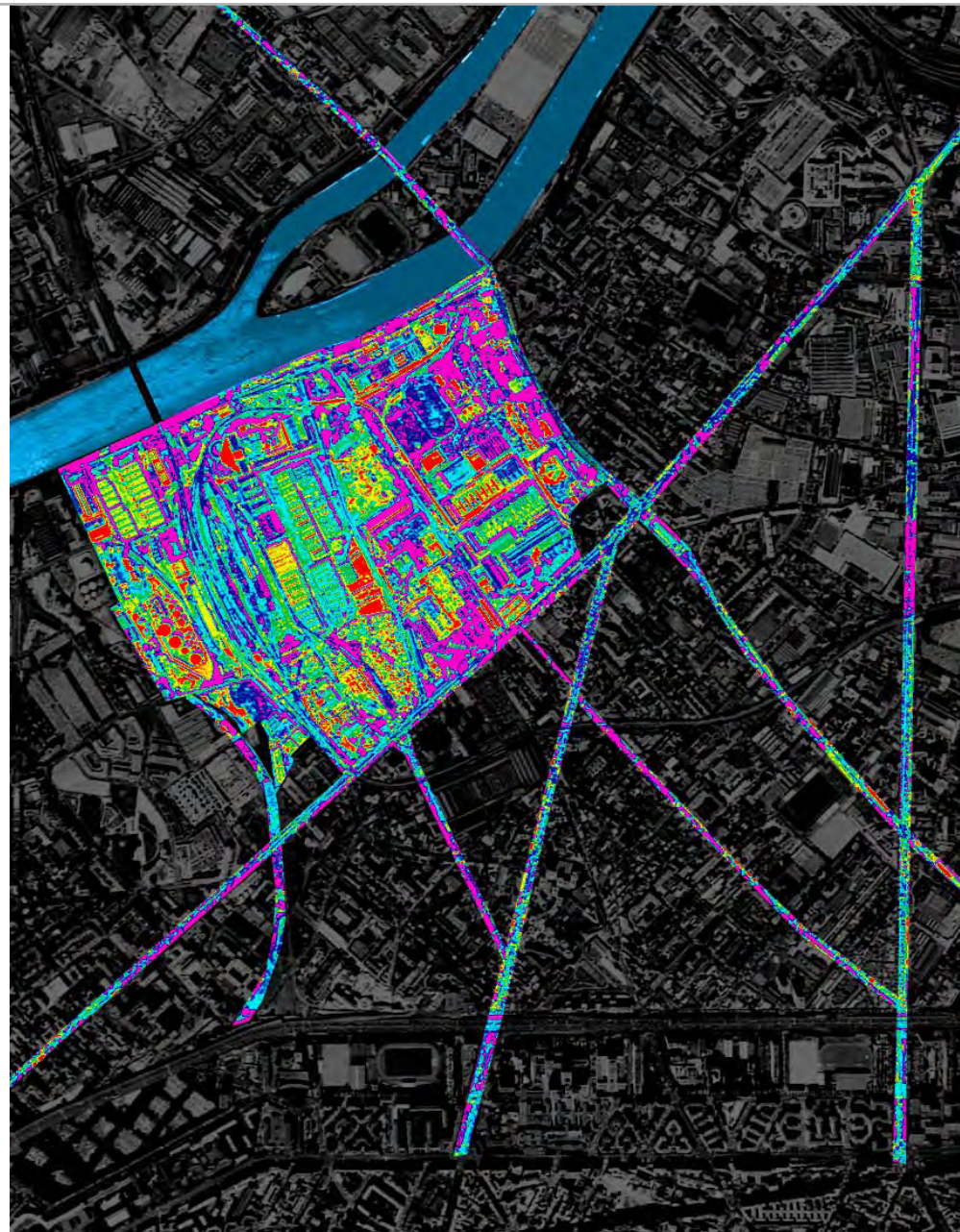


# SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT Des DOCKS de Saint-Ouen



Octobre 2008



  
**sodédatt93**  
AUTREMENT LA VILLE

2 RUE PABLO PICASSO  
93000 BOBIGNY  
Tél. : 0143937000 Fax : 0143937049

*ESPINÀS I TARRASÓ ASSOCIATS S.C.P.*  
*VERDAGUER I CALLÍS 12, 2ON 08003-BARCELONA*

TEL. 933 102 412 FAX. 933 104 782 TIE@COAC.NET

REICHEN  
ET  
ROBERT  
ASSOCIÉS  
ARCHITECTES URBANISTES

17, rue Brézin  
75014 Paris, France  
Tél. +33 (0)1 49 41 47 48  
Fax. +33 (0)1 49 41 47 44

architectes-associes@reichen-robert.fr  
www.reichen-robert-et-associes.fr

Hélène SAUDECKERRE  
paysagiste dplg

clos des perroquets, 27  
94500 Champigny / Marne  
0148809456 - 0148802746  
helene.saudecerre@wanadoo.fr



**Makan RAFATDJOU**

Architecture Urbanisme Aménagement

13 RUE ROBERT BLACHE 75010 PARIS  
Tél. : 0153191090 Fax : 0153191091 agence@rafatdjou.fr

## PREMISSES

### 1 – Projeter les Docks à l'image de Saint-Ouen

#### Éviter la ville hétéroclite c'est :

- Éviter la cacophonie urbaine : projeter et construire n'importe quoi n'importe où,
- Éviter la simple juxtaposition des formes et des fonctions urbaines dans le temps et dans l'espace,
- Éviter l'hypertrophie des différences, des bâtiments singuliers sans rapport les uns avec les autres.

