

Etude d'aménagement pour une extension du port de Cergy (95)



Etude d'aménagement pour une extension du port de Cergy (95)

Un projet global pour un complexe nautique

Remerciements

Je voudrais, tout d'abord, remercier **Mr CARPENTIER**, du service urbanisme de la ville de Cergy, et **Mr GACONNET**, du service urbanisme de la communauté d'agglomération de Cergy Pontoise pour m'avoir aidé à choisir mon sujet de projet.

Je voudrais aussi remercier Mme **LECLER**, Mr **BEDRANE**, et Mr **TARVERNIER**, du service urbanisme de la DDE (Direction Départementale de l'Equipement) pour leurs aides et leurs conseils ainsi que leur disponibilité pour mon projet.

Je remercie tout particulièrement, Mr **DUVINAGE**, capitaine du port, ainsi que sa femme pour les différentes informations qu'ils ont pu me transmettre.

Je remercie également Mme **CHARBONNIER**, responsable des archive municipale, pour m'avoir reçu et conseillé quant aux orientations de mon projet.

Je remercie aussi, Mr **CLOVIS**, responsable à la DIREN, Direction Régionale de l'Environnement, Mme **VALARCHER** et Mme **SIMONOT**, du service urbanisme de la mairie de Cergy, pour leur aide ponctuelle mais précieuse.

Je remercie Mr **LACRUISE**, agent de développement local, Mr **NAPOLITANO**, agent immobilier à Port Cergy, Mr **RAMMONT**, du service urbanisme de la communauté d'agglomération de Cergy Pontoise, Mme **DRIOUACH**, de la maison du patrimoine de Cergy, pour les compléments d'informations qu'ils ont pu apporter au projet.

Je remercie, tout naturellement, Mr **THIBAUT**, mon tuteur pour ce projet et professeur dans le Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de Tours (ex CESA).

Enfin, je tiens à remercier toutes les personnes qui, par la critique, le conseil ou l'aide, m'ont permis de rédiger ce rapport.

Sommaire

Introduction.....	4
I. Cergy Pontoise, une ville nouvelle qui évolue	5
A. Situation géographique de la préfecture du Val-d'Oise	6
1. Situation locale et régionale.....	6
2. Un geste symbolique de l'Etat : la préfecture du Val d'Oise	6
3. La situation intercommunale.....	7
4. La desserte régionale	8
a) Transport routier.....	8
b) Transport en commun.....	9
B. La construction de la ville nouvelle	10
1. Etymologie.....	10
2. Les différentes phases de création de la ville nouvelle	11
a) 1960-1969 : L'invention d'une ville.....	12
b) 1970-1979 : le temps des pionniers.....	13
c) 1980-1989 : Le retour à la ville traditionnelle.....	13
d) 1990-2000 : la boucle est bouclée.....	14
3. La fin de l'opération ville nouvelle.....	15
C. Le déséquilibre habitant/logement/activité	16
1. La population	16
a) Une population jeune	16
b) Un profil social modeste et une précarisation croissante.....	17
2. Activité économique de pointe.....	18
a) Le centre urbain :	18
b) Des entreprises de qualité... ..	20
c) ...et des écoles réputées	20
d) Un contraste entre le profil social des résidents et le tissu économique	21
3. Le logement	21
a) Un parc de logements voué à la diversité sociale	21
b) Enquête.....	22
4. L'environnement dans la ville	23
a) Une ville verte	23
b) La base de loisir	24
c) Le port	24
D. Une multitude de projets possibles pour Cergy	26
1. Le projet de ville	26
2. Le projet de l'agglomération nouvelle de Cergy Pontoise	26
a) Le logement et l'environnement.....	26
b) Activité économique	27
c) Infrastructure routière.....	27
3. Contrat de plan Etat –Région pour la valorisation touristique de la voie d'eau en Ile-de-france.....	28
II. Port Cergy, un pôle secondaire sous exploité.....	29
A. Un petit havre de paix	30
1. Contexte géographique	30

2.	La nature du sol.....	31
3.	Le climat	31
4.	Les abords de Port Cergy	31
5.	Contexte hydrologique	32
6.	Mode d'occupation des sols	34
7.	Le port	35
8.	L'activité économique	35
B.	Environnement et réglementation.....	37
1.	Un paysage exceptionnel	37
2.	Un cadre naturel à deux pas... ..	37
3.	...ainsi qu'un patrimoine historique.....	39
4.	Une réglementation en vigueur	40
5.	Des infrastructures de transport contraignantes.....	41
C.	Le nautisme : analyse d'un secteur d'activité	42
1.	La plaisance fluviale	42
2.	Réglementations liées aux documents d'urbanisme	43
a)	La ZAC	43
b)	Conditions de l'occupation des sols.....	43
3.	Etude de marché	44
a)	Le port	45
b)	L'activité économique autour du port.....	46
c)	Le logement	46
4.	Enjeux.....	47
5.	Logique de réponse du projet.....	47
III.	Projet global pour un complexe nautique	48
A.	L'idée, la volonté.....	49
B.	Définition du projet	50
1.	Port de plaisance.....	50
2.	Port à sec	50
3.	Port d'hivernage	51
4.	Esquisse du projet d'aménagement du nouveau port.	52
5.	La valorisation du site	54
a)	Les zones piétonnes.....	54
b)	Le parking	54
c)	Les hangars du port à sec et du chantier naval.	55
C.	Axe de réflexion pour aller plus loin	56
1.	L'habitat : une présence nécessaire	56
2.	Pour donner une dimension au port : un monument	58
a)	Les monuments retenus :	59
b)	Différentes perspectives de vues panoramiques possibles :	60
3.	L'activité économique du port	61
a)	Activité hôtelière	61
b)	Activité de plaisance	61
D.	Pour du long terme	62
1.	Contribution d'un système d'acteurs au projet.....	62
a)	La ville de Cergy :	62
b)	La communauté d'agglomération de Cergy Pontoise :	63
c)	La région Ile-de-France :	63
d)	La Chambre de Commerce et d'Industrie du Val-d'Oise et des Yvelines : ..	64

e)	L'office du tourisme d'Ile-de-France :	64
f)	La VNF (Voie Navigable de France).....	64
2.	Les études nécessaires	64
a)	Etude d'impact.....	64
b)	Etude de marché	65
c)	Etude publique.....	65
Conclusion		66
Bibliographie		67
Annexes		68

Introduction

Cergy Pontoise est une ville où le mot urbanisme prend tout son sens. Créé ex-nihilo par décision de l'Etat, elle est le fruit d'une collaboration de trente années entre les divers structures intercommunales créées au fil de son évolution et l'engagement politique de l'Etat.

Cette entente donna de bons résultats et de moins bons, mais avec pour mêmes objectifs, la création d'une ville équilibrée, verte et où la mixité sociale règne. Seulement, voilà, certains objectifs n'ont pas été atteints, et l'urbanisation rapide de celle-ci a engendré des problèmes auxquels la ville ne s'était pas préparé ; la mixité sociale tant espérée, s'est transformée en problème sociaux dans certains quartiers, et la ville a du mal à subvenir aux besoins de certaines catégories de sa population, comme la population jeune, toujours grandissante, ou les cadres, qui n'arrivent pas à s'intégrer à la ville.

Depuis le 1^{er} janvier 2004, le contrat avec l'Etat qui faisait d'elle une ville nouvelle est achevé, Cergy se prend donc en main et s'investit alors dans des projets qui pourront changer son image de ville à moitié finie et contribuer à son essor.

Cergy intervient alors directement au cœur de certains quartiers en difficulté et laisse d'autres lieux, sous estimant leur potentiel de développement. C'est le cas du quartier de Port Cergy. C'est un quartier sans problème, et qui pourrait, avec la contribution d'un projet d'envergure, devenir un pôle secondaire conséquent, et participer à l'avenir de l'ex ville nouvelle.

Agrandir le port de Cergy en le dotant d'un vrai complexe nautique, pourrait valoriser l'élément fédérateur de la ville (l'Oise), tout en participant au rééquilibrage économique et social de la ville.

Le projet se propose donc, dans un premier temps, de faire une analyse complète de la situation actuelle de Cergy pour comprendre ses objectifs et orientations au niveau de l'urbanisme.

Ensuite une analyse détaillée du site de Port Cergy s'impose, afin de relever les enjeux que représente un tel aménagement.

Enfin, nous verrons les solutions proposées par le projet, afin de le transformer, l'accroître, le développer et lui permettre un avenir serein.

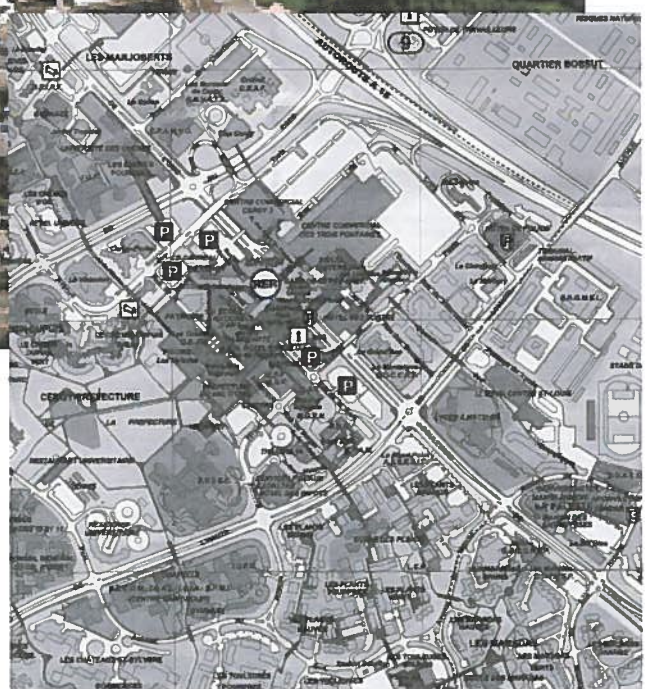
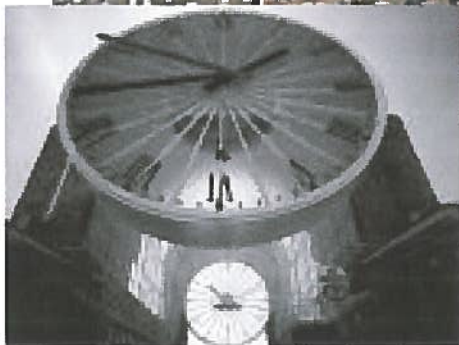
I. Cergy Pontoise, une ville nouvelle qui évolue

Cergy, ville nouvelle, née de la volonté de l'Etat afin de contenir l'expansion sans cesse croissante de Paris, est une ville où l'expression de l'urbanisme s'est développée dans tous les sens du terme.

Aujourd'hui, la ville prend son destin en main, afin de rétablir les désaccords engendrés par son expansion rapide et pour redorer son image.



L'AGGLOMÉRATION NOUVELLE
DE CERGY-PONTOISE



A. Situation géographique de la préfecture du Val-d'Oise



Carte 1: Cergy et sa communauté d'agglomération en Val-d'Oise

Réalisation : Nbandaman AKA

Carte 2: Cergy Pontoise en Ile-de-France



1. Situation locale et régionale

Cergy est situé en amont du confluent de la Seine et de l'Oise, au sud du Val-d'Oise. La commune, bénéficiant des infrastructures développées pour la ville nouvelle, est située à 30 kilomètres au Nord-Ouest de Paris. La ville de Cergy occupe, comme le village qui l'a précédée, un territoire structuré par l'amphithéâtre naturel de la boucle de l'Oise.

2. Un geste symbolique de l'Etat : la préfecture du Val d'Oise

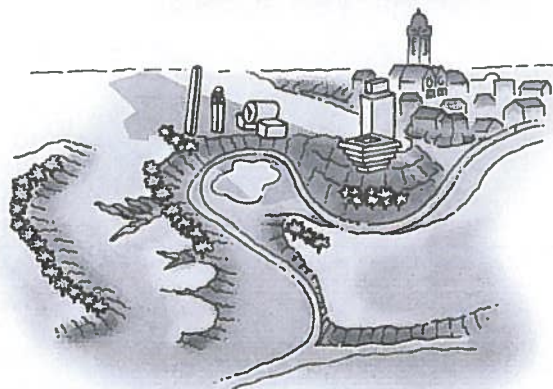


Schéma 1: La boucle de l'Oise Source : CA CP

En 1964, avant même la publication du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU), Paul Delouvrier décide de l'emplacement de la nouvelle préfecture lors d'un survol de Cergy en hélicoptère. Il sera l'acte fondateur et le premier bâtiment de la ville nouvelle.

Territorialement, Cergy occupe le centre de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Huit des douze villes qui la composent ont une frontière commune avec Cergy.

Administrativement, distant de quelques centaines de mètres, la préfecture et l'hôtel du département, siège du conseil général, désigne Cergy comme la capitale administrative du Val d'Oise. Avec son animation et les hauts immeubles de son quartier d'affaire, le centre Cergy – Préfecture n'a pas son pareil dans le département.

3. La situation intercommunale

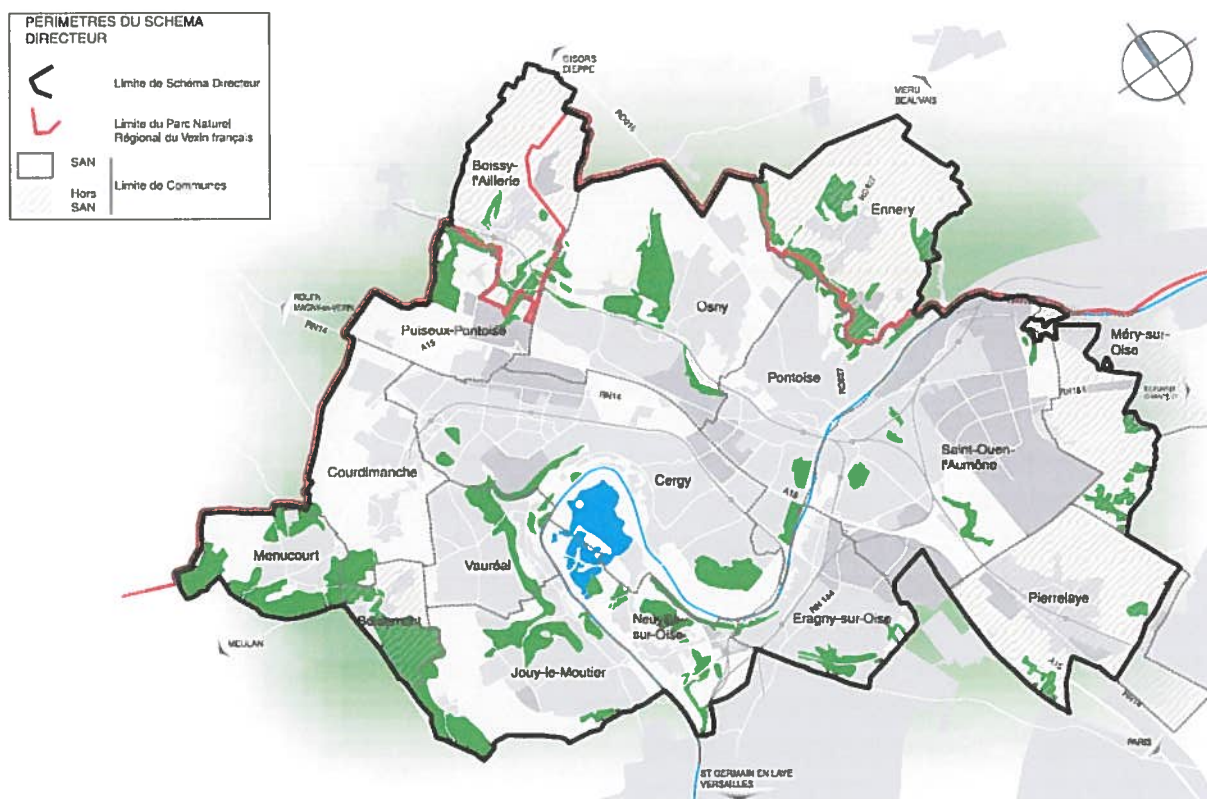
Aujourd'hui, la commune de Cergy fait partie d'une communauté d'agglomérations. Mais avant d'en arriver là, la ville faisait partie de plusieurs structures intercommunales mises en place au fur et à mesure de sa création.

La première fut le Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple (SIVOM), qui est créé le 17 mars 1969. Il regroupe les communes de Pontoise, Cergy, Saint-Ouen, Eragny et Osny. Le Syndicat Communautaire d'Aménagement de l'agglomération nouvelle (SCA) succède au SIVOM le 18 décembre 1972. Les communes de Vauréal, Courdimanche, Menucourt, Neuville, Jouy, Puisseux-Pontoise, Méry, Boissy, Boisemont et Pierrelaye rejoignent les cinq communes de départ.

En application avec la loi du 13/07/1983, le Syndicat d'agglomération Nouvelle (SAN) remplace le SCA. Les communes de Méry, Boissy, Boisemont et Pierrelaye sortent de l'agglomération.

Enfin le 1^{er} janvier 2004, l'opération « ville nouvelle » étant achevée, le SAN se transforme en Communauté d'Agglomération (CA). La nouvelle communauté reprend la plupart des compétences exercées par le SAN en matière d'urbanisme, d'environnement, de transport, de voirie et de stationnement, de chauffage urbain, de développement économique, de formation, de culture et de patrimoine, de sports et de loisirs.

Le 1^{er} novembre 2004 la commune de Boisemont revient dans la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise. L'agglomération nouvelle compte alors 178 656 habitants.

