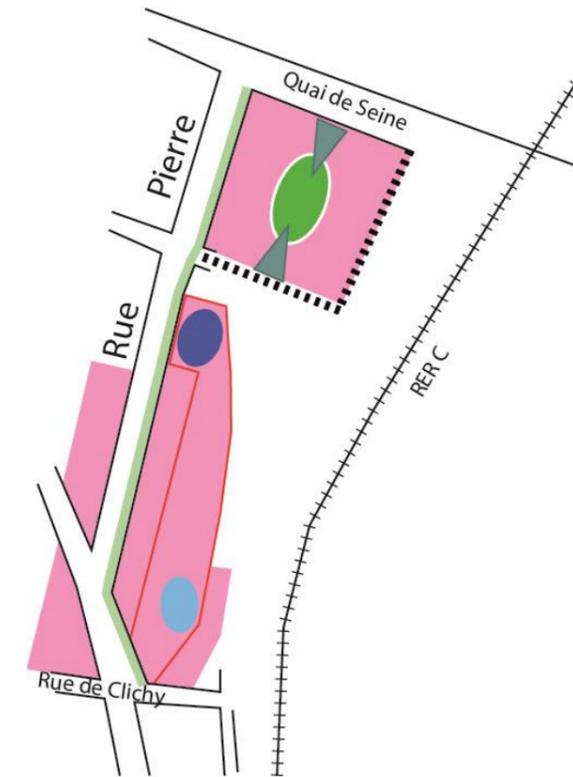
-  Constitution d'ensembles bâtis dont le gabarit maximum des constructions est de **R+11**, en recherchant une modulation des hauteurs créant un épannelage harmonieux
-  Espaces ouverts
-  Coeurs d'îlot paysagers
-  Groupe scolaire
-  Equipement sportif
-  Parc de stationnement public en sous-sol

6.8 Les orientations pour le sous-secteur 8



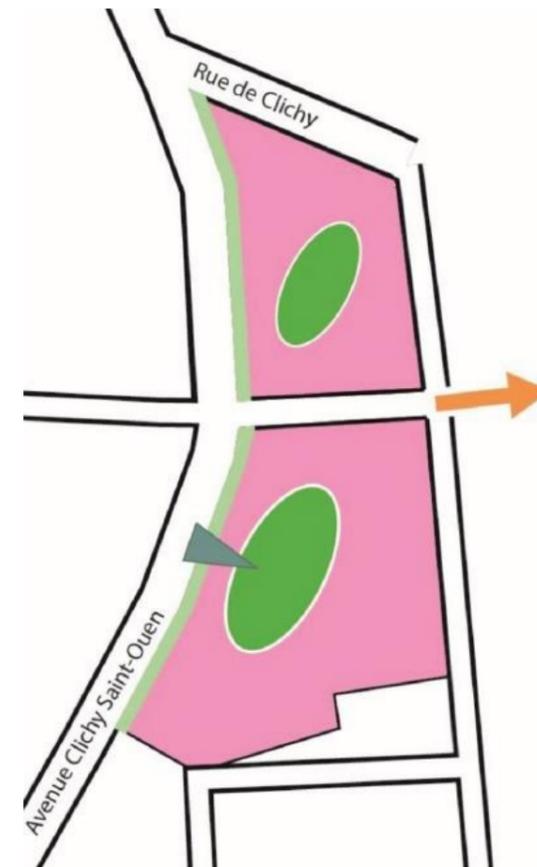
-  Constitution d'ensembles bâtis dont les constructions s'inscrivent dans un gabarit maximal de R+11, avec des modulations de hauteurs.
-  Cœur d'îlot paysager, comportant un dispositif de stockage des eaux de pluie aérien ou gravitaire
-  Principe de localisation d'un collège et d'un gymnase
-  Accès ou percée visuelle vers les cœurs d'îlot
-  Franchissement des voies ferrées  
Liaison à terme vers sous secteur 10
-  Localisation d'une place publique
-  Mail piéton

6.9 Les orientations pour le sous-secteur 9



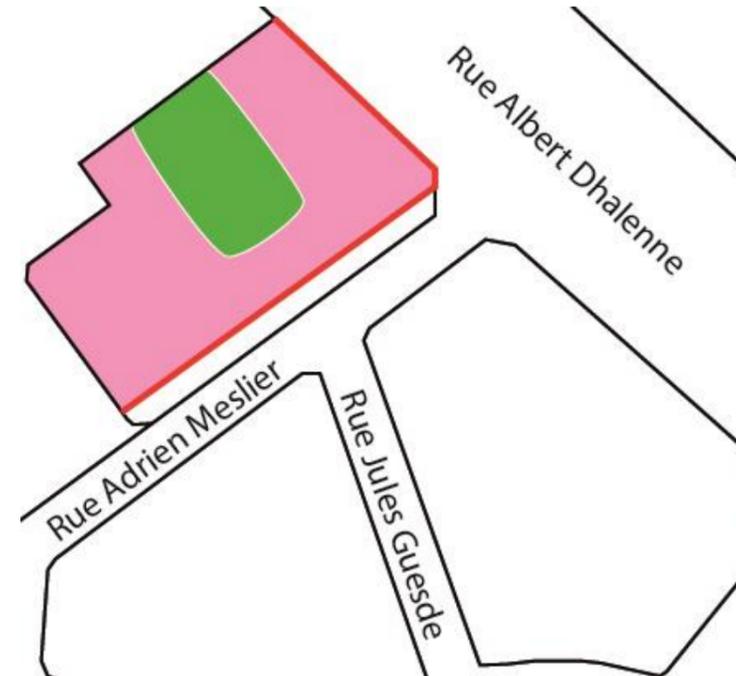
- Constructions de hauteurs diversifiées. Les constructions les plus hautes peuvent atteindre un gabarit maximum de R+11
- Emprise du site de maintenance et de remisage
- Localisation d'un groupe scolaire
- Aménagement paysager et/ou équipement sportif
- Voie potentielle
- Aménagement d'espace à dominante végétale
- Accès ou percée visuelle vers les cœurs d'îlot
- Promenade arborée

6.10 Les orientations pour le sous-secteur 10



-  Constructions d'ensembles bâtis dont les constructions les plus hautes s'inscrivent dans un gabarit maximal de R+11
-  Aération des cœurs d'îlot
-  Promenade verte
-  Franchissement des voies ferrées
-  Accès ou percée visuelle vers les cœurs d'îlot

6.11 Les orientations pour le sous-secteur 11



- Constructions d'ensembles bâtis dont le gabarit maximum est de R+11  
Implantation d'un poste de police.
- Cœur d'îlot paysagé
- Implantation du bâti à l'alignement futur