#### Éviter la ville homogène c'est :

- Éviter l'uniformité urbaine : projeter et construire partout la même chose,
- Éviter la simple répétition des mêmes formes et fonctions urbaines sans distinction,
- Éviter l'effacement des spécificités constitutives de la mémoire de la ville et de ses habitants, comme de son fonctionnement présent.

#### Faire la ville hétérogène c'est :

- Allier l'unité et la diversité,
- Concevoir une unité riche de sa diversité, une diversité forte de son unité,
- Projeter des quartiers aux identités formelles et fonctionnelles singulières, articulées entre eux et avec les quartiers limitrophes.

### 2 – La nature de la mixité

**La mixité n'est pas une finalité**, un objectif en soi et pour soi.

**La mixité est une modalité**, un moyen d'atteindre d'autres objectifs.

La mixité est une condition nécessaire, non suffisante mais indispensable à une **ville plurielle et polyvalente** permettant de :

-**Maximiser la diversité** urbaine (formes, fonctions, paysages), mais aussi sociale, culturelle et économique (productions, échanges, rencontres, usages),

-**Tisser des relations** stables et durables entre les divers éléments urbains comme entre les divers acteurs de la vie urbaine,

-**Éviter une fragmentation** spatiale et enclavements en créant les conditions d'une accessibilité potentielle de toute la ville à tout un chacun,

-**Constituer des polarités** et des centralités au diapason des rythmes de la vie et des activités quotidiennes des habitants (résidents et salariés),

-**Assurer un développement urbain durable** en facilitant la mutabilité et l'évolution urbaine

**La mixité n'est donc pas unique mais multiple**, c'est un principe qui imprègne l'ensemble du projet et se décline à travers tous ses éléments constitutifs

## La mixité comme modalité de conception du projet

### *Échelles, densités et mobilités*

#### Mixité des échelles

- Le projet des Docks se décline à quatre échelles différentes : échelle métropolitaine, échelle communale, échelle des Docks comme unité et échelle des quartiers qui les composent. Chacune de ces échelles induit des réponses urbaines spécifiques.
- La mixité des échelles doit permettre d'articuler quotidiennement et durablement toutes ces réponses de façon cohérente et qualitative.

#### Échelle des mixités

- Chaque élément fonctionnel, formel ou paysager du projet a ses propres spécificités en terme de dimensions, de types de relations et d'impacts avec les autres éléments limitrophes.
- Quelque soit le type de mixité envisagé, il peut être nécessaire de la décliner à des échelles différentes: la mixité du parc, du SYCTOM, du CPCU et voies ferrées n'est pas la même que celle logements, commerces, artisanats, services, équipements, etc.

#### Mixité des densités

- Éviter la ville uniforme nécessite d'éviter une même densité partout, la variété des densités est une condition de la ville plurielle et polyvalente.
- La mixité des densités est un moyen de varier formes, fonctions et paysages de la ville au diapason des la diversité des modes de vie et d'activités de ses habitants.

#### Densité des mixités

- La création de centralités et de polarités suppose de varier et hiérarchiser les rythmes de vie et des activités à travers les différents quartiers et secteurs des Docks et de la ville.
- La densité des mixités possibles ne sera donc pas la même suivant l'intensité des échanges et des usages que l'on souhaite : par exemple le long du cours des Bateliers ou de la rue des Docks.

#### Mixité des mobilités

- Rendre toute la ville accessible à tout un chacun à divers moments de la journée et de la nuit, et contribuer à un développement écologique de la ville invitent à penser, à travers tout le projet, la multimodalité des déplacements en privilégiant leur cohabitation qualitative au bénéfice des circulations douces et des transports en commun
- La mixité des mobilités assure la facilité, la sécurité et la qualité des déplacements.

#### Mobilité des mixités

- Vies et activités urbaines évoluent. La ville durable est celle dont les formes permettent d'accompagner une évolution des fonctions et usages, et donc de la nature et des échelles de mixités.
- Permettre une mobilité et une évolutivité des mixités sans restructurations massives est l'un des axes directeurs du projet urbain des Docks.

## La mixité déclinée à travers le projet

### *Formes, Fonctions, Structures et Paysages de la ville*

#### Mixité des Fonctions

- \* Activités
  - non-tertiaires : logistiques (GVIO) et industrielles (SYCTOM, CPCU)
  - commerciales : commerces de destination (Leroy Merlin), commerces de détail et de proximité
  - services, artisanats, TPE,

- \* Équipements : scolaires (écoles, collège), petite enfance, administratifs, culturels, etc.
- \* Logements : accession et locatifs, libres et sociaux, résidences étudiants,
- \* Bureaux

#### Mixité des Formes

- \* Figures morphologiques :
  - Lanières : la continuation du tissu urbain de la ville vers le parc, les berges et le fleuve,
  - Traverses : articulation entre la ville et les activités lourdes
  - Faisceaux : accompagnement et valorisation des grands tracés d'infrastructures (voies ferrées, BUCSO)

#### Mixité des Structures

- \* Maillage viaire:
  - Voies primaires : échelles d'agglomération et échelle communale
  - Voies secondaires : échelle inter-quartiers
  - Voies tertiaires : échelle intra-quartiers