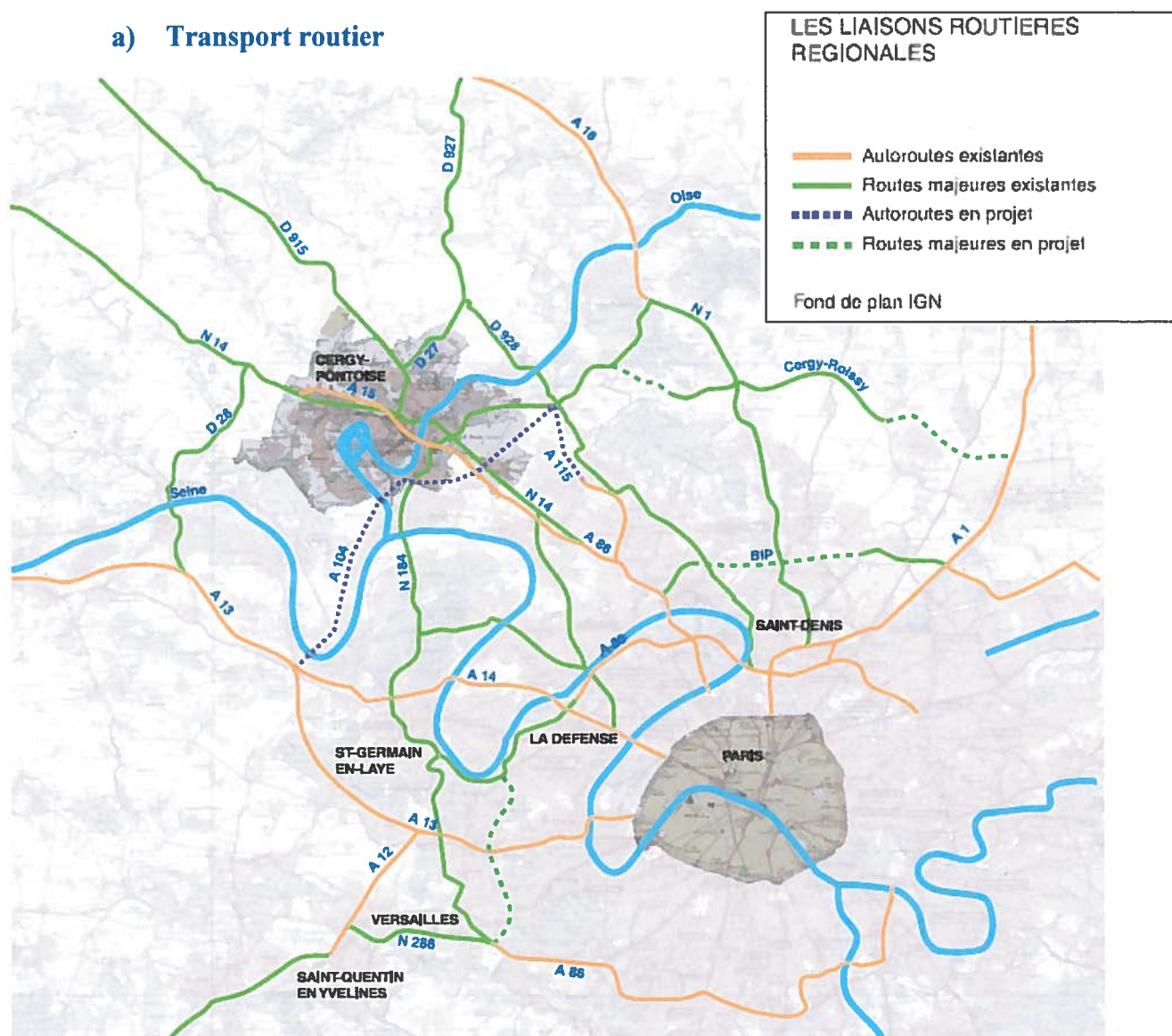


Carte 3: Communauté d'agglomération de Cergy Pontoise

Souree : CA CP

4. La desserte régionale

a) Transport routier



Carte 4: Desserte régionale routière

Source : CA CP

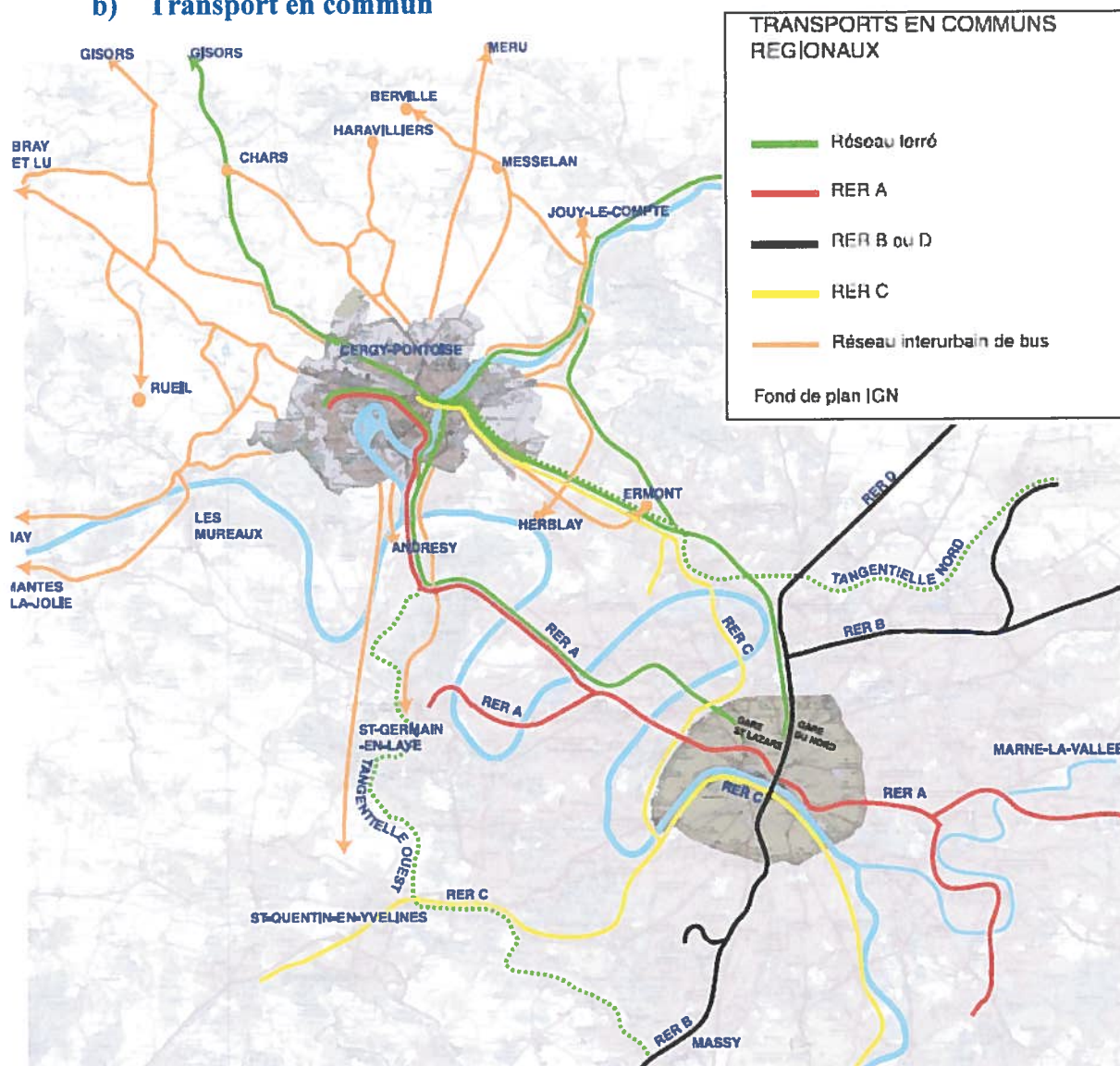
La ville de Cergy dispose de liaisons routières régionales et locales de qualité et s'inscrit de manière forte dans le grand maillage régional d'Ile-de-France :

- L'autoroute A15
- Les nationales N14 et N184
- Les départementales D27 et D915

Le réseau routier, dans sa configuration actuelle, permet à Cergy d'entretenir des échanges avec l'ensemble du grand ouest parisien :

- Paris et la petite couronne par l'A 15 ;
- la vallée de Montmorency par l'A 15, l'A 115 et le tronçon déjà réalisé du boulevard intercommunal du Parisis (BIP) ;
- Beauvais et Amiens par la N 184 et l'A 16 ;
- Saint-Germain-en-Laye, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines par la N 184 et l'A 12 ;
- Rouen et la Normandie par la N 14 ;
- le Vexin français par la D 915, la D 927 et la N 14.

b) Transport en commun



Carte 5: Desserte régionale des transports en commun

Source : CA CP

La ville de Cergy est dotée de liaisons ferrées globalement performantes :

- La branche A 3 du RER A met en relation Paris intra-muros et quatre gares de l'agglomération nouvelle : Neuville Université, Cergy Préfecture, Cergy Saint Christophe et Cergy le Haut.
- La ligne de réseau ferrée qui relie Cergy à la gare St Lazare.
- La ligne de réseau ferré qui relie la gare de Pontoise situé à proximité, à la gare du Nord.

La ville dispose aussi d'un réseau urbain et interurbain de bus très dense mais qui est inégalement performant.

Enfin l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle se situe à moins de trente minutes en voiture, et l'aéroport Pontoise-Cormeilles-en-Vexin à dix minutes pour les vols d'affaires.

B. La construction de la ville nouvelle

1. Etymologie

Cergy ou Sergy, autrefois Sergiacum était un bourg dont l'origine doit remonter à la domination romaine, comme l'indique sa terminaison en « acum ». Il signifie cerceau autour de l'Oise.

En effet si on se place sur la route, au hameau de Gency, on découvre le village formant un grand demi-cercle depuis le bout du Brûloir jusqu'à l'extrémité de Gency et même de Pontoise à Conflans.

L'origine de Cergy se retrouve dans une de ces riches villas que les grandes familles romaines aimaient à se construire au fond des vallées ombrées ou les bords des cours d'eau. Les premiers fondateurs seraient des membres de la famille Sergia, une des plus illustres de la république romaine.

2. Les différentes phases de création de la ville nouvelle

« A cette époque, j'utilisais une partie de mes samedis à me promener pour me mettre dans l'œil de nouveaux espaces. Un jour, ayant quitté Pontoise pour gagner le plateau, là où il commence à descendre vers l'Oise et la Seine, je découvris l'endroit où, par temps clair, on apercevait Notre-Dame, distante de trente kilomètres. Il faisait un temps exquis et, comme souvent en Ile de France quand brille le soleil après la pluie, la vue était à la fois nette et lointaine (...). Alors que j'étais appuyé à la barrière d'une petite gare désaffectée, un paysan m'interpelle :

-Qu'est ce que vous regardez ? Vous cherchez la maison de Gérard Philipe ?

-Il y avait une maison ici ?

A vos pied : la voilà. Mais vous regardiez plus loin. Vous vouliez voir Paris ?

-Oui

-C'est la pus belle vue de la région. On fera une ville ici.

Je tombais à la renverse car nous n'avions rien décidé.

-Comment le savez-vous ?

-C'est une idée à moi je pense que ce serait un bel emplacement. »

« Paul Delouvrier ou la passion d'agir », de Roselyne Chenu, aux Edition du Seuil, 1994, p. 225. Paul Delouvrier est le père du premier Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisation de la Région parisienne approuvé le 26 novembre 1964 par le Général de Gaulle. Le SDAURP signera l'acte de naissance des villes nouvelles en Ile-de-France dont Cergy-Pontoise.



Photographie 1: La Défense vue depuis Cergy

On peut résumer la construction de la ville nouvelle en quatre grandes phases :

a) 1960-1969 : L'invention d'une ville

Des cinq villes nouvelles construites en région parisienne, Cergy-Pontoise a été la première à sortir de terre. Annoncée en 1965, elle était prévue pour accueillir 300 000 habitants et devait participer, avec Marne-la-Vallée, Evry, Saint-Quentin-en-Yvelines et Melun-Sénart, à une meilleure répartition de la croissance urbaine de la région.

C'est un ingénieur des Ponts et Chaussées, Bernard Hirsch, qui est chargé de réaliser les premières études de Cergy-Pontoise.

Le schéma directeur prévoyait le développement de la ville en « amphithéâtre » autour de la boucle de l'Oise. A partir de cette grande ligne, trois options s'offraient aux aménageurs : créer un centre ville au milieu de la boucle de l'Oise et installer l'habitat sur les côteaux et les plateaux ; installer un centre ville au sommet du méandre et développer la ville en étoile autour de ce centre ; enfin construire la ville en amphithéâtre au-dessus de la vallée tout en l'appuyant sur les caractéristiques du paysage et sur les grandes infrastructures régionales prévues au SDAU (le RER et l'autoroute A15) , le centre du méandre et les bords de l'Oise pouvant être ainsi aménagés en base de loisirs autour d'un grand plan d'eau. C'est cette troisième solution qui sera retenue.



Photographie 2: la boucle de l'Oise

Source : Cergy le guide,
2^{édition} du Valhermeil

Une ville verte et aérée : Les villes nouvelles, telles que les conçoivent les rédacteurs du SDAU, doivent rompre avec l'urbanisme des grands ensembles. Ce seront aussi des « villes vertes », peu denses, où les habitants trouveront un cadre agréable pour vivre, travailler et se détendre. Le site de Cergy se prêtait admirablement à l'expérimentation concrète de cette « utopie » de la ville. Les rives de l'Oise et les anciennes gravières transformées en « base de loisir » devenaient un centre d'intérêt pour les futurs habitants de Cergy et de la région, et la vaste étendue de terrains réservés à son édification permettaient de construire des quartiers aérés ponctués de nombreux espaces publics et espaces verts.

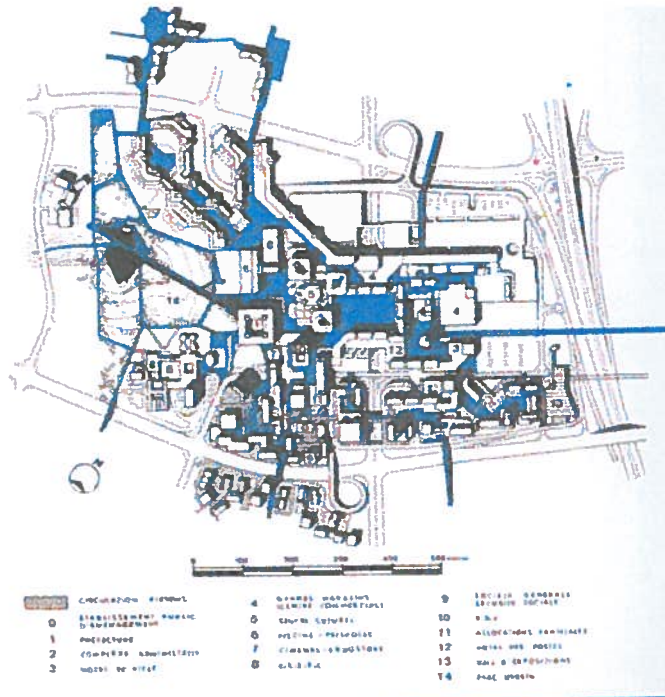


Photographie 3: Le quartier de la préfecture

b) 1970-1979 : le temps des pionniers

A Cergy même, les quartiers des Touleuses et des Plans accueillent leurs premiers habitants en 1972. De grandes écoles comme l'ESSEC, des entreprises comme 3M choisissent de s'installer à Cergy. Les aménageurs poursuivent leurs études sur les futurs quartiers. Ce sont les années de toutes les expériences et de toutes les initiatives.

Le quartier de la préfecture se construit alors sur un modèle en vogue à l'époque : l'urbanisme sur dalle. Ce maillage a déterminé des « îlots », espaces à aménager de grandes tailles, qui tournent le dos aux automobilistes génératrices de nuisances.



Plan 1: Le quartier de la préfecture

Source : CA CP

En 1977, on inaugure l'autoroute A15 reliant Cergy à la Défense et en 1979 Cergy voit la mise en service de la liaison SNCF, Paris-Saint-Lazare – Cergy-Préfecture.

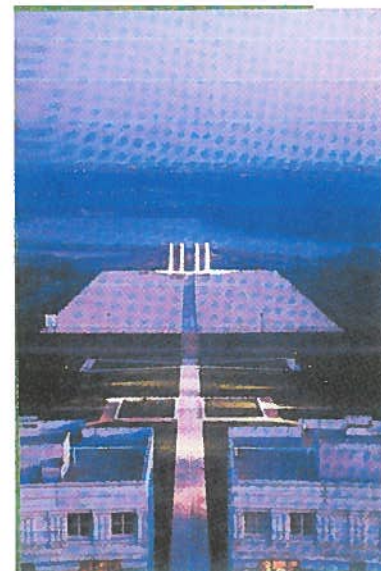
c) 1980-1989 : Le retour à la ville traditionnelle

Cergy continue de se construire, mais une rupture est consommée. Malgré certaines réussites, les formes urbaines choisies pour la conception du quartier de la préfecture n'ont pas réussi à créer une « vraie » ville, reconnaissable comme telle par ses habitants. Dès la fin des années 70, les aménageurs abandonnent l'urbanisme sur dalle pour des rues bordées d'immeubles et de commerces et utilisent explicitement comme référence la ville classique ou haussmannienne.

Un axe majeur est alors décidé pour fédérer la ville. Des hauteurs de Cergy-Saint-Cristophe, la vue s'étend sur le méandre de l'Oise et sur l'ensemble de la ville nouvelle ; Par temps clair, les tours de la Défense et Paris se distinguent à l'horizon. A partir de ce balcon naturel, l'Etablissement public voudra inscrire dans le paysage un axe qui donne à la ville son identité et qui soit à la fois lieu de promenade, de spectacle et de rencontre.

Photographie 4: L'axe majeur

Source : *Axe majeur*, hors série Beaux Arts



C'est à cette époque aussi que Cergy renoue avec les rives de l'Oise. Jusqu'au début des années 80, hormis la base de loisir et l'aménagement des étangs, aucun projet de ville ne bénéficiait directement des rives de l'Oise.

Démarrée en 1989, la réalisation de Port Cergy permettra aux habitants de la ville nouvelle de profiter différemment de la proximité de l'eau. La proximité du village ancien demandait un traitement architectural de type « traditionnel » qui respecte la silhouette générale du village. Ce quartier de Cergy connaîtra un grand succès et répondra à l'attente du public.



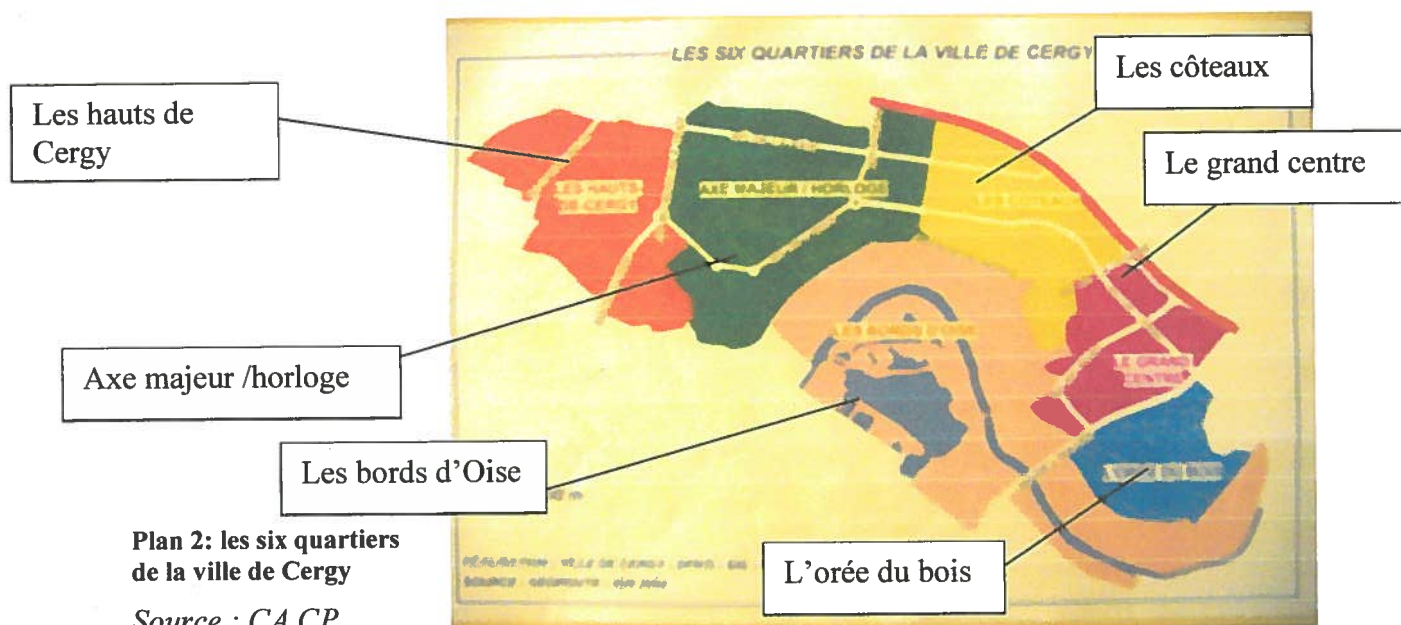
Photographie 5: Port Cergy

Source : dépliant information Port Cergy

d) 1990-2000 : la boucle est bouclée

Au seuil de l'an 2000, l'urbanisation de la ville nouvelle est en passe d'atteindre ses limites territoriales. Mais l'époque est révolue où l'attention des aménageurs se concentrait uniquement sur les grands projets ; Cergy se retourne aussi sur ses anciens quartiers. Les urbanistes travaillent dès lors au remodelage et au renforcement du tissu urbain et social « ancien » de la ville nouvelle.

Comme la plupart des communes ayant connue une forte expansion démographique, Cergy n'a pas échappé à la crise sociale et urbaine qui s'est affirmée au milieu des années 80. Dans certains quartiers de la ville, la population s'est paupérisée et l'environnement social s'est dégradé. La complexité des problèmes et le temps nécessaire à leur résolution font que les efforts se poursuivent encore aujourd'hui.



Plan 2: les six quartiers de la ville de Cergy

Source : CA CP

3. La fin de l'opération ville nouvelle

La loi Chevènement du 1er juillet 1999 (application au 31 décembre 2002) met un terme aux opérations d'aménagement et de construction de la Ville Nouvelle de Cergy Pontoise.

La ville nouvelle est donc maintenant régie par les mêmes dispositions que les autres collectivités locales.

L'EPA est dissous le 31 décembre 2002 par décret. Cette évolution institutionnelle se traduit à travers les documents suivants :

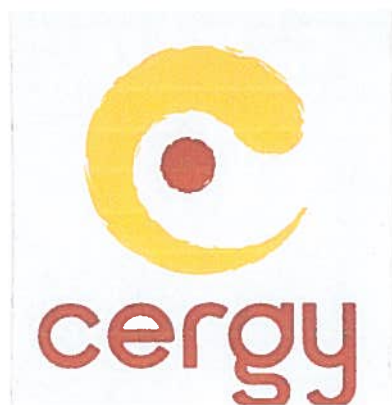
- Une convention de sortie traitant du transfert des ZAC de l'Etat vers le SAN et du rachat de son patrimoine.
- Un contrat de développement conclu avec l'Etat pour 5 ans qui comprend :
 - Accroître la compétitivité du territoire
 - Développer son activité économique
 - Assurer le développement solidaire et durable de l'habitat et de la population
 - Un volet urbain visant la protection du cadre naturel de l'agglomération
- Le lancement d'un schéma directeur de la ville nouvelle.

Avec la fin de l'EPA, le comité du SAN récupère de nouvelles compétences notamment dans les domaines de l'urbanisme et du développement économique et commercial.

Le 1^{er} janvier 2003, le comité du SAN vote à l'unanimité la proposition de transformation du SAN en communauté d'agglomération (CA).

La nouvelle communauté reprend la plupart des compétences exercées par le SAN en matière d'urbanisme, d'environnement, de transport, de voirie et de stationnement, de chauffage urbain, de développement économique, de formation, de culture et de patrimoine, de sport et de loisir.

Nous sommes alors passés d'une intercommunalité chargé de construire la ville nouvelle à une Communauté d'Agglomération au service du développement du territoire. Il est donc nécessaire maintenant de trouver des aménagements capables de renforcer l'identité du territoire tout en collant aux nouvelles prérogatives définies avant.



Logo 1: Nouveau logo de la ville de Cergy

C. Le déséquilibre habitant/logement/activité

1. La population

année	Nombre d'habitants
1968	2203
1975	8896
1982	19357
1990	48227
1999	54816
2003	56167

Ville de Cergy, service documentation et archive, 30 septembre 2004

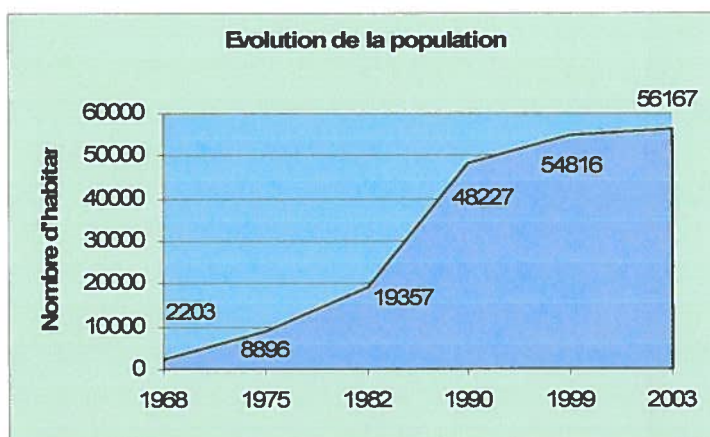
Tableau 1: Population de Cergy

a) Une population jeune

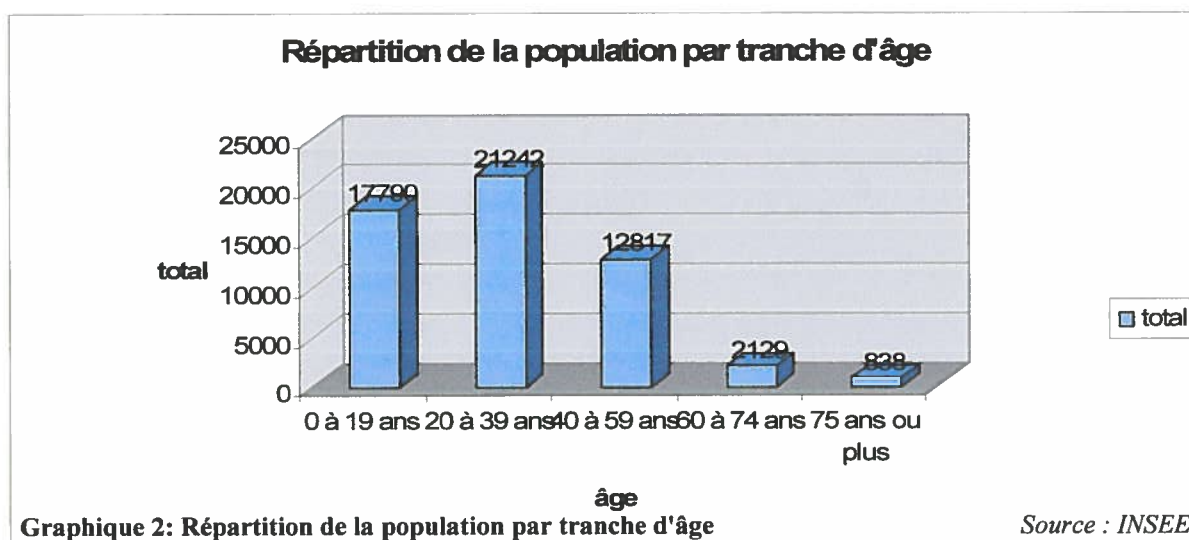
La population de l'agglomération, héritée des forts apports migratoires dont ont bénéficié la ville nouvelle et sa périphérie, présente un profil jeune.

A l'image des autres villes nouvelles, Cergy-Pontoise comprend une majorité de populations de 0 à 39 ans (72,9 % au RGP 1990 – 71,41 % pour l'ensemble des autres villes nouvelles).

Cette attractivité vis à vis des jeunes populations se confirme. En effet, 86,54 % des populations venant occuper les logements neufs ont entre 0 et 39 ans (source : SGVN-EPA enquêtes ménages 1990-1997).



Graphique 1: Evolution de la population



Graphique 2: Répartition de la population par tranche d'âge

Source : INSEE

Une des implications de cette population jeune est qu'elle représente un potentiel de décohabitation et des besoins en logements à assurer pour amorcer son cursus résidentiel.

b) Un profil social modeste et une précarisation croissante

La structure démographique de l'agglomération nouvelle reste beaucoup plus familiale, et donc plus jeune, que celle de la région et du département. Plusieurs faits caractérisent sa structure démographique :

- le profil des ménages apparaît plus modeste sur Cergy-Pontoise que dans la plupart des autres villes nouvelles (revenus moyens inférieurs, plus grande proportion de ménages non imposés).

- les écarts apparaissent sensibles entre la ville nouvelle et sa périphérie.

Le profil contrasté des ménages entre Cergy-Pontoise et sa périphérie peut être directement relié à la structure du parc différenciée sur ces deux périmètres (plus forte présence de logements locatifs sur la ville nouvelle : 35 % contre 20 %).

Le profil des emplois de Cergy-Pontoise présente cependant une forte dominante de cadres (24 %) qui a de plus assez nettement progressé entre 1984 et 1995 (+9 %).

Cergy-Pontoise et sa périphérie représente un pôle d'emplois important qui équilibre le nombre d'actifs résidents et le nombre d'emplois (taux d'emploi de 1 en 1990).

Le hiatus entre le profil de la population résidente (assez modeste) et le profil social des emplois (emploi de grande qualification en augmentation) tend à montrer que le bassin économique de Cergy-Pontoise est en dépendance avec les centres extérieurs (seconde couronne et Vexin) et qu'il ne parvient pas à enraceriner suffisamment la population que son dynamisme attire.

Cet aspect devra être pris en compte dans la conduite des politiques de l'habitat de façon à continuer de maintenir un bon équilibre habitat emploi.

Les informations disponibles montrent que la part des petits revenus s'accroît. En 1998, le taux d'allocataires de la Caisse d'Allocations Familiales (CAF) est encore de 51,5 %, mais en 5 ans, alors que le taux d'allocataires CAF a chuté de 4 points, celui des aides au logement a augmenté de 1,5 %.

La structure de la population tend vers un appauvrissement, et contraste avec le tissu économique local.

Afin de ne pas amplifier le processus de précarisation en cours, il convient de maintenir le poids des logements locatifs sociaux à environ 30 % tout en s'assurant que les autres segments de l'offre restent suffisamment représentés, d'offrir une réelle diversité de l'offre sur le marché du logement, et enfin de veiller à une répartition équilibrée sur l'ensemble du territoire des logements. Ces enjeux apparaissent essentiels à l'équilibre général de l'agglomération et à son attractivité.

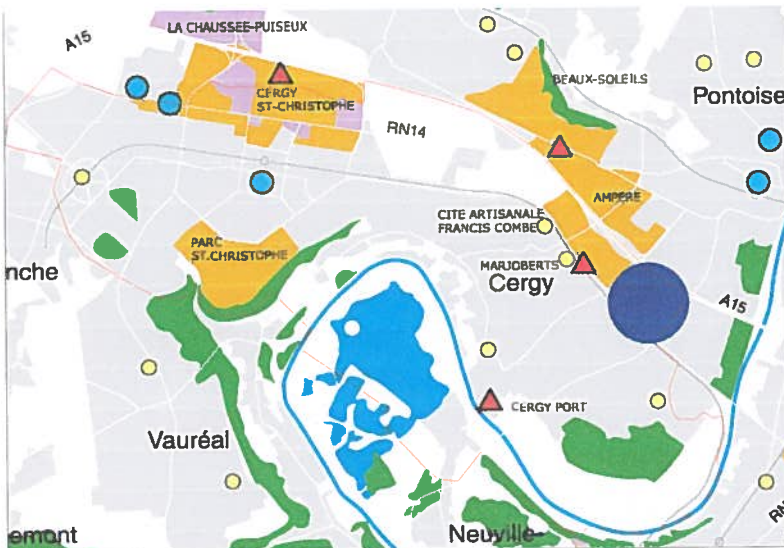
Etude d'aménagement d'une extension pour le port de Cergy

Sur les 320 jours ouvrables de l'année, le centre reçoit en moyenne 23 millions d'entrées. L'agglomération de Cergy-Pontoise est devenue en 20 ans le pôle économique le plus important du nord-ouest de la région Ile-de-France, avec 85 000 emplois.

Des points forts

Ce sont :

- la présence d'un pôle régional attractif, diffusant une forte image commerciale.
- le poids des enseignes nationales, qui génèrent 84% de l'attractivité commerciale de l'agglomération.
- une attractivité externe importante, puisqu'il apparaît que les flux d'achats en entrée



Carte 6: Parcs d'activités et pôles commerciaux Source : CA CP

PARCS D'ACTIVITES et PÔLES COMMERCIAUX

PARCS D'ACTIVITES

Terrains occupés et cédés

Terrains libres

PÔLES COMMERCIAUX

Pôle régional

Pôle majeur d'attraction locale

Pôle important d'attraction locale

Pôle spécialisé

Pôle de proximité

Pôle de proximité futur

sont particulièrement importants et participent à la vie économique de l'agglomération. Les zones du Vexin et de la Vallée de l'Oise dépendent très fortement du commerce cergypontain.

- une structure commerciale plutôt saine : le nombre de cellules vacantes reste globalement raisonnable (11,5 % contre une moyenne de 10 % dans les autres agglomérations) et moins d'un quart des établissements nécessiterait une rénovation.

Des points de déséquilibre

Ce sont :

- un déséquilibre spatial de l'offre commerciale : le pôle commercial de Cergy Préfecture représente à lui seul un tiers de l'attractivité commerciale de l'agglomération.
- une part insuffisante du commerce traditionnel dans l'attractivité : 93 % des commerces ne génèrent que 20 % de l'attractivité totale de l'agglomération.
- une diversité de l'offre limitée : le choix est numériquement important mais l'offre est souvent dupliquée, notamment du fait de l'importance des enseignes nationales, dont beaucoup présentent des offres similaires en style et en prix. Il n'y a pratiquement pas d'offre dans le moyen / haut de gamme.
- une faiblesse de la communication externe : on déplore le manque de dynamisme dans la valorisation des produits et certains points de vente souffrent d'un manque d'entretien.

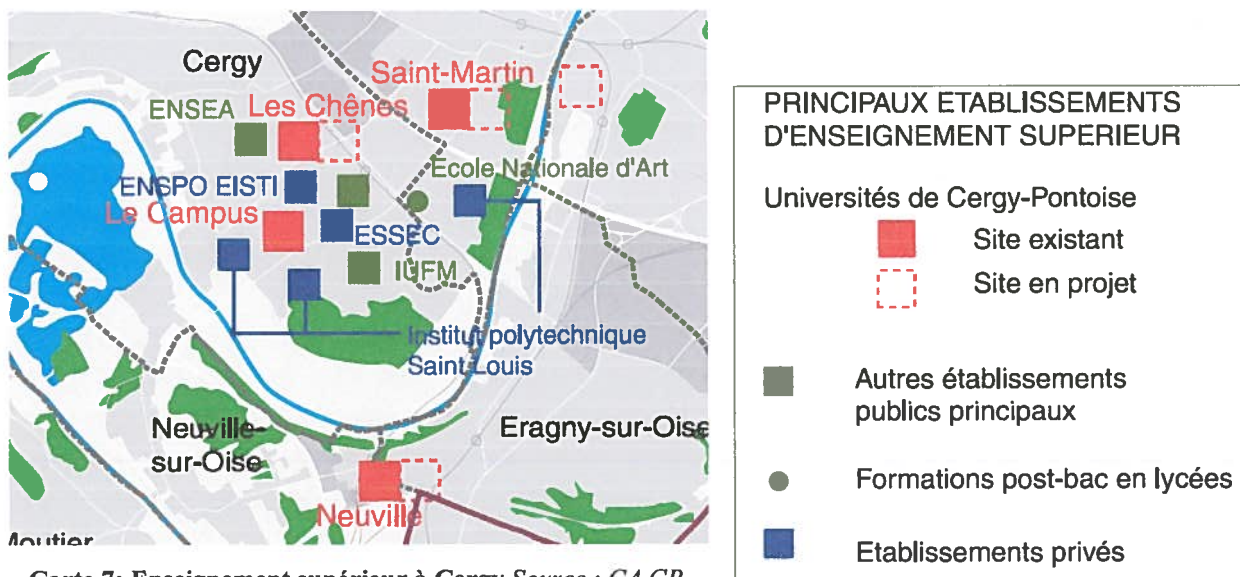
b) Des entreprises de qualité...

Grandes écoles, sociétés internationales, secteurs de pointes,... : ces « localisations » de prestiges permettront aux économistes de l'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) de forger à Cergy une carte de visite prestigieuse. Elles contribueront à convaincre beaucoup d'autres entreprises de la capacité de la ville nouvelle à devenir un pôle économique d'avenir.

On trouve entre autre :

- Le siège social de 3M qui est la première entreprise à faire le pari de la ville nouvelle.
- Le siège social de SPIE Batignolles (Entreprise de BTP)
- Des branches de Peugeot, Renault et de BP France
- Le centre de recherche de la SAGEM
- CIC : centre administratif bancaire
- THOMSON
- EDF-GDF
- 2 581 PME-PMI qui constituent les $\frac{3}{4}$ des entreprises implantées à Cergy Pontoise

c) ...et des écoles réputées



Carte 7: Enseignement supérieur à Cergy Source : CA CP

La ville de Cergy Pontoise comprend plusieurs écoles réputées, qui ont depuis la création de la ville, contribuées à l'essor pédagogique et scientifique de celle-ci, et incarnent aujourd'hui une vraie réussite. Elle comprend :

- L'université de Cergy Pontoise avec ses différents pôles scientifique, littéraire et technique.
- L'Ecole Supérieure des Sciences Economiques et Commerciales (ESSEC), qui est la première école à s'être installée à Cergy.
- L'Institut Polytechnique Saint Louis.
- Une école dentaire française (ENSPO)
- Une Ecole Internationale des Sciences du Traitement de l'Information (EISTI)
- L'Ecole Nationale Supérieure de l'Electronique et de ses applications (ENSEA)
- Un IUQM.
- Une Ecole Nationale d'Art.

d) Un contraste entre le profil social des résidents et le tissu économique

Cergy-Pontoise et sa périphérie immédiate représentent un pôle d'emplois importants qui équilibre le nombre d'actifs résidents et le nombre d'emplois.

Le profil des emplois privés de l'agglomération de Cergy-Pontoise présente une forte proportion de cadres (24 % de l'emploi total en 1995 – sources : SGVN d'après INSEE), qui a de plus assez nettement progressé entre 1984 et 1995 (+9 %).

Néanmoins, il convient de relativiser la portée de cette tendance (plus haute qualification des emplois) et de s'intéresser au profil des actifs résidant à Cergy-Pontoise. Les actifs résidant à Cergy-Pontoise étaient constitués à 33,2 % d'employés et 24,2 % d'ouvriers en 1990. Les enquêtes ménages entre 1990 et 1999 montrent que dans le parc de logements neufs, la part des employés (34,2 %), des professions intermédiaires, c'est-à-dire de l'encadrement intermédiaire (27,2 %), et des ouvriers (12,6 %) demeure importante.

Ce constat porte à s'interroger sur plusieurs processus en cours :

- d'une part, sur une certaine dépendance de l'agglomération de Cergy-Pontoise avec les centres extérieurs (Vexin, Hauts-de-Seine, Yvelines) pour le logement, notamment des actifs ayant un emploi hautement qualifié (risque d'évasion d'une certaine catégorie de population)
- d'autre part, sur l'inadéquation entre la qualification des habitants et la qualification des emplois offerts (risque d'une population en place ne trouvant pas de travail dans le bassin d'emploi).

L'impact de ces processus pourrait remettre en cause l'équilibre habitat-emploi. Les choix futurs tant en matière de politique de développement économique, d'habitat, d'éducation et de formation, devront apporter des solutions afin d'enrayer ces processus.

3. Le logement

a) Un parc de logements voué à la diversité sociale

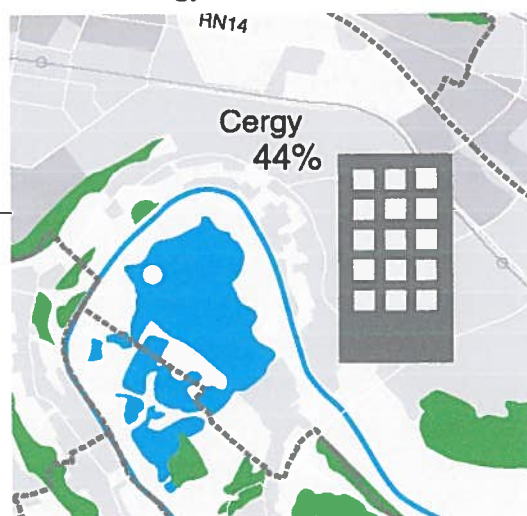
Depuis une trentaine d'années, l'agglomération de Cergy-Pontoise n'a cessé de contribuer à l'accueil de populations nouvelles, avec pour objectifs : la diversité de l'habitat dans le but de tendre vers l'équilibre social, la création d'un cadre de vie de qualité avec des équipements publics ainsi que des infrastructures adaptées.

PART DES LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX EN 1998



logements HLM
sur l'aire étudiée
dans l'agglomération

33%
35%



Carte 8: Part de logements sociaux sur la commune
Source : CA CP

Cependant, le projet de ville qui voulait que la ville nouvelle soit un modèle de mixité sociale est en contradiction avec le parc de logement de la ville. En effet celle-ci comporte 44% de logements sociaux, ce qui plus de deux fois supérieur à la norme de 20% de la loi SRU.

b) Enquête

Le Cabinet Guy Taïeb Conseil (dans le cadre de son étude pour le SAN et la DDE en 1999) a réalisé une enquête auprès des ménages de l'agglomération ayant emménagé ou déménagé. Cette enquête donne des éléments d'appréciation de l'attractivité de l'aire d'étude. Les principales conclusions portent sur :

- la mobilité interne (les gens qui ont déménagé sur l'agglomération) : elle est constituée en majorité de jeunes décohabitants et d'étudiants, plutôt en quête de logements locatifs (privé ou social) et de petite et moyenne taille ; elle est aussi constituée de quelques accédants à la maison individuelle.
- les entrées dans la ville: elles sont réalisées pour la plupart pour des motifs professionnels et concernent à 50 % le locatif privé et 30 % l'accession.
- les sorties : elles montrent que 74 % des ménages interrogés se sont installés dans un périmètre proche de l'agglomération, pour des motifs de recherche d'un logement plus grand, dans un environnement urbain plus traditionnel.

L'enquête tend à démontrer l'attractivité du secteur du point de vue des prix du marché immobilier et du marché locatif, notamment pour les jeunes ménages. Elle met aussi en exergue certains éléments de rejet du secteur tenant aux formes urbaines et à l'environnement social.

L'analyse des résultats de l'enquête conclut que l'agglomération tend à accueillir des ménages relativement modestes, et à contrario, ne parvient pas à retenir les ménages plus aisés.