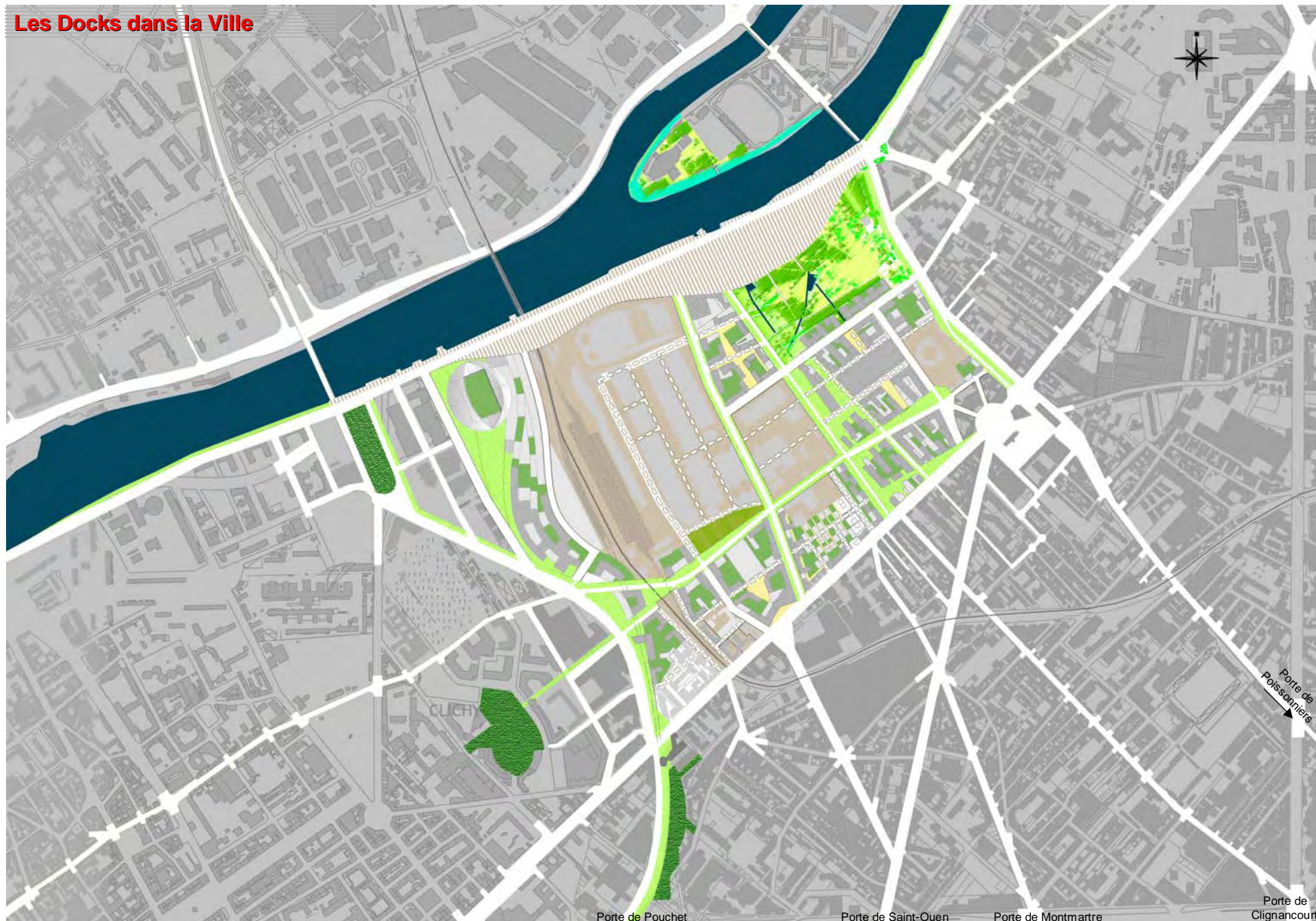
- \* Canevas des espaces publics :
  - Places, placettes, cours, parc, squares, berges, mails, boulevards

#### Mixité des Paysages

- \* Figures paysagères :
  - berges de Seine,
  - Parc
  - Cours des Bateliers
  - Vallée de l'énergie et des transports
  - Confluence (Île des Vannes)

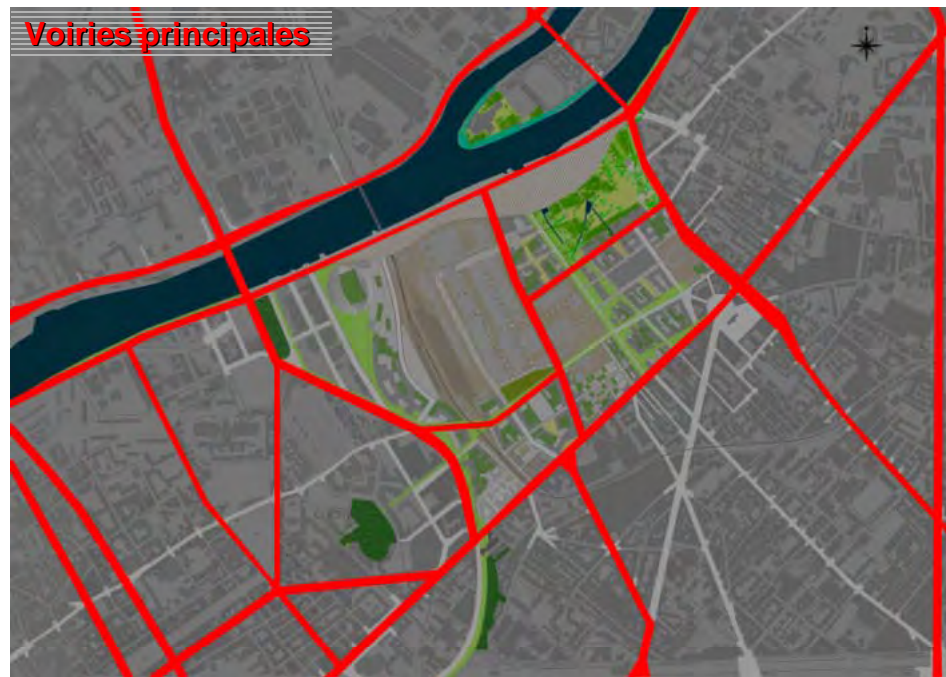
- \* Échelle : grandes, moyennes et petites emprises,
- \* Continuités : alignement des voies, biodiversité et trame hydrologique
- \* Statuts : publics, collectifs, privés
- \* Typologies des plantations :
  - pleine terre, jardins suspendus, toitures végétalisées
  - Arbres grandes tiges, bosquets, massifs, parterres,