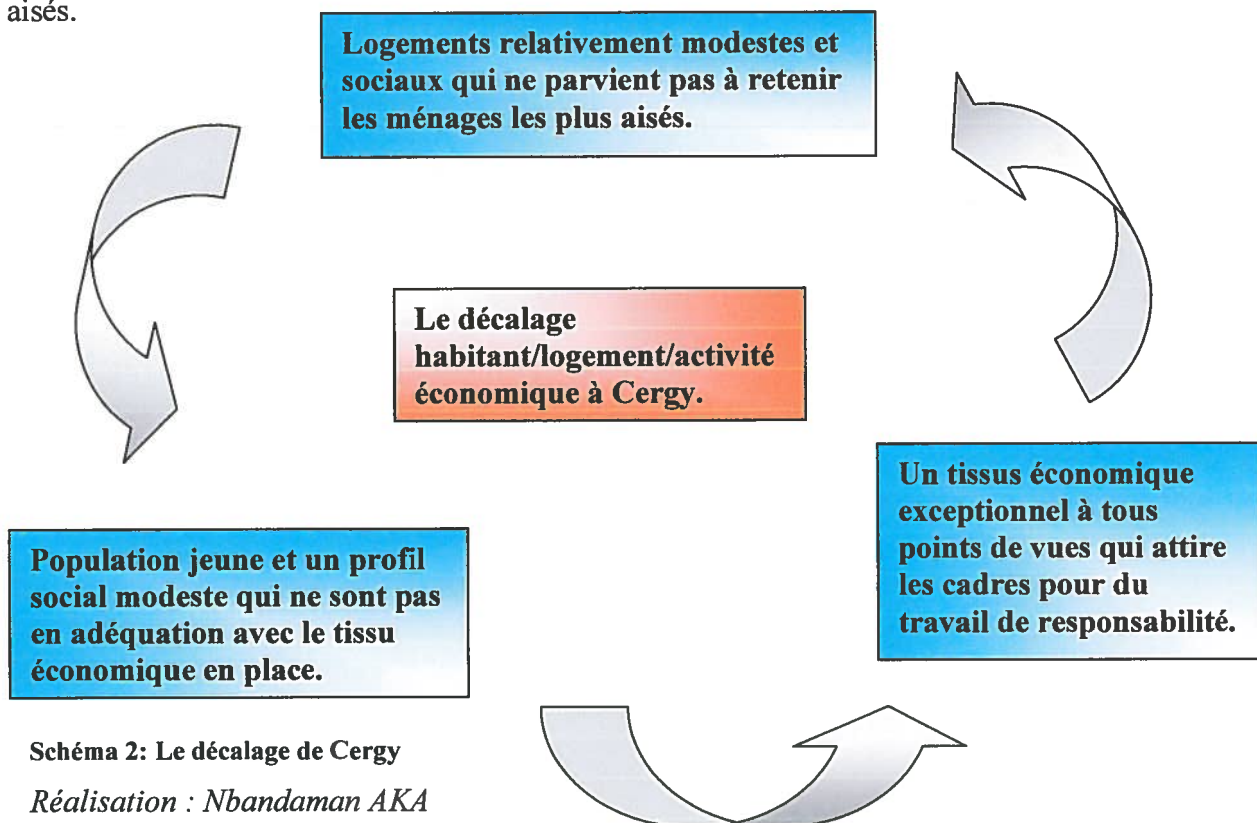


Schéma 2: Le décalage de Cergy

Réalisation : Nbandaman AKA

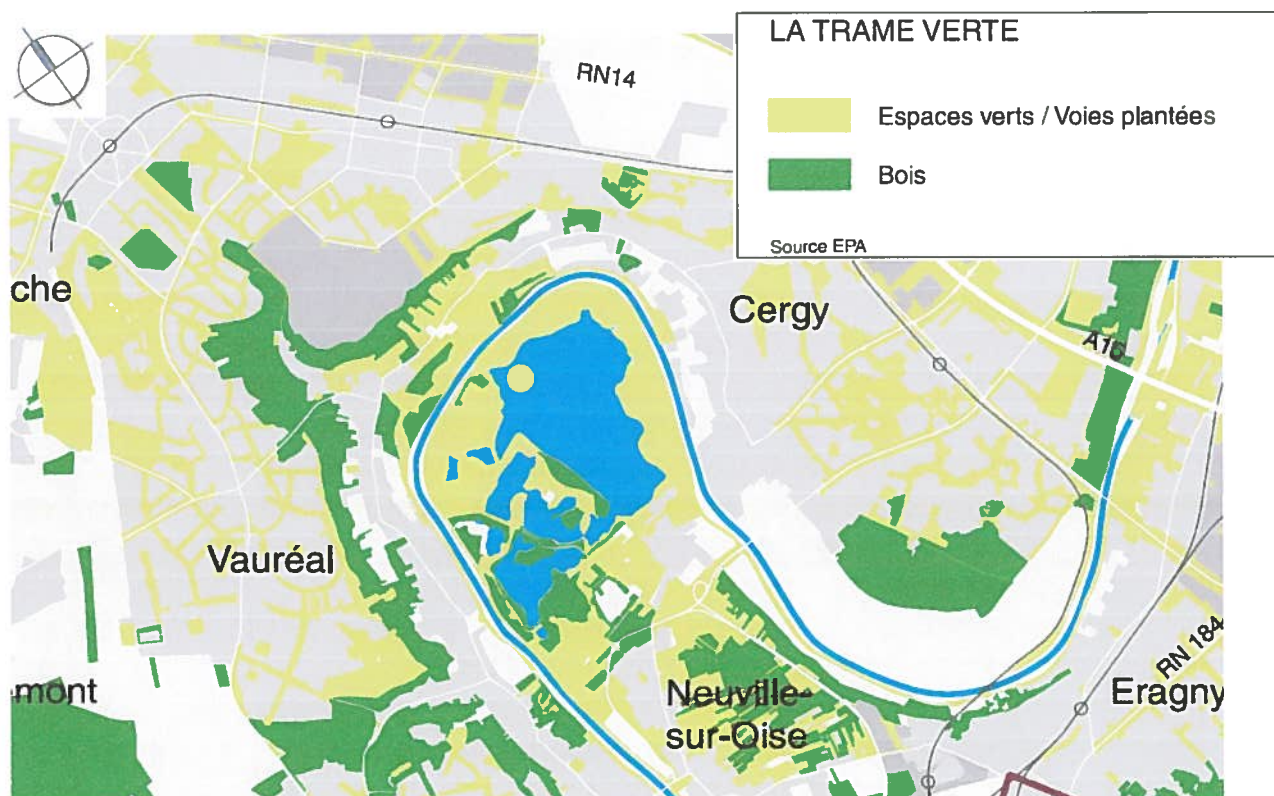
La solution à ce problème serait de continuer à tendre vers un vrai équilibre social avec la construction de logements pour les classes moyennes et aisées, tous en continuant la construction de logements relativement modestes pour la population jeune en place. Un effort devra aussi être fait pour que cette population jeune puisse participer à ce tissu économique de pointe.

4. L'environnement dans la ville

a) Une ville verte

Les principes de composition de la ville de Cergy ont accordé, dès l'origine, une large part à la végétation, introduite par l'aménageur dans la conception des différents quartiers de la ville. Elément à part entière du paysage urbain, la trame verte issue des opérations d'aménagement complète la structure végétale naturelle du territoire. Elle participe sous plusieurs formes à la structuration de l'espace et des paysages.

A Cergy, des rives de l'Oise au coteau de Gency et au square de la Vénus-des-loups à Cergy-le Haut, les arbres, les sous-bois, les sentiers, les gazons et les massifs de fleurs sont partout. A quelques pas des avenues et des quartiers d'affaires, la nature reprend ses droits. Cergy est comme un immense jardin dessiné en amphithéâtre autour du fleuve et des étangs de sa base de loisirs.



Carte 9: Occupation des espaces verts à Cergy

Source : CA CP

A Cergy il y a 525 ha d'espaces verts, soit 93 m² par habitant, la ville a donc su jouer entre développement urbain et conservation des zones naturelles. Une forte densité de voies plantées ainsi que 9 200 arbres et 100 000 fleurs ont permis à la ville d'avoir trois fleurs au concours des villes fleuries.

Les 525 hectares d'espaces verts se répartissent de la façon suivante :

- Espaces urbains : 125 ha dont 9 parcs
- 5 bois : 50 ha
- Coteau verts bordant l'Oise : 50 ha
- Base de loisir : 150 ha sur la commune sur 250ha
- Surfaces agricoles, cultures maraîchères : 150 ha

b) La base de loisir

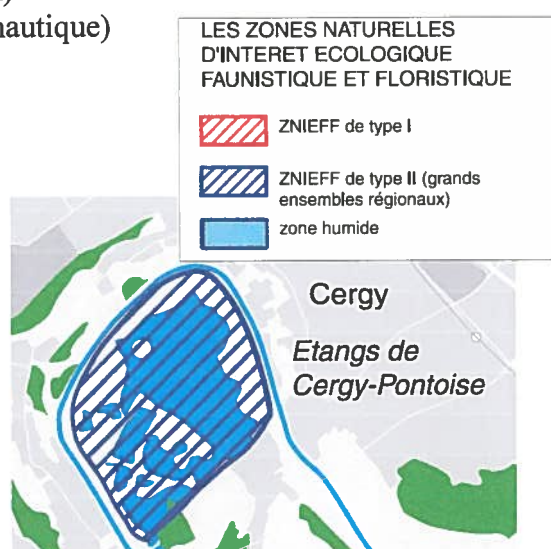
La base de loisir a été ouverte en 1972 sur une ancienne sablonnière. Sa surface est de 250 hectares. Elle se compose de quatre étangs principaux :

- L'étang de la Folie (où se pratique le canoë-kayak)
- L'étang des Hautes Bornes (où se pratique le ski nautique)
- L'étang des Egeurrets
- L'étang des Galets

On y trouve une importante réserve ornithologique. Toute la base est classée dans une ZNIEFF de type de II.

En 2000, un parcours d'eau vive a été ouvert. C'est une des 12 bases de loisir d'Ile-de-France et la seule du Val-d'Oise.

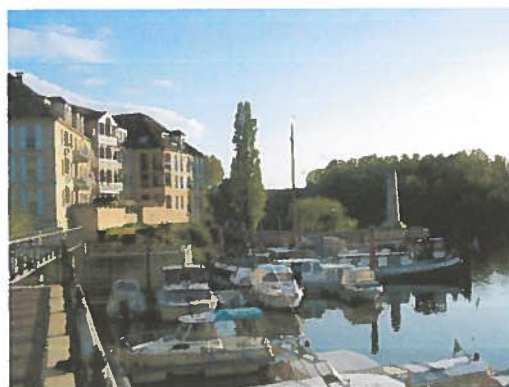
La base de loisir de Cergy a un tel potentiel d'attractivité au niveau du tourisme et des loisirs fluviaux que les efforts pour la mettre en place et l'entretenir sont considérables. D'autres lieux sont donc moins bien servis tel que les bords de l'Oise et leurs capacités d'attraction sont dénigrées.



Carte 10: La ZNIEFF des étangs de Cergy
Source : CA CP

c) Le port

Le port de Port Cergy situé au bord de l'Oise et construit en 1990, est un havre de paix. Situé en face des étangs de Cergy il subit les effets plus que bénéfiques de la base de loisir mais aussi de sa notoriété même. Autour de cette petite marina, se sont construit des habitations en accord avec ce cadre de vie. Cependant, cet ensemble est maintenant saturé et rien n'est fait pour le faire continuer à prospérer.



Photographie 6: Port Cergy

Etude d'aménagement d'une extension pour le port de Cergy

Des terrains maraîchers situés eux aussi en bord de l'Oise et qui jouxtent Port Cergy sont laissés à la dérive par les pouvoirs publics. Situé en zones inondables, ils détonnent avec le cadre « chic » que renvoie le quartier de Port Cergy.



Vue panoramique 1: La zone maraîchère du port

D. Une multitude de projets possibles pour Cergy

Tout projet d'aménagement, quel qu'il soit, se doit de s'intégrer dans une logique territoriale, sur un ou plusieurs niveaux, et prendre en compte les différents objectifs émis par les différentes collectivités territoriales. Ainsi pour que le projet de réflexion d'agrandissement du port de Port Cergy se réalise, il faut qu'il puisse s'inscrire dans diverses logiques de projet, comme celui de la ville, de l'agglomération de Cergy Pontoise, ou de la région Ile de France.

1. Le projet de ville

On a vu dans l'analyse de la ville certains dysfonctionnements lors des différentes étapes de sa construction. C'est pourquoi après avoir fait un bilan de ses atouts et de ses faiblesses la ville s'est dotée d'un vrai projet de ville composé des orientations suivantes :

- Redynamiser le centre ville et donner une image à la ville
- Conforter et améliorer les infrastructures d'enseignement
- Mettre en place de vrais circuits pionniers
- Maintenir et renforcer le niveau de verdure de la ville
- Renforcer l'offre en matière de stationnement et améliorer la voirie
- Intervenir au niveau urbain, économique et social dans les quartiers

Grâce à ces différentes actions Cergy espère améliorer le quotidien de ses habitants et de changer l'image qu'on a d'elle, de ville nouvelle à moitié finie, de ville nouvelle à moitié réussie.

2. Le projet de l'agglomération nouvelle de Cergy Pontoise

La communauté d'agglomération de Cergy Pontoise s'est dotée d'un schéma directeur le 3 juin 1999. Premier schéma directeur de la nouvelle structure communale (CA), celui-ci définit les principales orientations en matière d'aménagement et certaines dirigeront l'évolution du projet.

a) Le logement et l'environnement

Assurer, dans le respect des équilibres sociaux et notamment de la diversité de l'habitat, le développement urbain de l'agglomération pour répondre notamment aux besoins des populations résidentes et renforcer l'identité de Cergy-Pontoise :

- par l'ouverture limitée de nouvelles zones à l'urbanisation, dans le souci de maîtriser l'étalement urbain et de préserver les franges naturelles de l'agglomération.
- par la préservation des centres anciens historiques et des coeurs de village à caractère rural, la conservation des atouts paysagers que sont les franges naturelles de l'agglomération comme les bords d'Oise et leurs côteaux, et plus généralement le renforcement de la qualité de l'environnement par la maîtrise des rejets et pollutions divers afin de protéger la qualité du cadre de vie.

- Pour préserver et renforcer la cohésion sociale
- Développer et diversifier l'offre de logement
- Pour une agglomération en harmonie avec son environnement

b) Activité économique

Favoriser le développement économique de Cergy-Pontoise et assurer ainsi le respect de l'équilibre habitat-emploi et, pour cela, positionner plus fortement l'agglomération au sein de la région Ile-de-France :

- par une plus grande valorisation de l'offre foncière, de locaux d'activités et de bureaux existante, et sa diversification afin de répondre et d'anticiper les besoins des acteurs économiques.
- par le renforcement de l'attractivité économique de l'agglomération grâce à ses services et à ses infrastructures de transport par route, fer, air et fleuve.
- par le rééquilibrage et la maîtrise du développement du tissu commercial local dans le cadre de la charte de développement commercial.

- Tendre vers un équilibre entre habitat et emploi
- Pour un positionnement fort au sein de l'Ile-de-France

c) Infrastructure routière

Répondre aux besoins en infrastructures générés par le développement économique et urbain :

- par la desserte des quartiers nouveaux, la création de liaisons intercommunales rapides et de liaisons efficaces de l'agglomération aux autres pôles urbains de l'Ile-de-France et du bassin francilien par des infrastructures routières et ferroviaires adéquates.
- par la performance et l'efficacité, pour les populations comme pour les activités économiques, des réseaux de transports en commun appuyés sur des voies en site propre, des pôles d'échanges performants et un développement quantitatif et qualitatif du réseau ferré.

- Pour une mobilité maîtrisée
- Pour une structure urbaine renforcée, équilibrée et de qualité

Compatibilité avec les objectifs généraux et les grandes composantes du projet d'aménagement régional

Inscrits dans le cadre d'une politique de croissance maîtrisée pour l'Ile-de-France en solidarité avec le bassin parisien, les objectifs du SDRIF sont la sauvegarde de l'environnement, le renforcement des solidarités entre les territoires et la facilitation des échanges. Ces objectifs sont déclinés dans le projet d'aménagement de l'Ile-de-France en trois grandes composantes:

- protéger les espaces naturels, boisés et agricoles et les valoriser au sein même de la ville.
- structurer les espaces urbains actuels et futurs dans une organisation polycentrique comportant des pôles urbains et des équipements forts structurant la région.

- améliorer et développer les réseaux de transport pour répondre aux besoins accrus de mobilité.

Ces objectifs recourent les orientations du schéma directeur et influenceront aussi le projet.

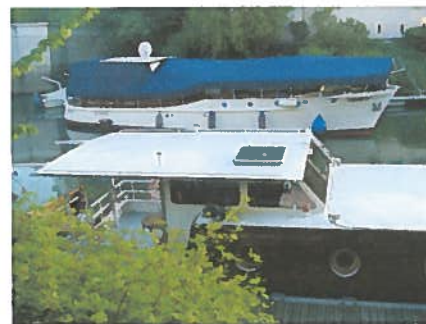
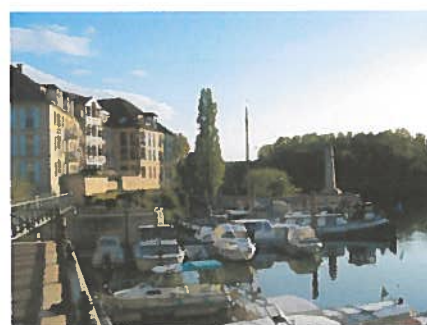
3. Contrat de plan Etat –Région pour la valorisation touristique de la voie d'eau en Ile-de-france

Dans le contexte de la préparation du schéma régional du tourisme et des loisirs en Ile-de-France, de la présentation au Conseil de Paris du plan d'aménagement des berges de la Seine et alors que la négociation du contrat de plan Etat-Région 2000-2006 est engagée, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris présente ses 22 propositions de valorisation touristique de la voie d'eau en Ile-de-France.

Ces propositions, réparties en trois grands axes d'actions, concernent :

1. La mise en place de nouveaux produits touristiques
2. Le développement des activités de plaisance
3. L'amélioration de la connaissance statistique et les actions de communication et de promotion.

II. Port Cergy, un pôle secondaire sous exploité



A. Un petit havre de paix

1. Contexte géographique

Port Cergy est situé au Sud de la ville de Cergy sur les rives de l'Oise. Il jouxte le quartier du village et est délimité par :

- La rue de Neuville au Nord
- La rue Jean Bart à l'Est
- L'Oise à l'Ouest
- Le boulevard de l'Hautil au Sud

L'accès en voiture se fait par le boulevard du Port qui amène directement aux abords du port. Le port est situé à 15 minutes à pied de la gare RER de Cergy, et une ligne de bus dessert celui-ci.

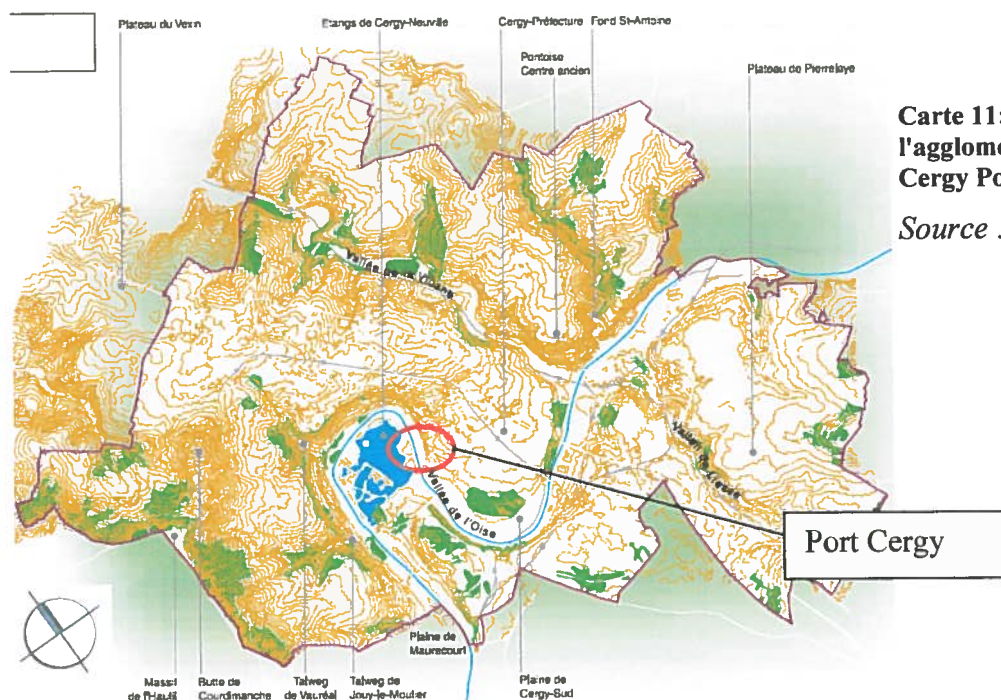


Plan 4: Localisation de port Cergy

Source : Plan Mappy Internet

Cergy se développe de part et d'autre de la dernière boucle formée par l'Oise avant sa confluence avec la Seine. Située à une cote moyenne de 25 mètres, la rivière forme une vallée étroite et relativement encaissée qui s'élargit de manière significative au niveau de la plaine maraîchère de Cergy-sud et à l'intérieur de la boucle où prennent place les étangs de Neuville. Elle est surplombée par :

- à l'ouest, l'extrémité est du plateau du Vexin français, dont l'altitude s'élève à 100 mètres environ et qui détermine des côtes pentus en rive droite de l'Oise ;
- à l'est, dans le prolongement de la forêt de Montmorency, le plateau de Pierrelaye dont l'altitude moyenne est de 60 mètres ;
- au sud du plateau du Vexin, la longue arête des buttes de l'Hautil qui culmine à 191 mètres.



Carte 11: Relief de l'agglomération de Cergy Pontoise

Source : CA CP

2. La nature du sol

Vers le port le sol est sablonneux et repose sur un sous-sol calcaire. Les terres sont d'une faible valeur et plantées de bois. Des terrains d'alluvions environnent les rives de l'Oise. La plupart, en contre côté jusque sur le haut plateau, sont calcaires reposant sur un sous-sol donnant des pierres à bâtir des moellons ou des pierres à chaux.

3. Le climat

Le village et le port de Cergy, par sa situation topographique, faisant face à l'Est, au Sud et à l'Ouest et ayant au Nord de hauts côteaoux, se trouve avoir un climat tempéré. C'est le climat séquanien ou de Paris.

4. Les abords de Port Cergy

Port Cergy est situé entre le quartier du village et une zone maraîchère.

Lors de sa construction, et pour éviter de dénaturer le caractère architectural du village, Port Cergy reprend quelques règles urbanistiques de celui-ci, telles que l'implantation des constructions en « front à rue », l'ordre continu, l'îlot... Ne s'agissant cependant pas d'une architecture proche du village, il convient de conserver et de poursuivre à ce quartier ses gabarits et son caractère. Les volumes bâtis, par leur envergure et leur implantation, affirment l'aspect urbain du lieu.



Photographie 7: Bâti du port



Photographie 8: Bâti village avec sa place du monument au mort



Etude d'aménagement d'une extension pour le port de Cergy

La zone maraîchère, quant à elle, se situe au bout du quartier et représente entre $\frac{1}{4}$ et $\frac{1}{3}$ de la surface du quartier de Port Cergy. Cette zone s'étend des bords de l'Oise à un tissu de maisons isolées, sur environ 280 mètres de longueur sur 280 mètres de large. C'est l'endroit idéal pour la construction d'un port bis ou d'une extension avec toute son infrastructure qui en découle.

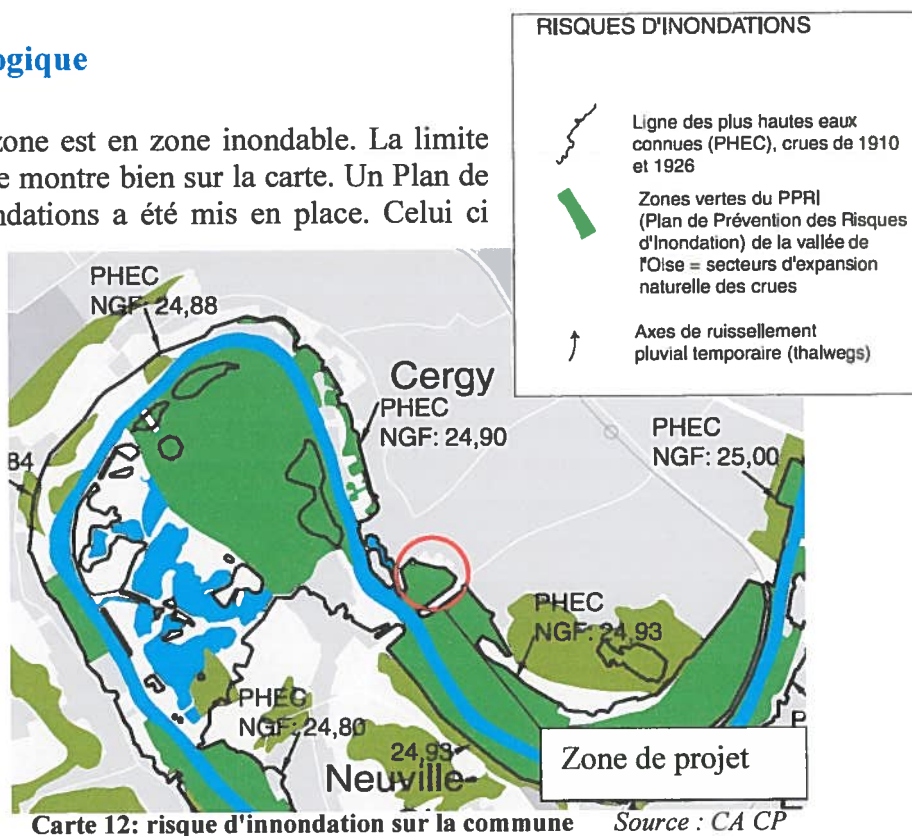


Photographie 9: zone maraîchère du port

5. Contexte hydrologique

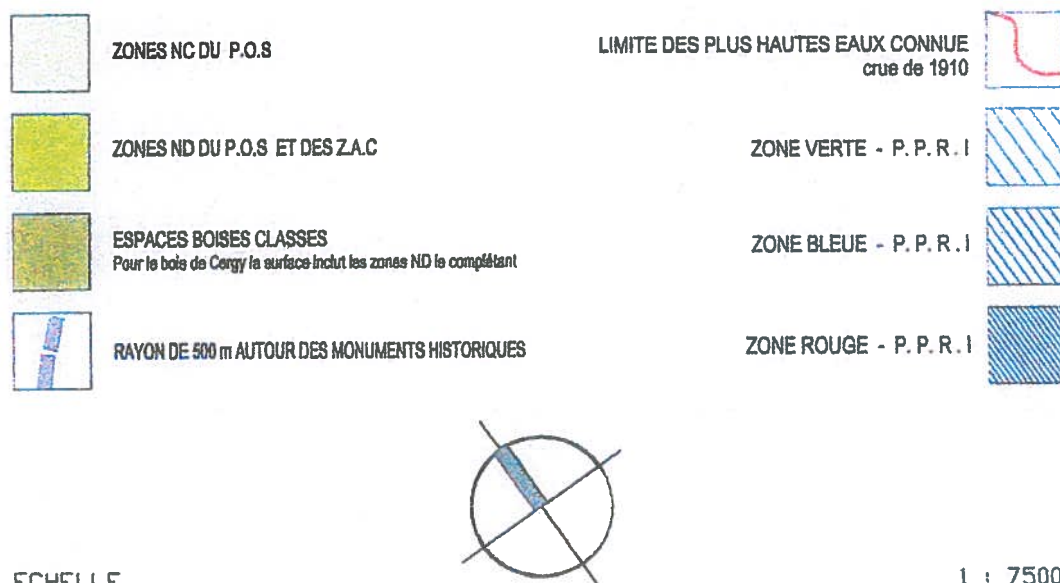
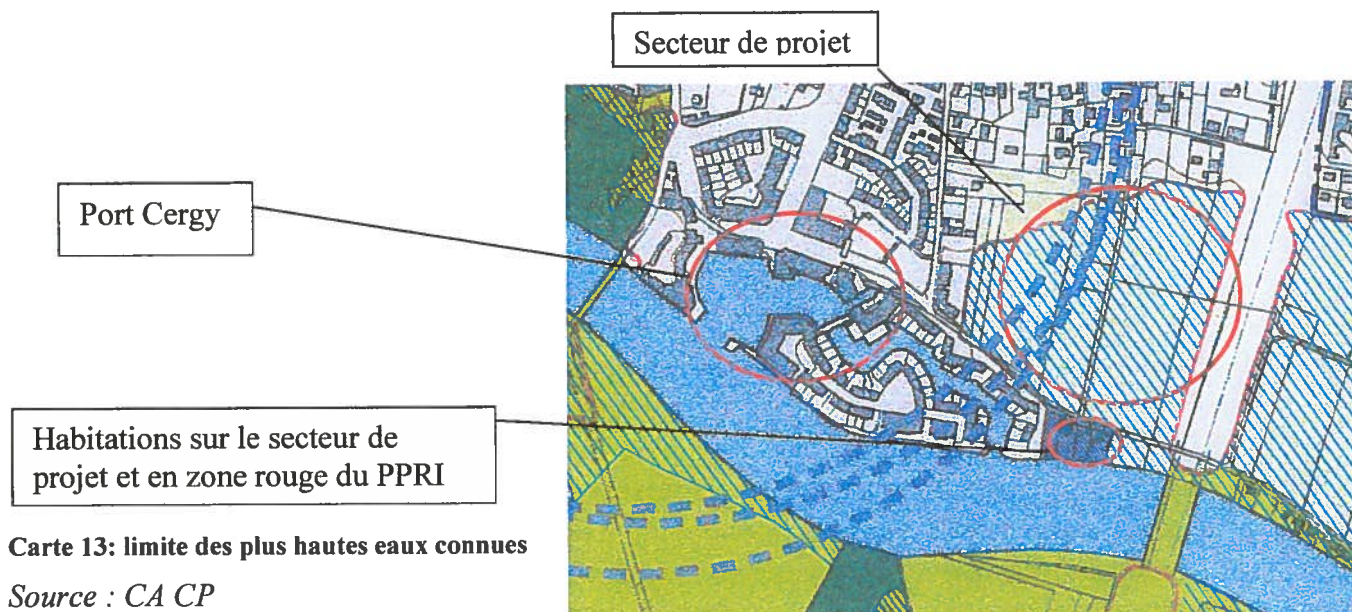
Cependant toute cette zone est en zone inondable. La limite des plus hautes eaux connues le montre bien sur la carte. Un Plan de Prévention des Risques d'Inondations a été mis en place. Celui ci révèle que deux habitations sur la zone du port sont en « zone rouge », c'est à dire que c'est la zone urbanisée la plus touchée.

Il stipule qu'il faut éviter que d'autres personnes ne s'y installent. Ne sont autorisés que les travaux d'entretien, de mise en conformité et d'extension modérée. En ce qui concerne l'implantation de nouvelles activités, on peut envisager notamment celles liées à



Etude d'aménagement d'une extension pour le port de Cergy

l'exploitation et à l'usage de la voie d'eau (navigation, tourisme, loisir), les équipements publics d'intérêts généraux (voiries départementales, nationales, autoroutes, réseaux et ouvrages afférents)



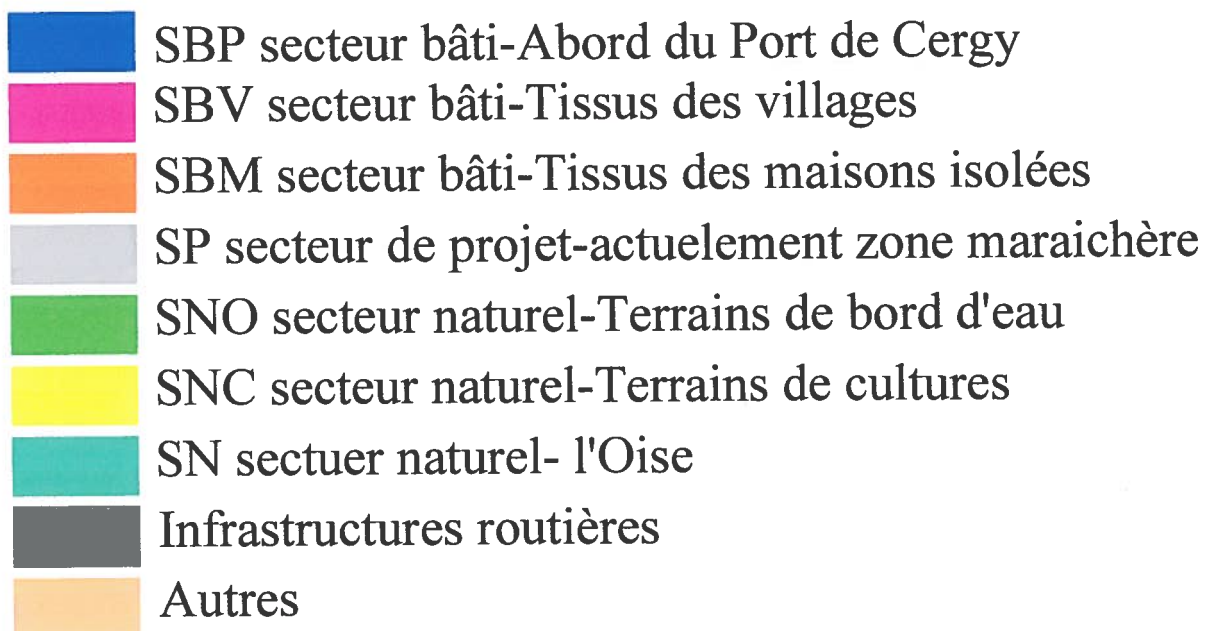
Pour le moment, ce secteur reste à vocation agricole conformément au Schéma Directeur de l'Agglomération Nouvelle approuvé le 6 juillet 2000. La remise en cause de cette vocation impliquera de revoir les dispositions de ce Schéma, et donc du plan d'occupation de sols.

Ce classement ne signifie pas la communauté d'agglomération veuille laisser cette zone en zone maraîchère, mais vise à préserver l'intégrité du site contre le bétonnage abusif et la promotion immobilière. Des projets sont donc possibles mais réglementés par l'architecte des bâtiments de France.

La rivière « l'Oise » qui prend sa source en Belgique et se jette dans la Seine à Conflans traverse le territoire d'Est en Ouest. C'est un des cours d'eau les plus importants par situation géographique et les marchandises qu'il transporte.

6. Mode d'occupation des sols

Mode d'occupation des sols



Plan 5: Mode d'occupation des sols

Réalisation : Nbandaman AKA

7. Le port

Le port de Cergy a été inauguré le 4 octobre 1990. Sa capacité actuelle est de 85 places sur une superficie de 6300 m².

Accueillant les bateaux du monde entier (Hollande, Belgique, Allemagne, Canada, Nouveau Mexique...), le petit port de plaisance a une renommée internationale.

Imaginé par François SOERY, le port constitue la couture entre le petit village vexinois et la ville nouvelle. Par un travail sur les perspectives avec l'église, sur les matériaux et les formes, le port renoue avec une architecture régionaliste tout en permettant à Cergy de prendre pied sur l'Oise.

Première marina d'Ile-de-France, Port Cergy est aujourd'hui une pièce maîtresse de la ville paysage. La greffe sur l'eau a pris.

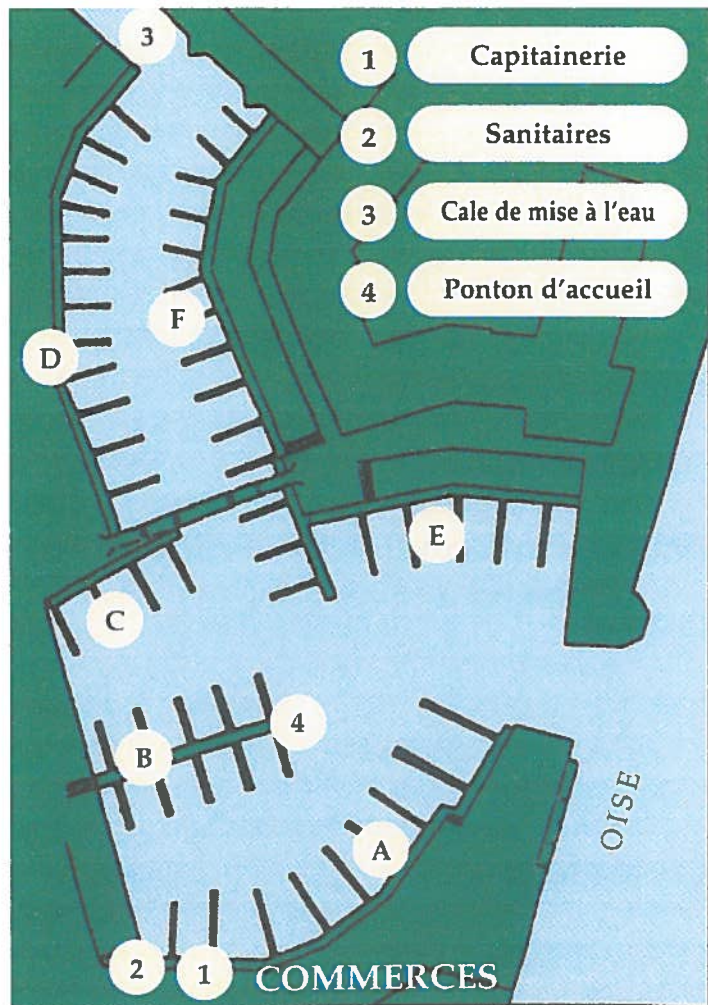


Schéma 3: Disposition du port

Source : Dépliant information Port Cergy

50 m

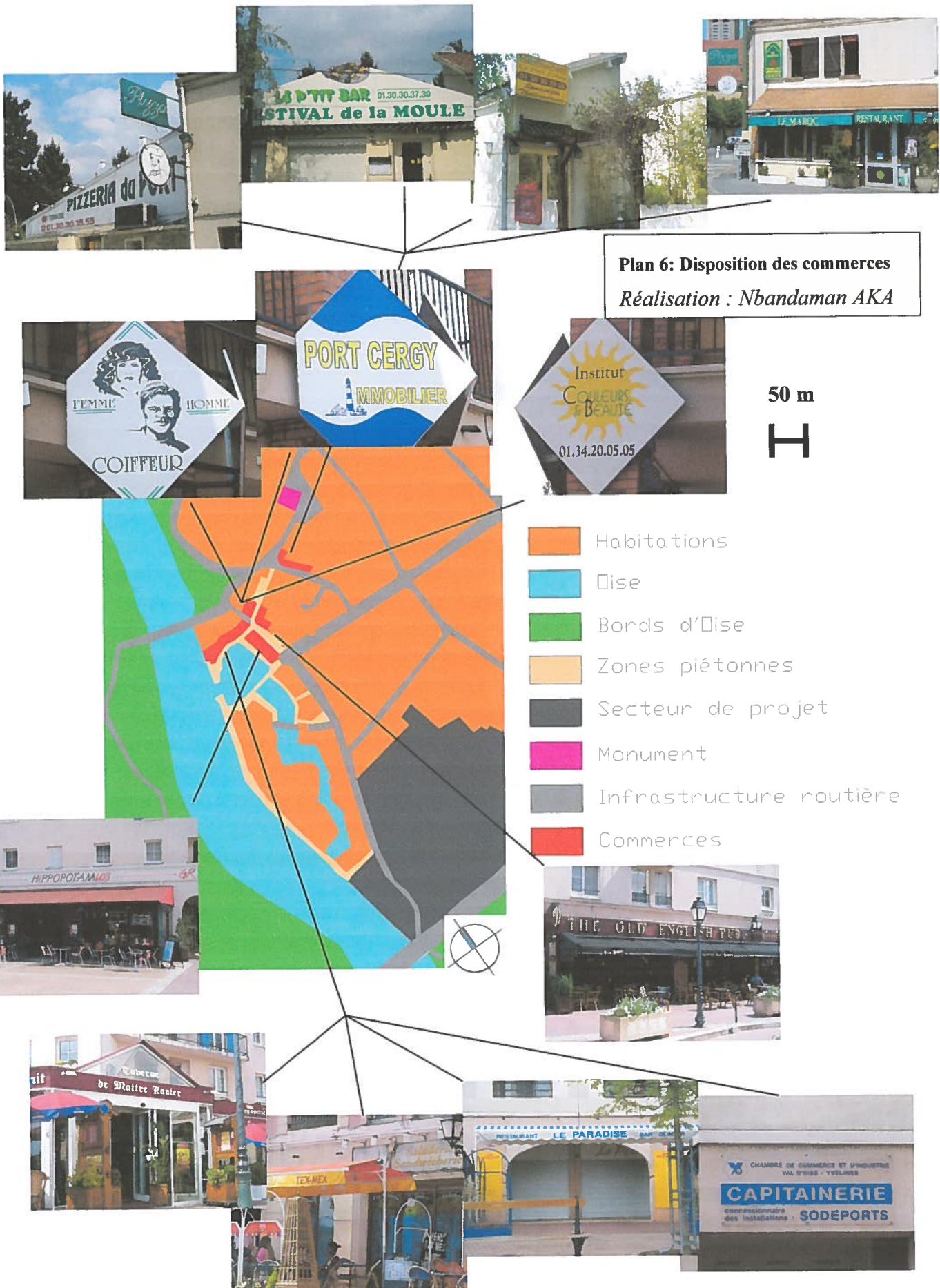
8. L'activité économique

Lors de la construction du port plusieurs commerces se sont installés à proximité pour bénéficier de l'attraction de celui sur les habitants. La plupart de ces commerçants font de la restauration et il y a peu ou quasiment pas de place laissée aux activités nautiques.

Les seuls commerces hors restauration sont un coiffeur, une agence immobilière et un institut de beauté. Ils sont assez représentatifs des besoins de ce quartier assez aisé.

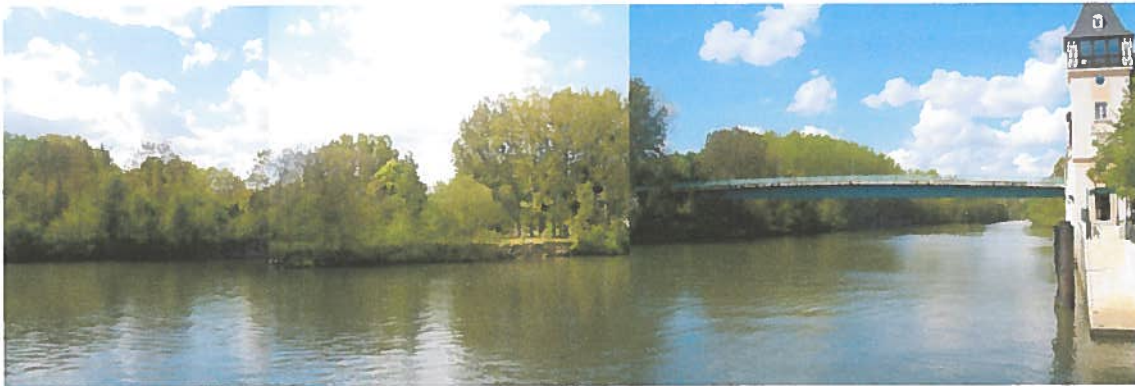
Situés tout autour du bassin, sur les voies piétonnes et dans la rue Pierre Scheringa, les commerces disposent de terrasses avec vue sur le port, ce qui leur confèrent des places stratégiques de choix pour attirer la clientèle. Tout comme le port qui est saturé, ils arrivent à saturation tout le long de l'année sauf pour les commerces un peu en retrait dans la rue Pierre Scheringa qui connaissent une saison creuse en hiver.

Etude d'aménagement d'une extension pour le port de Cergy



B. Environnement et réglementation

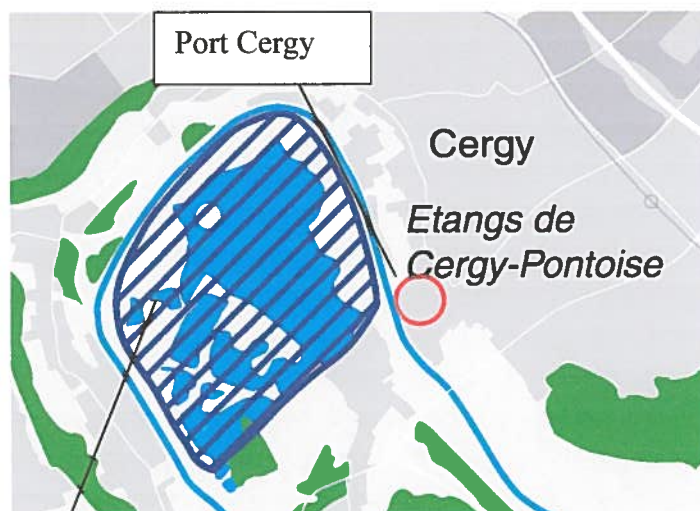
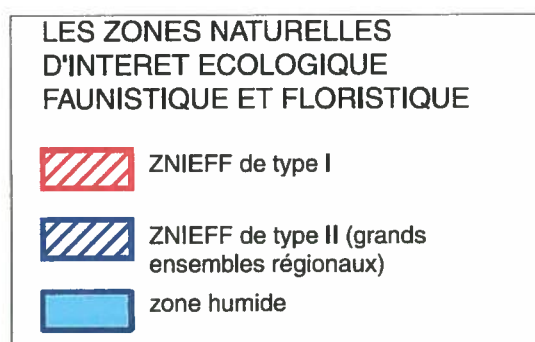
1. Un paysage exceptionnel



Vue panoramique 2: Un cadre magnifique à portée de main

Situé au bord de l'Oise, Port Cergy dispose d'un cadre naturel magnifique. En effet face à lui se dresse la base de loisirs de Cergy-Pontoise. Cette étendue de nature offre au Port un cadre idyllique et un voisinage calme et agréable. De plus, la base de loisirs est classée en Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF).