# Les Docks dans la Ville



## Figures de l'emprise viaire

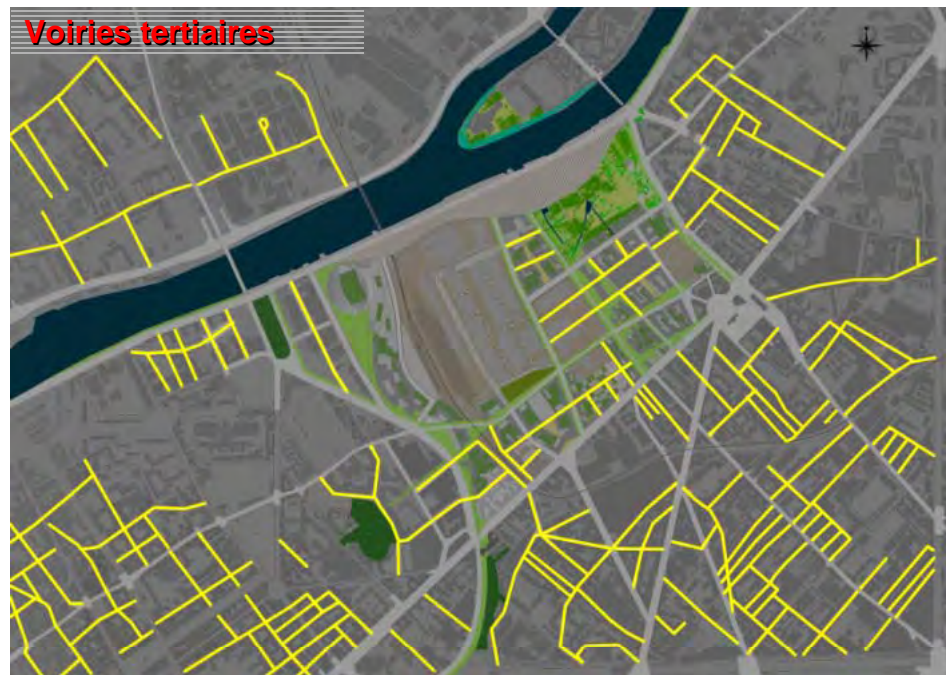
### Voiries principales



### Voiries secondaires



### Voiries tertiaires



**Figures de l'emprise viaire**



## La mixité déclinée à travers le projet

*Formes, Fonctions, Structures et Paysages de la ville*

### Figures

### Histoire

### Échelle

### Fonction

### Typologie

#### 1-Lanières

Trames agricoles pré-industrielle (XVIII ème siècles)

Petite

Continuation de la ville vers le parc, les berges et la Seine

« Touches de piano »: superposition horizontale et variation verticale, rythmée en parallèles

#### 2-Traverses

Trames industrielle (XIX ème –XX ème)

Moyenne

Articulation la ville avec les activité lourdes

« agrafes »: répétition différenciée et dispositions autour de cours et jardins collectifs

#### 3- Faisceaux

Maillages des grandes infrastructures (XX ème siècle)

Grande

Accompagner et valoriser les grands tracés

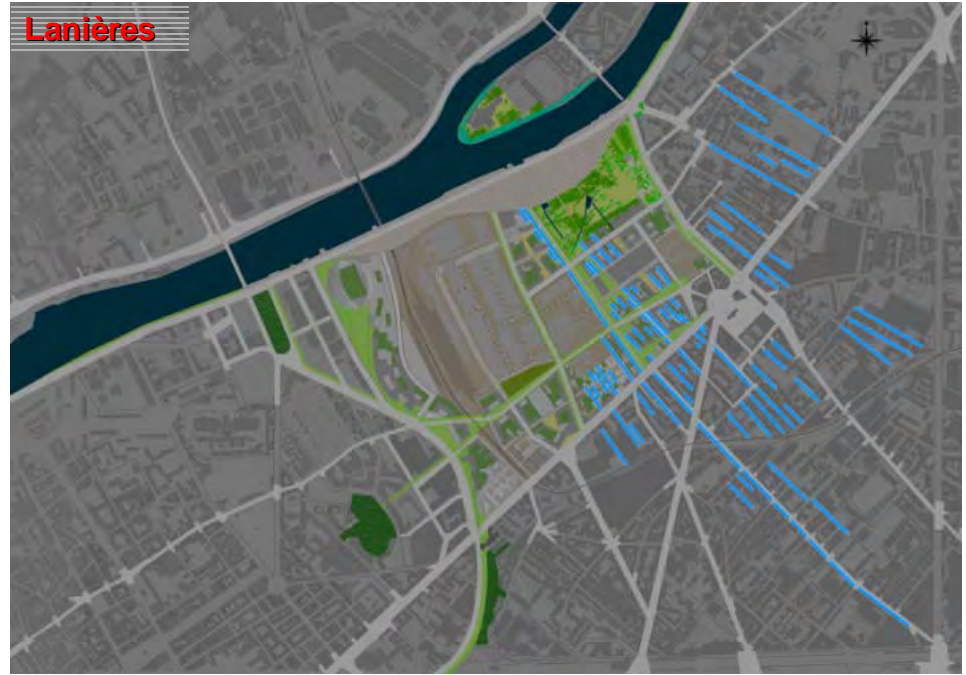
« ondoisement » et entrelacement : du bâti traduisant la fluidité de ces tracés singuliers



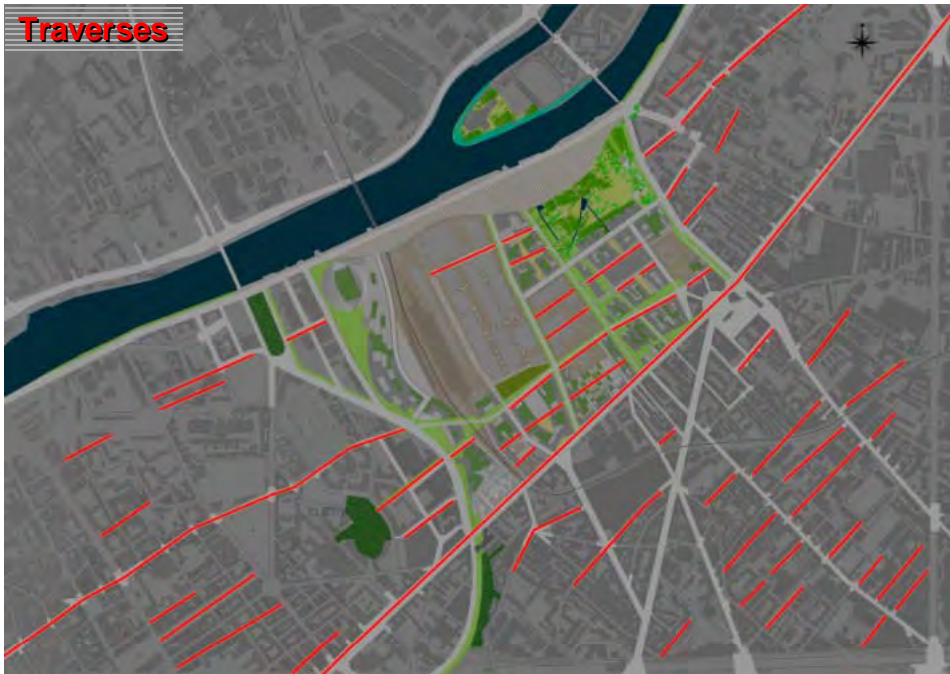
## Grandes figures urbaines

- 3 Logiques urbaines
- 3 échelles urbaines
- 3 morphologies urbaines

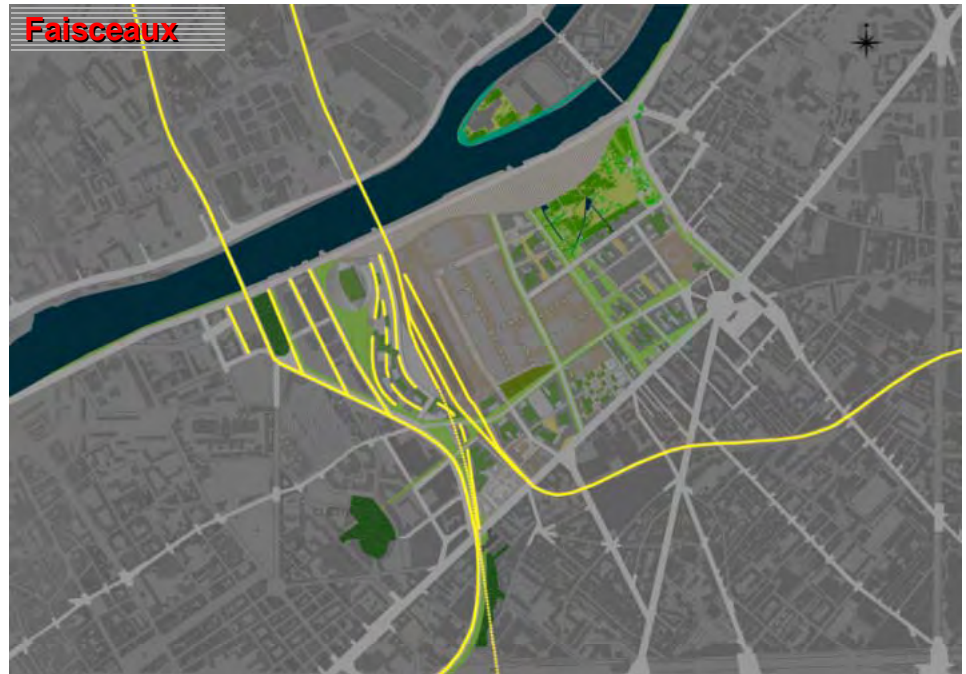
## Lanières



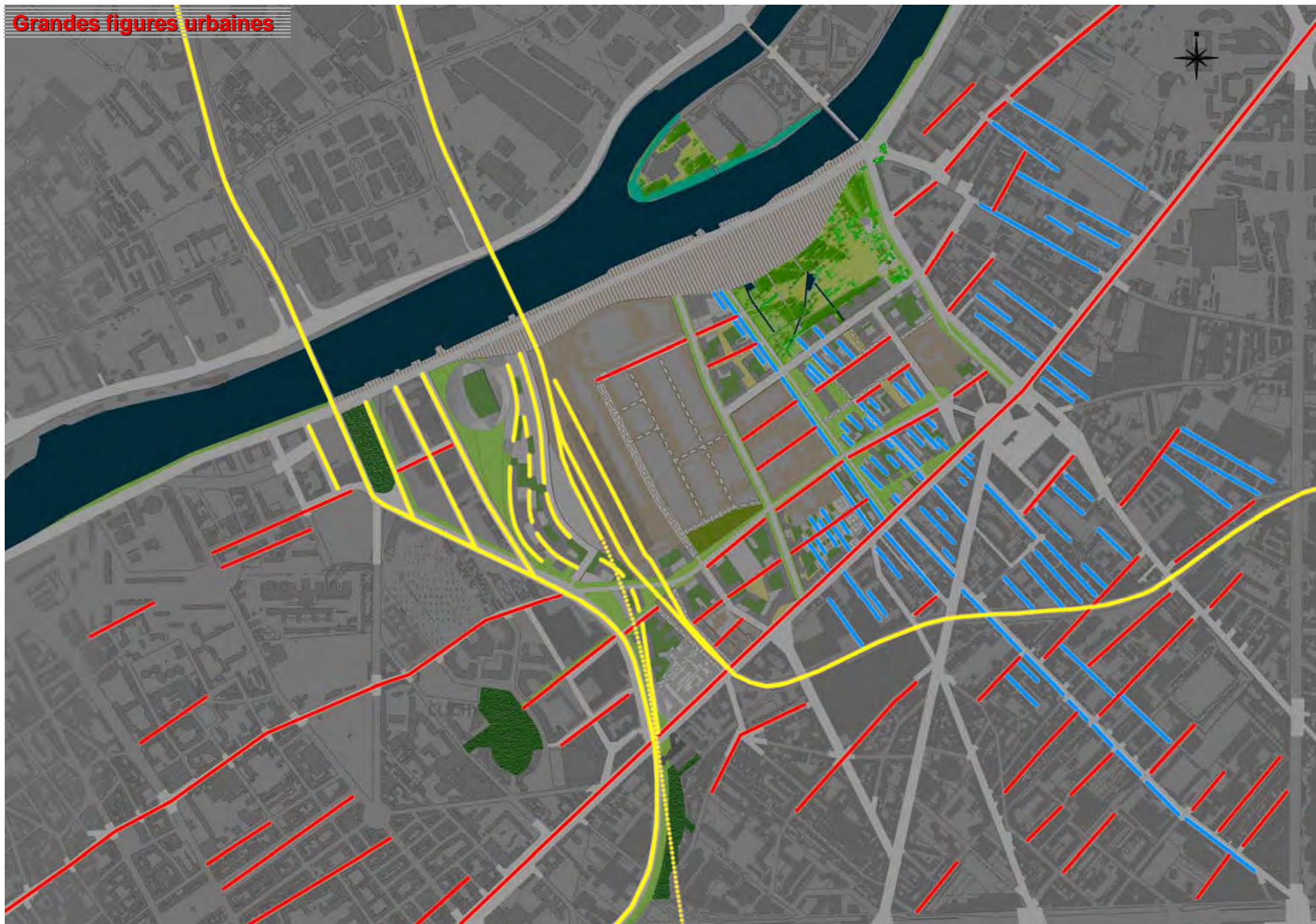
## Traverses



## Faisceaux



**Grandes figures urbaines**



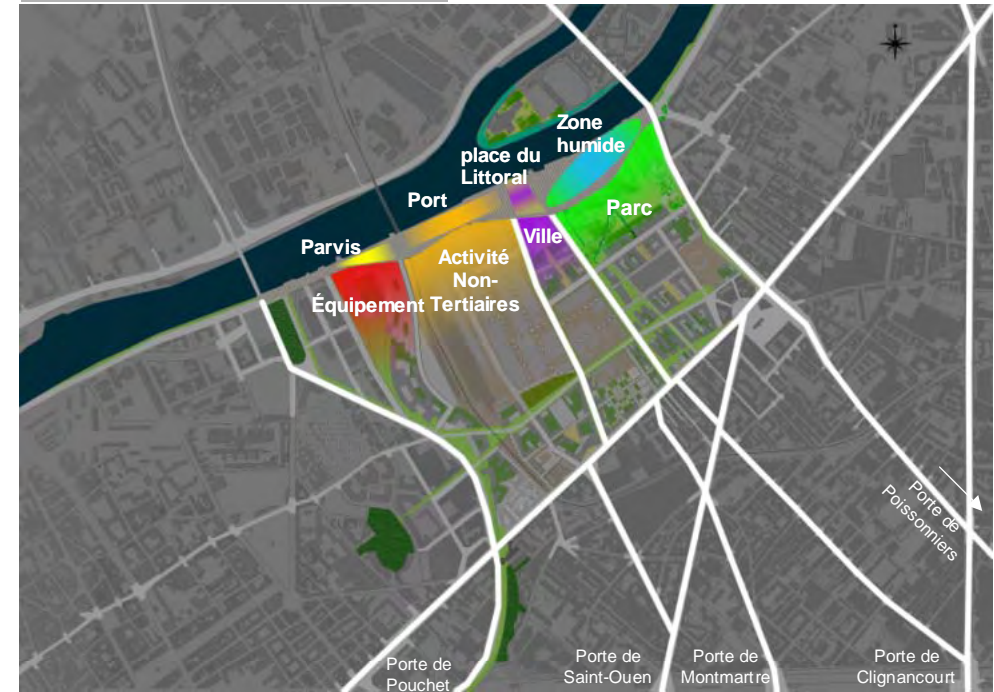
## Enjeux de la relation avec la Seine

### La ville renoue avec la Seine



- La RD1 est réaménagée, pacifiée, légèrement décalée pour permettre des trottoirs élargis