2. Un cadre naturel à deux pas...



Carte 14: La ZNIEFF de la base de loisir

Source : CA CP

Le fond de la boucle de l'Oise, loin de la grande fréquentation de la base de loisirs, est le lieu privilégié de l'avifaune et de multiples espèces qui sont présentes de façon permanente ou intermittente.

En hiver, la faune, toujours très présente quelle que soit la saison, en profite pour s'épanouir. En effet, durant la belle saison (d'avril à septembre) la multiplication des activités et la fréquentation ne sont pas compatibles avec des conditions favorables d'un séjour prolongé qui nécessitent tranquillité, habitat et nourriture. On recense quand même plus de 145 espèces différentes d'oiseaux sur la base. La plupart n'y effectuent qu'un bref passage. Cependant dans les endroits les plus calmes, certains oiseaux sédentaires se reproduisent : le grèbe huppé, le cygne tuberculé, le canard colvert, la gallinule poule d'eau, la foulque macroule, le vanneau huppé et le petit gravelot.

D'autres oiseaux, sédentaires ou migrateurs au long cours, stationnent sur les étangs, notamment le grèbe castagneux, le héron cendré, le grand cormoran, le canard siffleur, le canard chipeau, la sarcelle d'hiver et d'été, le canard souchet, les fuligules miloin, motillon, et milouinan, les marcreuses noire et brune, les harles piette et brieve, la mouette rieuse, les goélands argenté, brun, cendré et le martin pêcheur.

Par ailleurs, d'autres oiseaux inféodés aux zones humides, s'y arrêtent occasionnellement quelques heures ou quelques jours : l'avocette élégante, le pluvier doré, le courlis cendré, le tournepierre à collier, la sterne naine, l'aigrette garzette...

Les espèces forestières et des sous bois ne semblent pas affectées par la présence du public. Les passereaux insectivores : le pic épeiche, le pic vert, le épichette, le troglodyte mignon, l'accenteur mouchet, le rouge gorge familier, les mésanges, la sittel torchepot et le gimpereau, le tarin des aulnes en hiver...s'épanouissent, eux toutes l'année, sur la base de loisirs.

Les abords de cette zone sont donc protégés et animaux et végétaux peuvent s'y épanouir librement. D'ailleurs les diverses espèces connues sur la base de loisirs se retrouvent aussi aux abords du port et il n'est pas rare de croiser des cygnes ou des canards.



Photographie 11: Cygnes...



Photographie 10: ... et canards aux abords du port

L'aménagement de ce nouveau port aura des rejets qu'il devra impérativement traiter pour éviter les éventuelles conséquences néfastes sur la zone de la ZNIEFF. L'intégration paysagère au niveau de l'environnement devra aussi être prise en compte pour préserver le cadre naturel.

3. ...ainsi qu'un patrimoine historique

A peine à deux mètres du port se dresse une église datant du XII^{ème} siècle.

En 1920, le roi Louis XI Le Gros, qui possède de nombreuses terres dans la région, donne la paroisse de Cergy à l'abbaye de saint Denis.

Dès lors et jusqu'en 1791 les religieux veillent au développement de la paroisse et à l'édification du lieu de culte.

Au fil des siècles, l'église fut agrandie, détruite, et reconstruite maintes fois.



Étapes successives de l'église Saint-Christophe à la lumière de l'étude architecturale et des données archéologiques

Dessin F. Gentili d'après fonds cabinet Lablaude

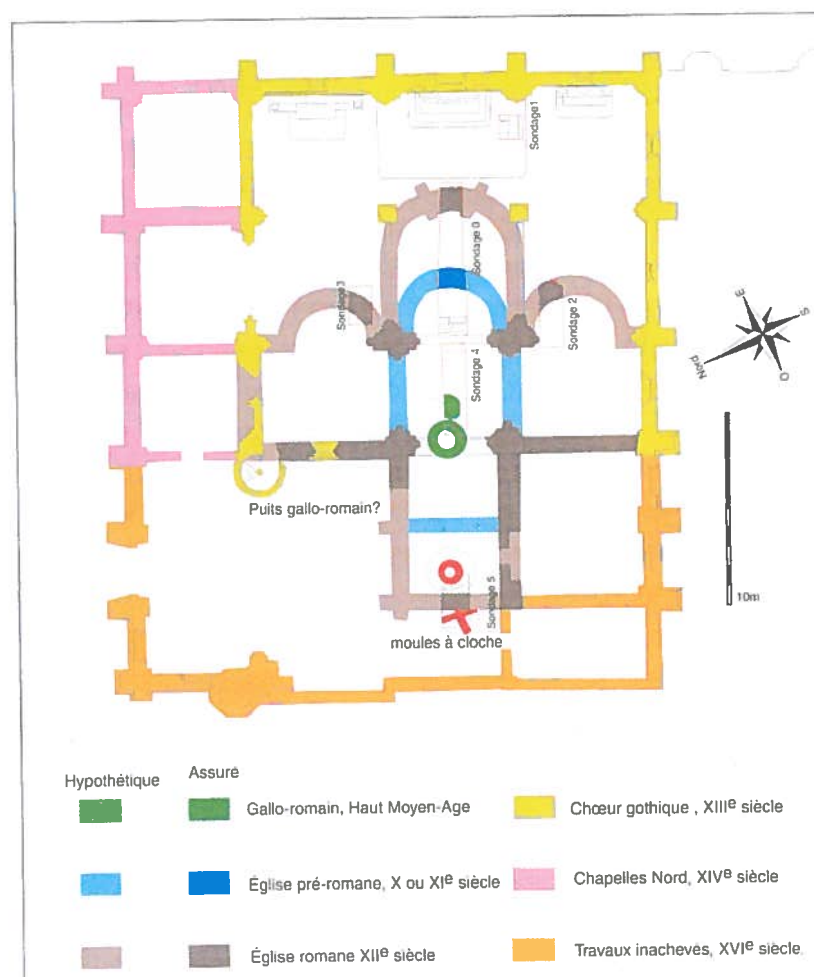


Schéma 4: L'église Saint Christophe au fil des siècles

Source : Livret d'accueil Eglise Saint Christophe



Photographie 12: Eglise Saint Christophe

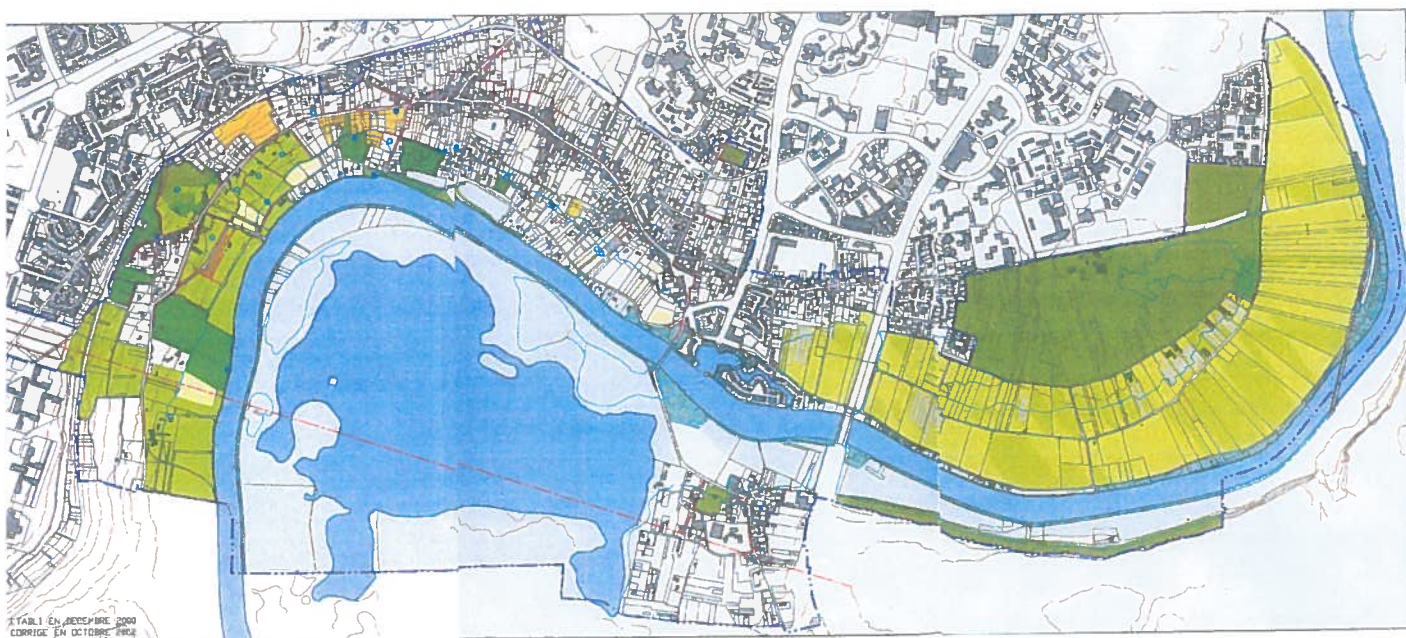
Cette proximité d'un patrimoine historique est une chance pour le port de Cergy qui peut le mettre à profit en misant sur une attraction touristique. Une relation serait souhaitée entre ces deux lieux qui peuvent être complémentaires.

D'autres sites touristiques pourraient aussi faire l'objet d'une relation avec le port, tel que la maison de Gérard Philippe dans Cergy village ou encore l'axe majeur.

La proximité d'un monument historique implique une réglementation lourde qui n'est pas sans conséquence sur l'aménagement du port.

4. Une réglementation en vigueur

Le village, le quartier de Port Cergy et les alentours sont classés en Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP). Cette délibération municipale a été prescrite le 15 avril 1999. Le territoire couvert par la ZPPAUP est de 532 hectares.



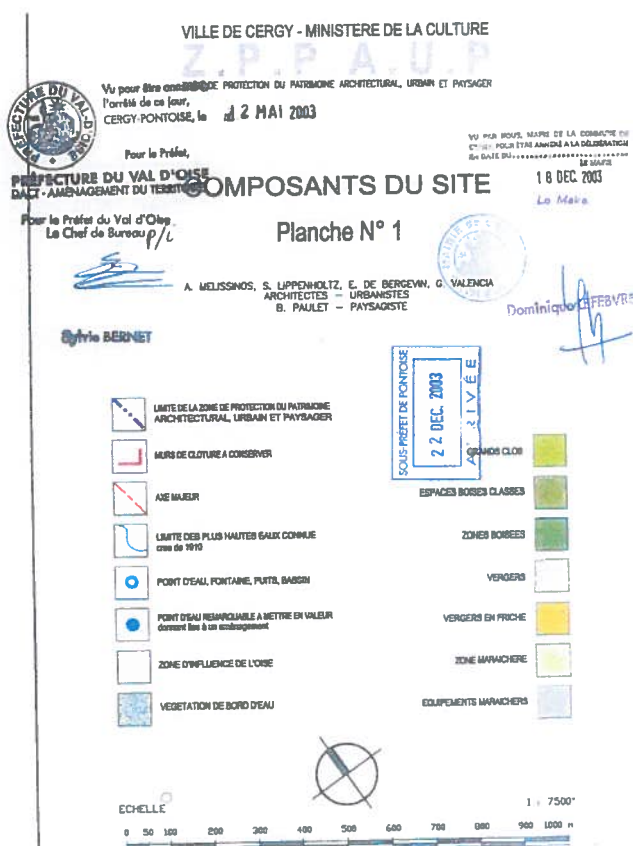
Carte 15: Zone de Protection du Patrimoine Architectural, urbain et Paysager

Source : Dossier ZPPAUP

Dans la perspective de complémentarité de la ville nouvelle et du village, la ZPPAUP aspire à être ici non seulement un instrument de protection mais aussi un instrument de politiques urbaine, de mise en valeur et de réinsertion du capital patrimonial dans la vie de Cergy. Bref, à participer au projet d'aménagement de la ville en faisant un quartier -certes singulier- de celle-ci. (cf. plan joint en annexes)

Du fait de la classification en ZPPAUP, on ne peut pas réaliser ce que l'on veut sur ces terrains. Quel que soit la nature du projet ou de l'aménagement, il faut l'accord de l'architecte des bâtiments de France, ainsi que respecter les règles établies sur les différents secteurs.

D'ailleurs un périmètre de 500 mètres a été instauré pour protéger les monuments historiques tel que l'église de Saint Christophe (XIIème siècle).



5. Des infrastructures de transport contraignantes



Plan 7: Fonctionnement de la voirie dans la zone du port

Réalisation : Nbandaman AKA

50 m



-  Habitations
-  Oise
-  Bords d'Oise
-  Zones piétonnes
-  Secteur de projet
-  Monument
-  Infrastructure routière
-  Commerces
-  voie à sens unique

L'arrivée à Port Cergy se fait en général par le boulevard du port, et de suite on remarque qu'une réglementation a été mise en place pour réduire l'activité de l'automobile autour du site et permettre une meilleure circulation piétonnière.



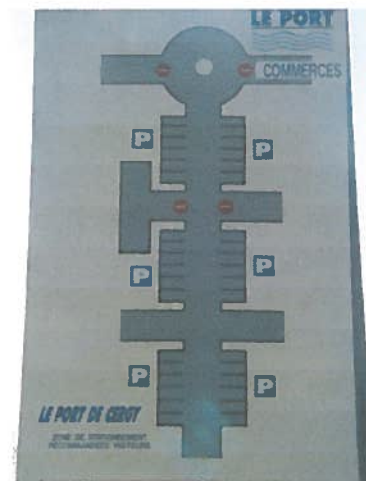
Photographie 14: Réglementation piétonne



Photographie 13: Réglementation pour les voitures

Cependant à la lecture du plan de déplacement urbain on s'aperçoit vite que le site est parsemé de sens unique ce qui rend l'accès en voiture très difficile. Pour se garer, la meilleure solution est de se garer à l'extérieur du port où des parkings sont prévus à cet effet. Hélas ils sont trop peu nombreux par rapport à la capacité d'attraction du port.

Photographie 15: Parking pour le port



C. Le nautisme : analyse d'un secteur d'activité

1. La plaisance fluviale

2000 à 3000 bateaux habitables effectuent chaque année une croisière sur le réseau fluvial français. La moitié sont des bateaux étrangers.

La plaisance privée fluviale de transit est pratiquée à bord de bateaux habitables non immatriculés comme bateaux fluviaux français. Il s'agit donc de bateaux étrangers ou maritimes français qui mettent à profit le réseau de voies navigables intérieures pour relier les différentes zones de navigation maritime.

Les plaisanciers privés de transit constituent un potentiel touristique important : en effet, il faudrait capter cette clientèle de passage, la retenir dans les point d'accueil et lui faire découvrir les richesses patrimoniales et environnementales situées à proximité des voies d'eau.

Le nautisme de proximité pratiqué par des excursionnistes. On classe dans cette catégorie tous les bateaux qui ne sont utilisés qu'à la journée autour d'un port d'attache ou d'un site de mouillage ou de mise à l'eau. Le nautisme de proximité se développe surtout autour des grandes agglomérations (Paris, Lyon...)

Le tourisme fluvial est une expression très large couvrant un grand nombre d'activités : il comprend bien évidemment les activités de navigation touristique fluviale, à savoir les promenades et croisières effectuées dans des bateaux appartenant à des particuliers et des professionnels du tourisme, mais également les activités touristiques développées à proximité de la voie d'eau, telles que la visite des ouvrages fluviaux remarquables et la randonnée le long des chemins de halage, plus largement, toutes les activités de loisirs dont l'attractivité est directement liée à la présence de l'eau (base de loisirs, commerces, cafés, restaurants, auberges...).

Force est de constater que la plupart des activités touristiques développées à proximité de la voie d'eau ne sont pas recensées sous l'appellation « tourisme », malgré leur potentiel d'animation des canaux et lacs et l'attraction qu'elles exercent sur les touristes.

L'évaluation des retombées économiques et des emplois directs et induits de l'activité touristique liée à la vois d'eau tant l'échelle nationale qu'à l'échelle régionale ne peut donc être que partielle. L'évaluation du nombre et de la qualité des emplois liés à la valorisation touristique de la voie d'eau en Ile-de-France est difficile. Les seuls chiffres disponibles concernent le nombre de salariés des loueurs de bateaux, le trafic et le montant des péages aux écluses.

Cependant certains organismes essayent de promouvoir par des actions concrètes la plaisance fluviale. L'établissement public à caractère industriel et commercial, Voies Navigables de France (VNF) a été créé en 1991 et a succédé à l'Office National de la navigation. Cette transformation s'est accompagnée d'un élargissement des missions qui lui sont confiées par l'Etat :

- Gérer, entretenir et développer les 6700 Km de canaux et de fleuves du réseau navigable français.
- Exploiter les 80 000 hectares du domaine public fluvial qui les borde.
- Valoriser le patrimoine exceptionnel.

- Participer à la politique d'environnement et d'aménagement du territoire en partenariat avec les collectivités locales.
- Promouvoir la voie d'eau et sensibiliser les décideurs à l'intérêt du transport de marchandises par voie d'eau et du tourisme fluvial.

Malgré le manque de données sur la navigation fluviale, on sait que la plaisance fluviale privée ainsi que celle de proximité est en constante progression, alors que l'activité de louage de bateau, dont la clientèle est à 80% étrangère, a du mal à décoller. Le fait est qu'il y a un réel potentiel à ne pas négliger, et que des organismes comme, la VNF ou la région Ile-de-France, sont présents pour aider et concrétiser un projet en rapport avec la plaisance fluviale.

2. Réglementations liées aux documents d'urbanisme

a) La ZAC

Port Cergy a été construit dans une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC). La logique veut que l'on garde cette structure pour la construction du nouveau projet. Cependant l'occupation du terrain est soumise à des conditions spéciales qui réglementent toute la zone. Si l'on reprend la même réglementation le projet devra se plier aux règles suivantes :

- En matière de protection contre le bruit, dans une bande de 200 mètres, de part et d'autre de la voie CD 203, toute construction à usage d'habitation doit comporter un isolement acoustique conforme à la réglementation en vigueur.
- Les aménagements et les travaux qui sont en rapport avec le domaine fluvial.

b) Conditions de l'occupation des sols

- Véhicules

Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles à édifier notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès ainsi que les moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.

Les voies en impasse doivent être aménagées de façon à permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics (lutte contre l'incendie, enlèvement des ordures ménagères) de faire aisément demi tour.

- Chemins piétonniers

L'accès des véhicules peut être assuré par les chemins piétonniers. Le caractère piétonnier doit toutefois rester prédominant et l'aménagement tel que les véhicules soient contraints d'y rouler lentement.

- Raccordement aux réseaux

Le raccordement aux réseaux publics d'énergie, d'eau potable, d'assainissement (de type séparatif) de télédistribution et de téléphone est obligatoire.

- Eclairage public

Outre l'éclairage de sécurité et l'éclairage de signalisation, l'éclairage public d'ambiance doit être prévu, éventuellement intégré aux précédents.

- Ordures ménagères

Les installations nécessaires à la collecte des ordures ménagères sont obligatoires pour chaque immeuble collectif sous une forme intégrée aux précédents.

Au niveau de la surface et de la forme des parcelles, de l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques, par rapport aux limites séparatives de parcelles, par rapport les unes des autres sur une même propriété et au niveau de l'emprise au sol, rien n'a été prescrit. Un libre choix est laissé à l'architecte pour la disposition des habitations.

- Hauteur des constructions

La hauteur réglementaire est limitée à 4 niveaux. Un niveau supplémentaire pourra être aménagé sous comble. Cette hauteur limite pourra être ponctuellement dépassée, en fonction de la silhouette de l'ensemble du quartier et du village environnant. La hauteur des équipements publics peut dépasser d'un niveau, au plus la hauteur des constructions environnantes. Un dépassement sans délimitation de hauteur, peut, en outre, être autorisé pour les équipements publics.

- Stationnement

La réalisation des aires de stationnement est obligatoire et devra permettre de satisfaire les besoins de chaque ensemble, établissement ou immeuble. Les besoins en parking seront satisfaits dans l'enceinte ou au voisinage immédiat de chaque équipement. Toutefois, selon chaque cas particulier, on tiendra compte de foisonnement de places de parkings existantes ou programmées qui pourront être comptabilisées au titre de plusieurs utilisations.

- Espace libres, plantations, espaces boisés

Tous les projets d'utilisation du sol devront comporter un projet détaillé de traitement et d'aménagement des espaces non construits ayant notamment pour objet l'intégration des constructions ou des installations dans le site, le maintien ou la création d'espaces verts correspondant à l'importance de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles à construire.

Intégrer le projet dans une ZAC similaire à celle de Port Cergy permettra de ne pas créer de cassures entre le nouveau port et l'ancien. L'extension doit s'intégrer au mieux avec le quartier existant et ne doit pas lui faire de l'ombre. Il faut qu'il y ait une vraie complémentarité entre les deux bassins.

3. Etude de marché

L'ensemble de la zone d'étude pourrait recevoir en plus du nouveau port, de l'habitat individuel et collectif, des commerces, des équipements et des activités non nuisantes.

Etude d'aménagement d'une extension pour le port de Cergy

a) Le port

La caractéristique principale de ce port est qu'il est entièrement saturé. Il n'y a plus une place de libre. Le bassin du port de Cergy accueillait auparavant 103 anneaux pour bateaux. Il ne comprend plus maintenant que 85 places. Cette réduction s'est faite pour accueillir de plus gros bateaux qui ont des taxes d'amarrage supérieures aux petits du fait de leur catégorie.

La saturation du port est présente quasiment toute l'année. L'accueil de nouveau arrivant se fait toujours au coup par coup. Dès qu'un bateau par un autre le remplace automatiquement le lendemain ou le surlendemain. Cela engendre un manque à gagner considérable pour le port. En effet les bateaux arrivants entrent dans le port, qui est saturé, ne trouvant pas de place ils repartent pour s'amarrer au prochain port.

Le port de Cergy a une petite renommée mondiale, en effet en plus d'accueillir des propriétaires de Paris et de la France entière, d'autres sont originaires de pays du monde entier. De passage pour les pays européens (Hollande, Belgique, Allemagne), ou des propriétaires qui laissent leur bateau pour toute une saison (hivernage), comme des propriétaires du Canada ou du Nouveau Mexique.

L'aménagement d'un nouveau bassin permettrait d'accroître le nombre de bateaux amarrés et de répondre à une demande de plus en plus pressante. De plus, certains bateaux passent toute une partie de la saison en hivernage, et occupent donc une place dans le bassin. C'est pour cela qu'en plus d'un nouveau bassin, une station d'hivernage à sec sera mise en place. La possibilité de stockage sur terre permettra d'enlever une partie des bateaux dit « ventouses » afin d'accueillir d'autres bateaux et d'avoir toujours des places de libre pour les nouveaux arrivants. Enfin il sera donné aux propriétaires de pouvoir faire toutes sorte de réparations sur cette aire de stockage.

La station d'hivernage à sec devrait permettre de générer une nouvelle demande, tout en rendant la gestion du port beaucoup plus pratique et flexible.

Catégorie	Longueur	Largeur	saison			hors saison			forfait annuel
			juin juillet aout septembre			du 1er octobre au 31 mai			
			jour	semaine	mois	jour	semaine	mois	
AB	5,50 m	2,00 m	7,50 €	37,20 €	148,80 €	6,20 €	30,90 €	123,60 €	1 257,00 €
CD	6,50 m	2,40 m	8,90 €	44,40 €	177,60 €	6,80 €	34,20 €	136,80 €	1 478,00 €
EF	7,50 m	2,65 m	10,10 €	50,40 €	201,60 €	7,70 €	38,40 €	153,60 €	1 774,00 €
GH	8,50 m	2,85 m	11,80 €	58,80 €	235,20 €	8,90 €	44,40 €	177,60 €	2 017,00 €
IJ	9,50 m	3,05 m	13,60 €	67,80 €	271,20 €	9,80 €	49,20 €	196,80 €	2 266,00 €
KL	10,50 m	3,30 m	14,90 €	74,40 €	297,60 €	11,30 €	56,40 €	225,60 €	2 576,00 €
MN	11,50 m	3,60 m	17,30 €	86,40 €	345,60 €	13,60 €	67,80 €	271,20 €	3 061,00 €
OP	13,00 m	3,95 m	21,10 €	105,60 €	422,40 €	16,10 €	80,40 €	321,60 €	3 632,00 €
PRIX TTC 2005 en euros									
longueur hors tout - largeur: défenses non comprises.									
Dans ces prix sont inclus l'eau et l'électricité.									
Viennent en supplément les consommations électriques pour branchement permanent et petits travaux non bruyant à bord.									
Longuer de plus de 13 mètres, sur devis.									

Tableau 2: Gamme de prix pour l'amarrage

Source : Capitainerie de Port Cergy

Etude d'aménagement d'une extension pour le port de Cergy

Pour que la station d'hivernage à sec soit rentable et attire la clientèle, il faut que les prix soient inférieurs à ceux qui sont appliqués pour l'amarrage. Une baisse des prix d'environ 25 % serait très attractif pour le plaisancier qui ne sort son bateau qu'une dizaine de fois dans l'année. Il lui sera quand même facturé la mise à l'eau de son bateau quand il voudra le sortir de la station d'hivernage à sec.

Catégorie	Longueur	Largeur	saison			hors saison			forfait annuel
			juin juillet aout septembre			du 1er octobre au 31 mai			
			jour	semaine	mois	jour	semaine	mois	
AB	5,50 m	2,00 m	5,63 €	27,90 €	111,60 €	4,65 €	23,18 €	92,70 €	942,75 €
CD	6,50 m	2,40 m	6,68 €	33,30 €	133,20 €	5,10 €	25,65 €	102,60 €	1 108,50 €
EF	7,50 m	2,65 m	7,58 €	37,80 €	151,20 €	5,78 €	28,80 €	115,20 €	1 330,50 €
GH	8,50 m	2,85 m	8,85 €	44,10 €	176,40 €	6,68 €	33,30 €	133,20 €	1 512,75 €
IJ	9,50 m	3,05 m	10,20 €	50,85 €	203,40 €	7,35 €	36,90 €	147,60 €	1 699,50 €
KL	10,50 m	3,30 m	11,18 €	55,80 €	223,20 €	8,48 €	42,30 €	169,20 €	1 932,00 €
MN	11,50 m	3,60 m	12,98 €	64,80 €	259,20 €	10,20 €	50,85 €	203,40 €	2 295,75 €
OP	13,00 m	3,95 m	15,83 €	79,20 €	316,80 €	12,08 €	60,30 €	241,20 €	2 724,00 €

Tableau 3: Gamme de prix pour le port à sec

Réalisation : Nbandaman AKA

b) L'activité économique autour du port

Comme nous l'avons vu précédemment, l'activité économique autour du port se résume à des commerces de restauration pour la plupart et en nombre assez faible. En pleine saison l'activité est débordante et l'afflux de personnes sature complètement le port. L'hiver bien que moins dense que la saison estivale attire toujours de la population.

Cependant, aucune activité liée au nautisme n'a été mise en place. Seule la capitainerie permet de passer son permis bateau. Il n'y a aucune boutique vendant des produits nautiques, ni aucun chantier naval pour réparer son bateau.

Une petite superette manque dans ce quartier et permettrait aux riverains de faire leur course à côté de chez eux.

Les commerces de restauration supplémentaires pourraient être implantés avec pour thème de menu, la mer au lieu d'avoir des grandes chaînes de restaurants qui sont là pour faire du chiffre. Ainsi les bar/brasseries, les restaurants variés et les boutiques nautiques pourraient former une petite placette qui ferait office de point central et de rencontre du nouveau port.

c) Le logement

Tout comme lors de la construction de Port Cergy, son extension pourrait recevoir une part importante de logements sur le site même de celui-ci. Selon le schéma directeur de la communauté d'agglomération, le quartier de Port Cergy peut recevoir des logements. Prenant exemple sur les premiers logements construits, ils seront de même standing et reprendront leurs formes et leur architecture.

Le prix du m2 est d'environ 3000€ à 3400€, ce qui est beaucoup plus que sur Cergy dont la moyenne est de 2300€. La qualité des habitations est très bonne, et il y a une forte demande (hors Cergy, de Paris notamment) pour une petite offre proposée. La population est pour les petits appartements, des investisseurs, et pour les maisons, des cadres. Ces personnes sont pour la plupart, aisées, et cherchent un endroit sécurisé et calme.

Cependant, le quartier est renfermé sur lui même, et il n'a aucune relation avec les autres quartiers

4. Enjeux

L'aménagement d'un second port juste à côté du premier, pour le désengorger et le compléter, est un véritable enjeu. En effet la construction d'une seconde marina aura des conséquences aussi bien économiques, sociales, environnementales, architecturales et urbaines. Un aménagement de qualité regroupant tous ces paramètres pourrait permettre à la ville de valoriser ses pôles secondaires, tout en les associant (le port et les monuments historiques).

Le but du projet est donc de renforcer un pôle secondaire sous-exploité, et d'en faire un vrai pôle nautique et touristique de qualité, pour les habitants de la ville et d'ailleurs, tout en préservant et respectant un environnement et un cadre magnifique, ainsi que de répondre aux besoins des citoyens en matière d'offre portuaire, d'infrastructure routière, de logement et d'offre commerciale.

5. Logique de réponse du projet

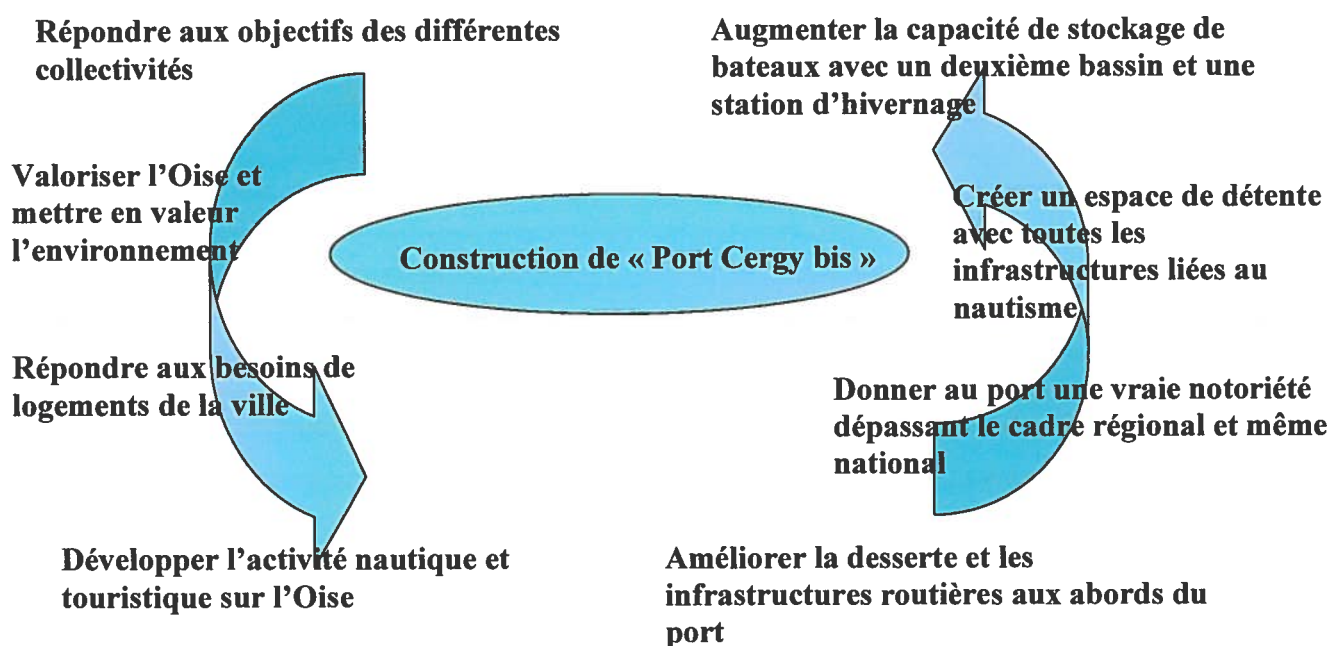
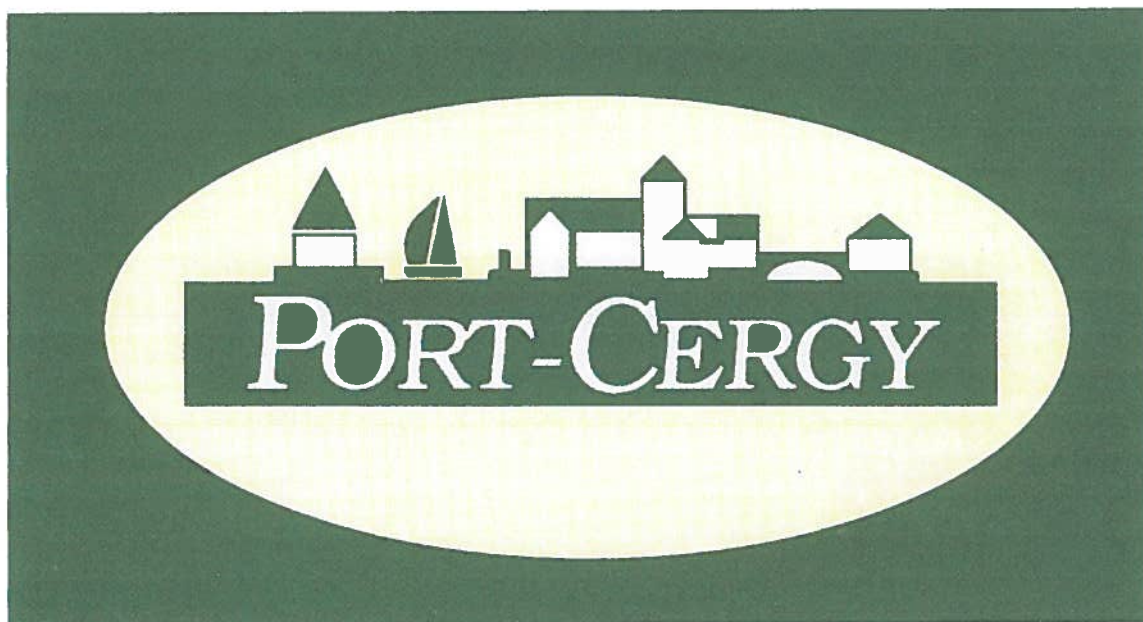
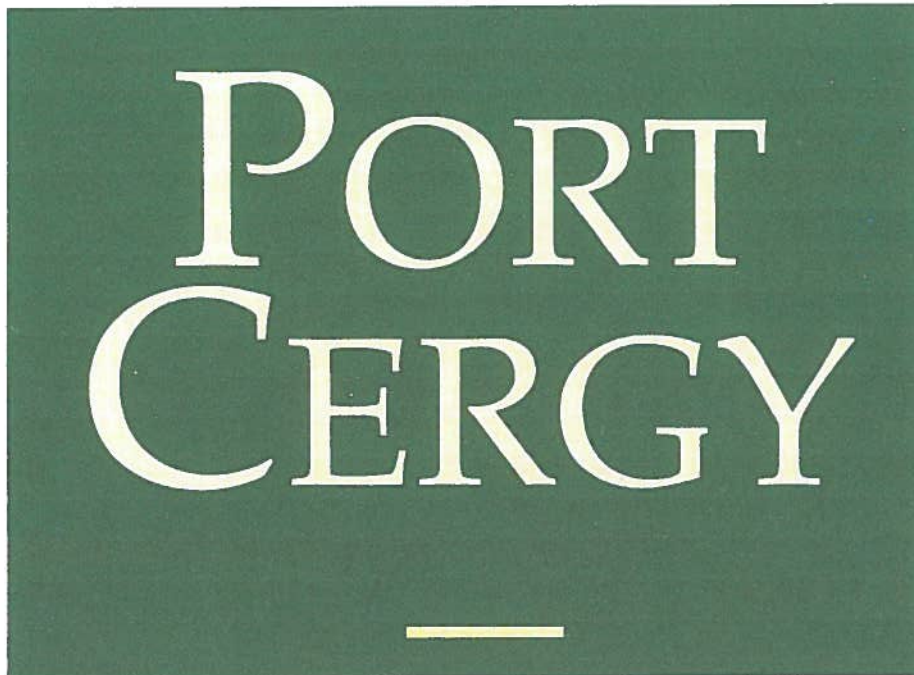


Schéma 5: Analyse du projet

Réalisation : Nbandaman AKA

Ainsi dans un but global qui ne tient pas que compte du port mais aussi de ses besoins et de son environnement, le projet va tenter de répondre à la problématique : comment garantir l'évolution d'un vrai second pôle à Port Cergy, lui apportant une notoriété méritée, et s'inscrivant dans le cadre de différents projets (de ville, d'agglomération...), si ce n'est par la programmation entière, globale, du port et son environnement proche?

III. Projet global pour un complexe nautique



Le Charme en plus

A. L'idée, la volonté

Le port de Port Cergy est saturé. C'est un fait. L'idée qui vient à l'esprit, lorsque l'on parle de celui-ci, est de créer un agrandissement pour accueillir plus de bateaux et engranger plus de bénéfices. Seulement voilà, un bassin de plus au milieu des terrains maraîchers, sans infrastructures ni équipements de développement pour celui-ci, est voué à l'échec.

L'aménagement d'un lieu, d'un endroit, d'une place, d'un quartier ou d'une ville, ne peut se faire que sur un objectif. C'est impensable. La mise en place d'une nouvelle structure qui change (en mieux généralement), et améliore sur un point de vue l'aménagement ancien, a obligatoirement des conséquences dans d'autres domaines, tels que l'environnement géographique, spatial, naturel, social, économique...

Par conséquent, un projet d'aménagement doit avoir un objectif de base clair (tel que la construction d'un nouveau port avec une station d'hivernage), mais aussi d'autres objectifs dans d'autres domaines qui ne seront que les traductions des conséquences du premier.

La vision globale d'un projet permet de n'oublier aucun aspect qui pourrait nuire, par la suite à l'aménagement créé. L'analyse faite au préalable a permis de comprendre quels étaient les différents problèmes de la ville et du site, et le projet est une traduction claire des besoins de ceux-ci pour parvenir à un résultat.

Cependant un projet global nécessite des moyens conséquents, et si l'on veut que l'aménagement proposé soit un équilibre entre les domaines environnementaux, sociaux, économiques et culturels, il faut une volonté qui permette d'affirmer la viabilité du projet et sa pérennité dans le temps, même si réaliser un projet comme celui-ci voudra dire faire l'impasse sur d'autres du fait d'un budget limité.

Seulement voilà, comment refuser, faire attendre un projet qui a pour but de valoriser la voie d'eau qui parcourt la ville en le mettant à disposition de tous les habitants, de développer l'activité économique autour du nautisme et aussi de la restauration, de participer à la mixité sociale de la ville en construisant des logements pour ses habitants, d'accroître la notoriété du site en le fédérant autour d'un monument, de donner aux habitants de cette ville un espace de détente lié à l'activité de la plaisance, de transformer un pôle secondaire sous exploité en un lieu dont tout le potentiel serait mis à disposition de tous, et qui rentre dans les objectifs de projet de la ville, de la communauté d'agglomération ou encore de la région Ile-de-France ?

L'idée est là, la volonté aussi, pour créer cet espace ex-nihilo qui ne sera pas le premier exemple construit. Des constructions, comme Port Grimaud, ont déjà vu le jour et sont une vraie réussite et une fierté pour toute la ville.

B. Définition du projet

Le port sera réparti en trois zones, et chacune d'elle aura sa spécificité particulière.

1. Port de plaisance

La première zone sera l'implantation d'un nouveau bassin pouvant accueillir les bateaux de transit pour une journée, une semaine ou un mois, et les bateaux de loueurs. Ce bassin devra accueillir environ 80 anneaux et permettra de doubler la capacité d'amarrage du premier bassin.



Photographie 16: Port de plaisance de Cergy

Port de plaisance : Abri et aire de stationnement pour les navires de plaisance. La France possède à l'heure actuelle 261 ports de plaisance maritime et 35 ports de plaisance fluviaux. Ils offrent environ 160 000 places à flot. Ce réseau portuaire français est un des mieux structurés du Monde : 70 % des ports de plaisance maritimes et fluviaux sont regroupés au sein d'une fédération Française des ports de Plaisance créée en 1979. Diverses typologies ont été élaborées concernant les ports de Plaisance. La plus récente, distingue 4 types de port : - Les " ports en site naturel " implantés dans des sites présentant des qualités d'abris naturels, - Les " ports de Plaisance réalisés dans des infrastructures préexistantes, - Les ports de Plaisance présentant " des structures lourdes réalisées en avant du trait

de côte, - " Les ports de très grande capacité d'accueil réalisés en retrait du trait de côte ".

2. Port à sec

La deuxième zone sera un port à sec. C'est la solution idéale pour les propriétaires qui ne sortent pas souvent leur bateau (une dizaine de fois par an). Elle permettra aux propriétaires de faire des économies quant à leur taxe de stockage (25% moins cher que la taxe d'amarrage), et au port qui aura plus d'espace libre pour les nouveaux arrivants. Cette zone pourra accueillir une quarantaine de bateaux sur un ou plusieurs niveaux.

Port à sec (« Dry berthing ») : La formule consiste à ranger sous des hangars les navires de plaisance entre deux sorties en Mer. Les bateaux sont placés sur des râteliers par des chariots élévateurs. Les " ports à sec " offrent de nombreux avantages pour la collectivité d'accueil et pour les plaisanciers : limitation de la consommation d'espace littoral, coût inférieur aux structures portuaires lourdes, gain de place non négligeable, facilité pour le gardiennage et la maintenance des navires, etc. Mais ce



Photographie 17: exemple de stockage à sec

mode d'aménagement portuaire présente aussi des inconvénients : - manutention délicate des navires dans les secteurs du littoral à fort marnage, esthétique discutable des hangars de stockage .Ce type de port de plaisance est né aux Etats-Unis où il a rencontré un certain succès. Il s'est développé récemment sur la côte française (Martigues, Toulon, La Ciotat...).

3. Port d'hivernage

La troisième et dernière zone sera un port d'hivernage, où les bateaux seront amarrés dans un bassin d'hivernage pouvant accueillir une trentaine d'anneaux. Ce bassin supplémentaire offre les mêmes avantages que le port à sec sauf que les bateaux sont sur l'eau au lieu d'être à sec. Il concerne les bateaux qui servent de logements et les propriétaires qui ne les sortent qu'une à deux fois par an.

Port d'hivernage : C'est un port bien abrité et où les bateaux, qui ne sortent pas pendant l'hiver, peuvent trouver un abri sur (bassins d'hivernage) pendant la mauvaise saison.