- Création d'une promenade le long du fleuve mais pas de véritable appropriation de la Seine,
- Le mouvement et l'impact latéraux l'emportent sur la profondeur
- Les Docks avancent mais s'arrêtent au bord du Quai de Seine

### La ville retrouve la Seine



- La Rd1 est pacifiée, redessinée, et déplacée
- Elle épouse les courbes des anciens tracés des voies ferrées, avec un ondoisement rappelant la fluidité de l'eau,
- Création de berges épaisses réellement appropriables et d'un véritable paysage fluvial
- L'aménagement des Docks touche le fleuve
- Ses grands options stratégiques y trouvent leur pendant sur les berges:
  - parc : éco-laboratoire (serres, zone humide ...)
  - ville : place du littoral (logements, bureaux, commerces, restaurants...)
  - activité : port
  - stade : parvis
- La continuité latérale se conjugue avec un impacte du fleuve en profondeur



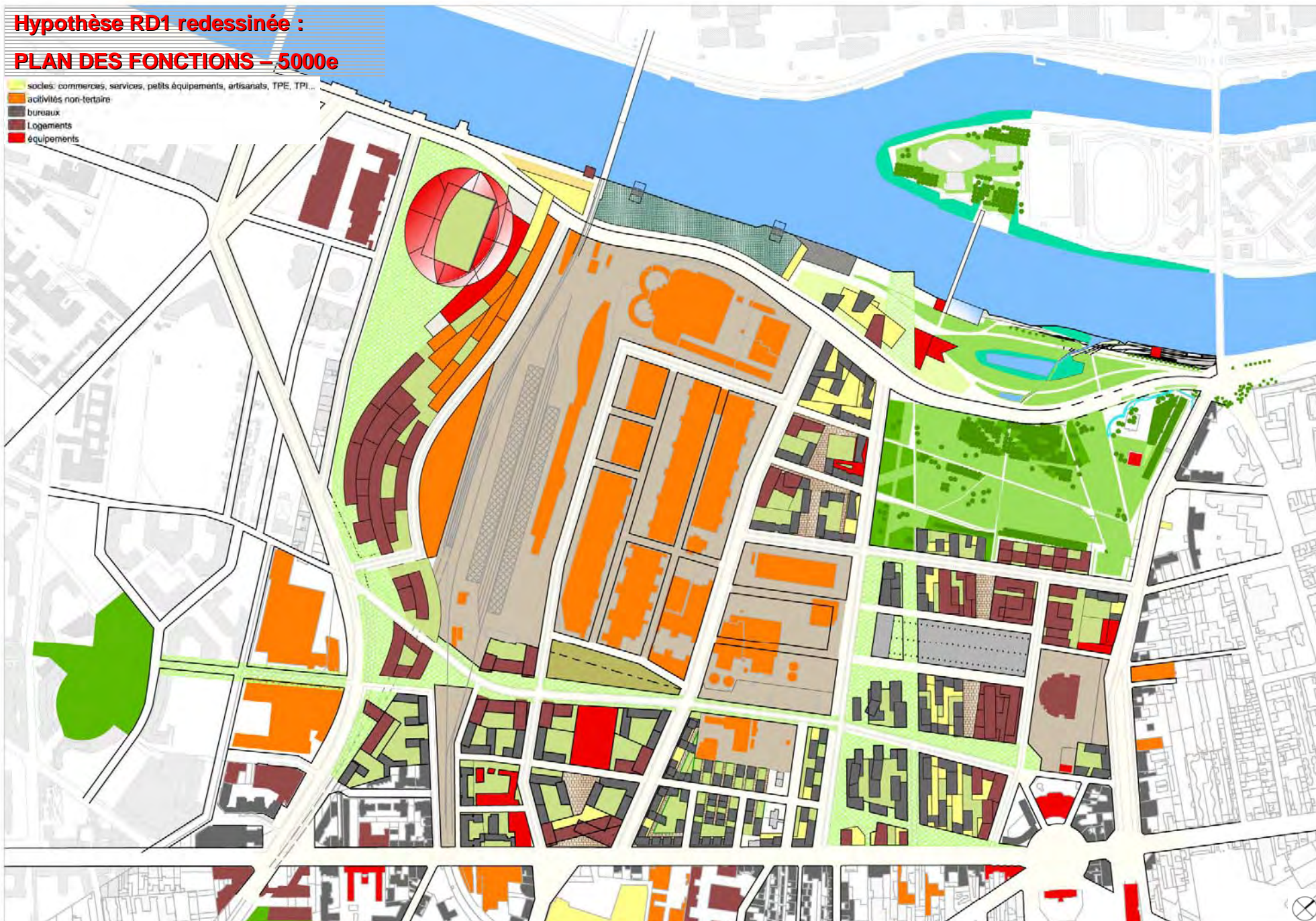
**Zoom Berges : scénarii des berges**  
**RD1 déplacée**



## Hypothèse RD1 redessinée :

### PLAN DES FONCTIONS – 5000e

- socles: commerces, services, petits équipements, artisanats, TPE, TPI...
- activités non-tertiaire
- bureaux
- Logements
- équipements



**Hypothèse RD1 déplacée :**

**PLAN DES FONCTIONS – 5000e**

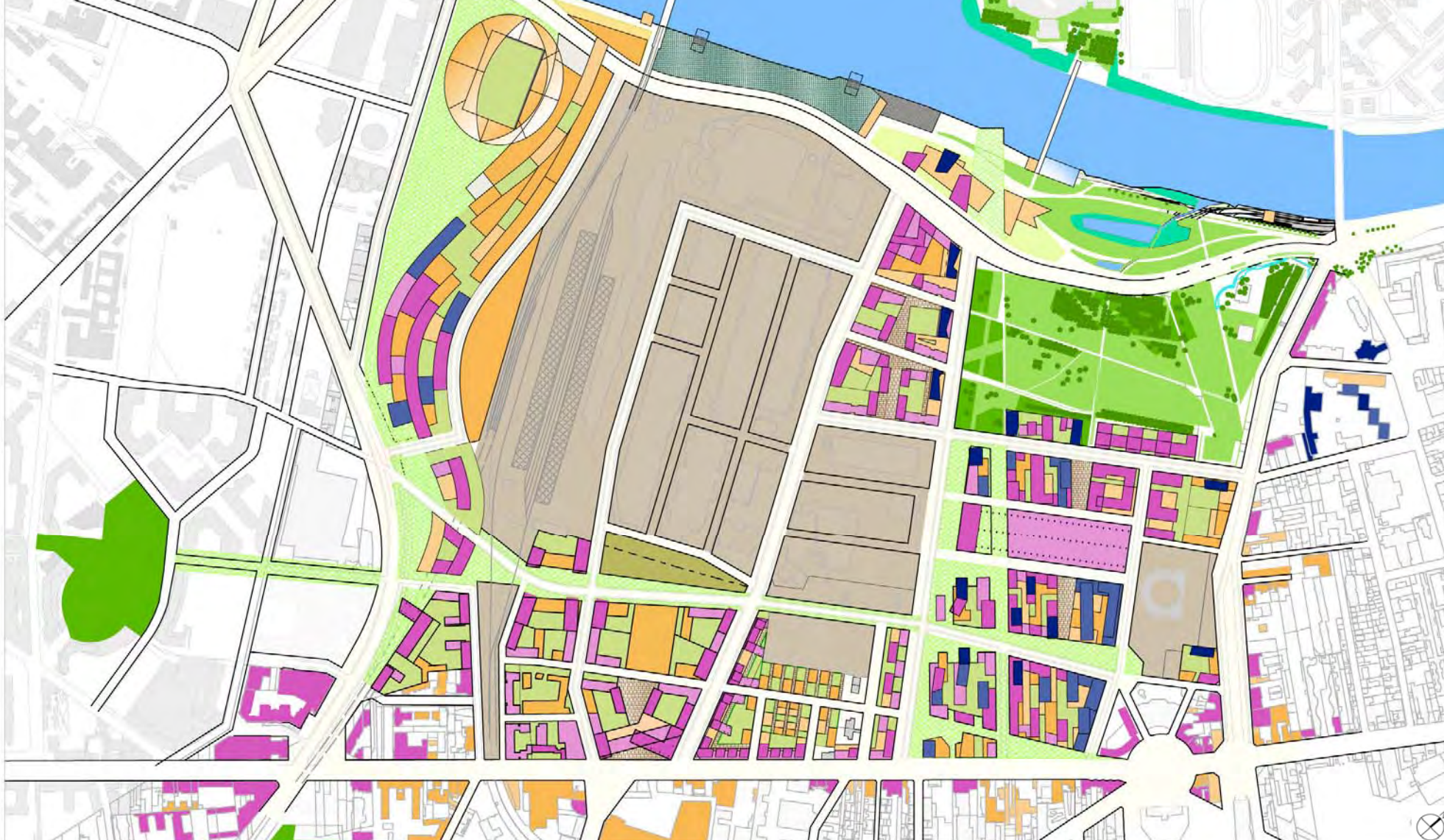
- socles : commerces, services, petits équipements, artisanats, TPE, TPI...
- activités non-tertiaire
- bureaux
- Logements
- équipements



## Hypothèse RD1 redessinée :

### PLAN DES HAUTEURS – 5000e

- > 0 ≤ 5,40m ville animée : interface avec l'espace public
- > 5,40 ≤ 11m ville animée : interface avec l'espace public
- > 11 ≤ 16,20m corps de ville : perception urbaine / paysage majeur
- > 16,20 ≤ 28m corps de ville : perception urbaine / paysage majeur
- > 28 ≤ 37m émergences : skyline de la ville
- > 37 ≤ 50m émergences : skyline de la ville





## Hypothèse RD1 déplacée :

### PLAN DES HAUTEURS – 5000e

- > 0 ≤ 5,40m ville animée : interface avec l'espace public
- > 5,40 ≤ 11m ville animée : interface avec l'espace public
- > 11 ≤ 16,20m corps de ville : perception urbaine / paysage majeur
- > 16,20 ≤ 28m corps de ville : perception urbaine / paysage majeur
- > 28 ≤ 37m émergences : skyline de la ville
- > 37 ≤ 50m émergences : skyline de la ville