Ces trois espaces ont chacun leurs spécificités, pourtant certains se recoupent et les infrastructures mises en place pour leur fonctionnement seront complémentaires. Il est nécessaire d'implanter avec ces trois structures :

- Des bâtiments administratifs pour gérer le port.
- Une zone spécifique pour le stockage du port à sec, qui peut être fermé ou non (type hangar).
- Des engins de levages et autres chariots élévateurs pour manoeuvrer les bateaux du port à sec.
- Une ou plusieurs zones de mise à l'eau.
- Des quais flottants.
- D'un atelier appartenant au port pour faire des réfections sur les bateaux.

L'ouverture de ces trois zones va proposer une large gamme de choix et de services pour tous les propriétaires de bateaux de plaisance. L'offre cumulée sera alors d'un port d'environ 150 places disponibles. Mais pour que le client est envie de venir, l'offre seule de stockage ne suffit pas, il faut, en outre, qu'il puisse disposer de toute une gamme de services liée à son séjour dans le port. Seront alors disponibles pour faciliter le fonctionnement du port :

- Une capitainerie accueillant les plaisanciers par des professionnels, qui informe sur les différents règlements en place, qui gère le port administrativement, et qui fait la réception du courrier, fax et messages téléphoniques. Elle disposera en plus de sanitaires avec douches chaudes, de toilettes, salle de rasage, lave-linge et sèche-linge.
- Un service de manutention (personnel qualifié) propre au port. C'est à dire qui s'occupe de mettre à l'eau ou de stocker dans l'aire du port à sec les bateaux selon les envies des propriétaires. Ce service s'occupera aussi des réparations à effectuer dans une sorte de chantier naval situé dans la zone de port à sec, à la demande des propriétaires pour les travaux les plus importants.
- Un service de sécurité qui veillera au bon fonctionnement du port, notamment autour de la zone de port à sec.
- Un service d'information situé dans la capitainerie qui aura pour but de promouvoir les sites touristiques aux alentours, tous les commerces de proximité, restaurants, hôtels et activités nautiques proposées par le port ou dans la base de loisirs juste à côté (canoë-kayak, jet ski...)

Etude d'aménagement d'une extension pour le port de Cergy

- Un service de première nécessité tel que l'alimentation en eau, en électricité sur les pontons et un système de sécurité contre les crues.

Une équipe de cinq personnes devrait être capable de gérer ce port correctement. Deux personnes pour l'administration et trois pour la manutention des bateaux.

4. Esquisse du projet d'aménagement du nouveau port.



Etude d'aménagement d'une extension pour le port de Cergy

	L'Oise
	Secteur bâti village
	Secteur bâti isolé
	Secteur bâti du port
	Habitations individuelles
	Habitations collectives et commerces au rez-de-chaussée
	Espace vert
	Secteur du port à sec et du chantier naval
	Parking
	Zone piétonne
	Voirie à créer
	Voirie existante

1 : Nouveau bassin pouvant accueillir 80 anneaux sur une surface d'environ 8000 m².

2 : Bassin d'hivernage, il pourra compléter le premier s'il n'y a pas assez de place.

3 : Zone de port à sec situé dans un hangar d'une superficie d'environ 3800 m².

4 : Zone du chantier naval qui est en relation avec la zone de port à sec. Il a la même superficie.

5 : Parking à voiture d'environ 80 places, sur une superficie de 2700 m².

6 : Emplacement du monument du port le représentant. Cet édifice doit être l'emblème du port.

7 : Rampe de mise à l'eau située en face du port à sec pour faciliter les manœuvres.

5. La valorisation du site

a) Les zones piétonnes

Pour éviter que le port soit envahi par les voitures, une large place est donnée aux circulations douces avec une grande superficie de voies piétonnes. Ces voies s'articulent autour de la place centrale et font le tour du port. Les chemins créés doivent permettre une facilité d'accès et une sécurité des voies piétonnes, permettant ainsi de faire de la place un endroit calme et accueillant, où il y fait bon se promener. Devant créer comme une sorte d'espace de détente, les allées piétonnes devront revêtir un mobilier urbain conséquent :

- Comme dans la rue piétonne de Port Cergy, les circulations douces seront équipées de bornes escamotables interdisant l'accès en voiture à partir d'une certaine heure.
- Des bancs seront mis à disposition tout le long du parcours et aux endroits où la vue donne un accès direct sur le port.
- De nature sécurisante, elles disposeront d'éclairage suffisamment puissant pour éviter les zones trop sombres.
- De la végétation pourra envahir ces allées afin de retrouver des éléments naturels (haies, arbustes, massifs de fleurs...).
- Les matériaux utilisés pour le pavement seront les mêmes que ceux de Port Cergy, afin de ne pas créer un décalage entre les deux lieux.



Photographie 18: Allée piétonne des bords d'Oise

L'accès au port se faisant majoritairement en voiture, la nécessité d'un parking supplémentaire est obligatoire car la construction du nouveau port engendrera un nouvel afflux de population.

La mise en place d'une réglementation stricte au niveau de la circulation permettra au site de garder son calme et sa sérénité, tandis que la voiture sera relayée dans les parkings prévus à cet effet. Des places sur la voie publique seront aussi implantées et devront être délimitées sur la chaussée.

Le parking, implanté au Nord Est, est situé entre des zones d'habitations, il sera donc caché du port par des logements. Une intégration paysagère sera mise en place tout autour, non pas pour masquer les voitures, mais pour une meilleure adéquation entre les



Photographie 19: Place de parking intégrée à la voie publique au pied des immeubles

différents éléments paysagers. Cette intégration pourra s'effectuer avec différentes sortes de haies plus ou moins grandes, de manière non ordonnée pour qu'on laisse deviner qu'il y a quelque chose derrière.



Croquis 1: Exemple d'intégration paysagère d'une ruelle

c) Les hangars du port à sec et du chantier naval.

Les deux structures de stockage et de réparation formeront un ensemble continu d'une infrastructure type hangar. Cet ensemble linéaire se fonde difficilement dans un environnement quel qu'il soit. Deux des quatre façades sont exposées sur des habitations. Les deux autres donnant sur le boulevard de l'Hautil et le nouveau bassin d'amarrage. Cette fois ci, afin de préserver le cadre et le charme des vues pour les habitations, les

hangars devront être cachés par une haute et dense végétation qui permette de les dissimuler complètement.



Photographie 20: Exemple de hangar

Le concepteur de Port Cergy, François SPOERRY, a dit en parlant de sa réalisation : « les plantes humanisent l'architecture, comme les parcs adoucissent la ville. C'est parce que l'acte de bâtir est une violence dans l'environnement qu'il faut l'accompagner d'un travail sur le paysage. »

La structure bâtie d'un hangar est vraiment inesthétique au regard, et c'est pourquoi il faut la dissimuler du paysage en lui offrant de la verdure. L'intégrer au paysage est une chose assez délicate pour ce type de structure. La cacher par des éléments naturels est la solution la plus simple et efficace pour ne pas dénaturer le cadre.

C. Axe de réflexion pour aller plus loin

1. L'habitat : une présence nécessaire

Afin de rendre l'environnement du port vivant et attrayant, le projet se propose de mettre en place des logements sur une dizaine d'îlots. Certains îlots, dont la proximité et la vue donnant sur le port leur confère un atout non négligeable, accueilleront en plus des logements, des commerces au rez-de-chaussée. Tout comme Port Cergy les constructions reprendront les mêmes idées, c'est à dire la polychromie : des maisons de différentes couleurs, tailles, styles, en variant les échelles.



Photographie 21: Habitat individuel de Port Cergy



Photographie 22: Habitat collectif de Port Cergy

Cet espace résidentiel se caractérisa par sa continuité avec Port Cergy et par sa variété de formes, de couleurs, et de styles. Pour avoir cette polychromie des règles doivent quand même être données pour éviter les trop gros décrochés.

D'aspect extérieur, les constructions auront une toiture avec une pente entre 30° et 45°. Les façades devront être d'une modénature simple. Les matériaux utilisés devront être en accord avec les matériaux utilisés pour Port Cergy. Les couleurs des bâtiments seront choisies parmi celles du nuancier étudié pour l'ensemble du quartier et en rapport étroit avec le nuancier du village et de Port Cergy. Les matériaux brillants et de couleurs vives seront réservés à de petites surfaces. Les clôtures seront simples et en harmonie avec les constructions voisines. Enfin, les annexes techniques (boîtes et postes d'électricité et de gaz, locaux pour ordures ménagères...) doivent être intégrées à l'architecture, soit dans des clôtures pleines auxquelles elles seront incorporées, soit au gros œuvre du bâtiment, soit dissimulées par des aménagements paysagers.



Photographie 23: Îlot en adéquation avec le cadre naturel

Les espaces résidentiels se répartissent sur quatre îlots. Ces espaces seront des maisons de ville toujours sur le même schéma que celles de Port Cergy.

Avec l'analyse de la ville de Cergy et du site du port, on a pu voir que la ville avait du mal à empêcher la fuite d'une certaine catégorie de sa population. Et le port de Cergy a pour lui, par contre, un parc de logements de qualité pour une population moyenne et aisée. Si l'on veut développer ce quartier et prendre en compte la pénurie de logements pour les cadres dans la ville, la mise en place de logements de qualité est nécessaire. La population de Port Cergy voulant préserver son cadre de vie, ne sera pas contre une amélioration de celui-ci. Ces logements de qualité vont s'inscrire dans un site de qualité.

Pour parfaire à la demande de la ville, au niveau de la mixité sociale, des habitations seront aussi construites pour la population jeune de la ville. Une adéquation est à parfaire pour éviter que ce quartier ne se renferme sur lui même alors que sa fonction première est d'être un lieu d'espace et de vie commune. Une sélection trop restrictive des personnes pouvant habiter ce quartier ne ferait qu'accélérer l'enclavement de celui-ci. C'est pourquoi une offre pour les classes modestes et à revenus faibles sera comprise. Il ne faut pas non plus que ces logements soient des logements sociaux, la ville ayant déjà une part de logements sociaux considérable. De plus une association d'habitants s'était déjà levée contre une implantation de logements sociaux lors de la construction de Port Cergy. Les habitants de ce quartier, se sont appropriés cet espace et le revendique comme tel, craignant pour leur cadre privilégié. (cf. annexe « revue de presse »)

Les logements collectifs seront construits sur les six autres îlots mis à disposition. Ces logements collectifs auront, pour la plupart, la particularité d'accueillir au rez-de-chaussée des commerces, restaurants ou bar/café. Ainsi, tout comme Port Cergy, l'attraction des commerces animera les rues piétonnes entourant ces bâtiments.

La topographie du site permet sans problème, d'élever les logements collectifs sans nuire au paysage. Le terrain étant assez plat les logements ne devront pas dépasser une hauteur de quatre niveaux plus les combles. Cet espace habité à la fois par des habitations et des commerces devra forcément être en interaction avec la rue piétonne qui borde son environnement proche.



Photographie 24: Logements collectifs aux étages et commerce au rez-de-chaussée

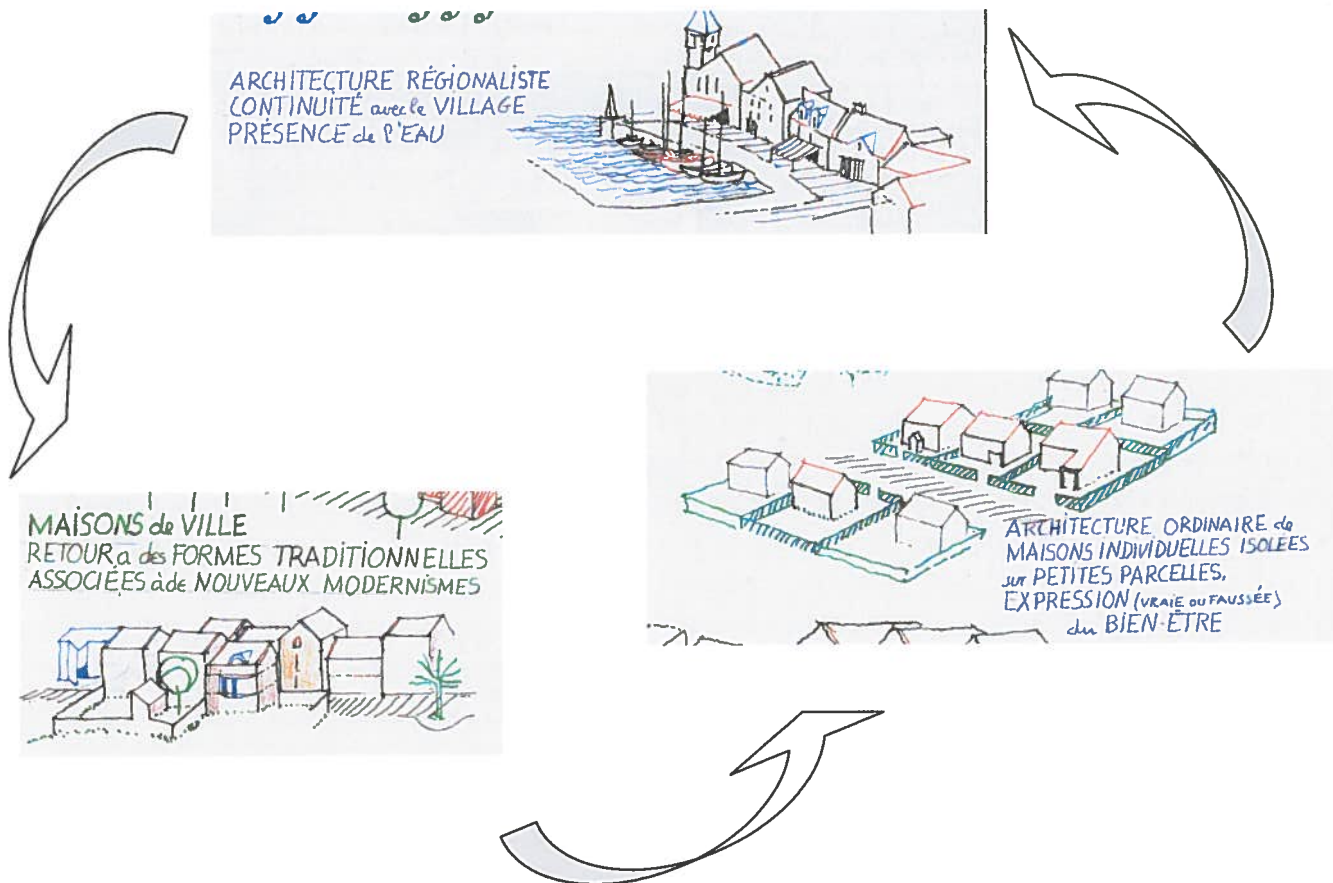


Schéma 6: Idée générale de l'aspect du nouveau quartier

Réalisation : Nbandaman AKA

Le quartier ainsi créé devra reprendre les aspects de ces trois formes d'architectures lui permettant de s'intégrer au mieux avec l'habitat présent.

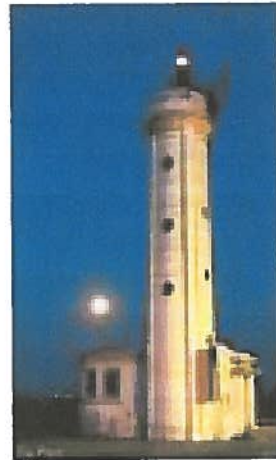
2. Pour donner une dimension au port : un monument

Pour que l'attraction touristique marche, il faut, en plus de toute la logistique d'attrait, une chose en plus qui permette d'identifier le port, non plus par son appellation, mais par un monument, par exemple, qui le définit à sa place. Tout comme la Tour Eiffel à Paris ou l'Empire State Building à New York, cet édifice doit avoir la particularité de donner une notoriété, une reconnaissance à Port Cergy, et qui lui permette d'être unique et exceptionnel aux yeux du public. L'attrait touristique et les retombées économiques sont non négligeables pour le port et ses alentours. Le fait d'être reconnu permettrait au port d'attirer une population jusque là inconnue, et on parlerait de lui comme une attraction, une curiosité, un édifice architectural, un endroit unique de par le monde qu'il faut visiter lorsque que l'on est de passage à Port Cergy. Il créera des cœurs de vie aux croisées des chemins.

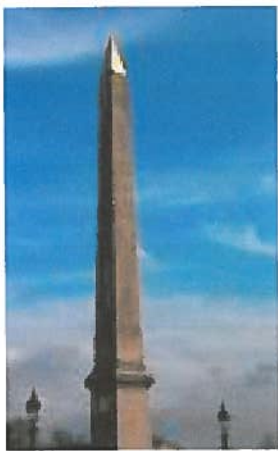
Cet édifice ne doit pas avoir une emprise au sol trop grande mais doit avoir une hauteur suffisante pour qu'on puisse le voir de loin. De plus, ce monument doit être unique dans un lieu tel que Port Cergy, pour pouvoir engendrer une quelconque appropriation du lieu.

a) Les monuments retenus :

- Un phare. Tout port se doit d'avoir un phare, mais un phare sur un fleuve est de tout ce qu'il y a de plus unique. Son rayonnement pourrait éclairer la ville d'une rotation continue, ou alors pointer divers sites particuliers de la ville de Cergy (Préfecture, Axe majeur...)



Photographie 25: Phare



- Un obélisque ou monolithe : Cet édifice de forme quadrangulaire et terminé d'une petite pyramide était dans l'Egypte pharaonique un symbole solaire. Ici, situé dans un port, on pourrait recadrer sa fonction et le mettre en rapport avec l'eau (jeu d'eau, fontaine...), élément fédérateur du quartier.

Photographie 26: Obélisque

- Une tour panoramique : Un édifice de cette taille pourrait permettre d'avoir un point de vue panoramique sur 360° sur la partie Nord Ouest de l'Ile-de-France. Elle dominerait le nouveau port, Port Cergy, la base de loisirs de Cergy, l'agglomération de Cergy Pontoise, et offrirait une vue implacable sur Paris et La Défense.



Photographie 27: Tour panoramique

La perspective d'un monument avec une vue imprenable sur Paris, peut entraîner aussi l'activité économique au niveau de la restauration. Un restaurant implanté au dernier étage de cette Tour lui confèrerait un atout majeur quand à la qualité de son site d'implantation.

b) Différentes perspectives de vues panoramiques possibles :



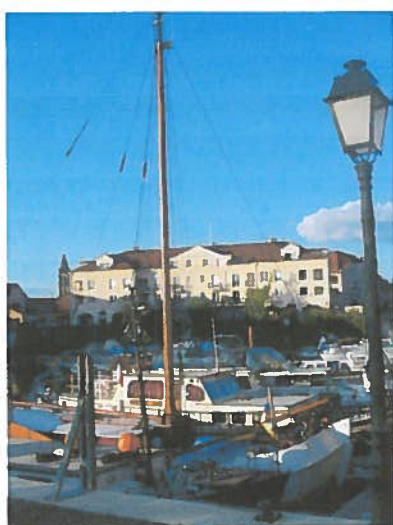
Vue panoramique 3: La base de loisir vue depuis les hauteurs de Cergy



Photographie 28: Vue sur un cadre naturel magnifique



Photographie 29: Vue sur le patrimoine historique



Photographie 30: Vue sur le port



Photographie 31: Vue sur Paris et la Défense

3. L'activité économique du port

a) Activité hôtelière

Alors qu'il possède tout un type de commerces de restauration et de détente, Port Cergy manque d'infrastructures hôtelières pour répondre à la demande de touriste accostant dans le port. La mise en place d'un hôtel sur le port permettrait à toute une catégorie de propriétaires de bateaux, n'habitant pas en région parisienne, de venir faire des haltes de plusieurs jours dans le port, et ainsi prendre le temps de visiter un peu les alentours.



Photographie 32: Exemple d'hôtel

L'hôtel mis en place serait du même standing que tous les équipements du port. La clientèle recherchée, étant des personnes possédant un bateau, l'hôtel s'adresserait à une catégorie de personnes assez aisées. L'hôtel se fonderait alors dans le paysage du port pour ne pas le dénaturer avec des enseignes trop visibles. N'appartenant pas à une chaîne d'hôtel, celui-ci aurait son propre agencement qui s'accorderait avec celui du port. De standing 3 ou 4 étoiles, l'offre de chambres serait d'une quarantaine disponibles.

b) Activité de plaisance

L'activité de plaisance peut aussi se développer avec le partenariat de plusieurs ports, qui propose à leurs usagers un parcours reliant les différents ports en relation, et ainsi leur permette de faire une sorte de croisière avec escales. Les bateaux utilisant ce système auront des places réservées dans les ports. Cette activité s'adresserait à tout le monde, des bateaux pouvant être loués dans les différentes haltes.

L'utilisateur, devant passer au minimum une nuit sur place, devra avoir accès à des services lui facilitant sa croisière. Tous les services pourraient être regroupés dans un forfait incluant, la location de bateau s'il n'en a pas, les nuits d'hôtel, et la restauration. Après l'utilisateur est libre de pouvoir faire ce qu'il veut (visite des monuments autour...). Le forfait peut durer deux jours jusqu'à une semaine au choix.

Les différents ports en relation doivent avoir des éléments uniques qui feraient de cette croisière un souvenir inoubliable. Apportant chacun leur part de culture et d'exotisme, ils rendraient plus accessible les plaisirs de la plaisance et ils les lieraient à des moments de détente et d'excursions.

Ports de plaisance en Ile de France susceptibles de lier un partenariat pour le développement de l'activité nautique :

PARIS

Port de l'Arsenal
Port des Champs Elysées
Yacht Moteur Club de France

OISE

Port Cergy

SEINE AMONT

Port des Chartrettes
Port Saintry
Port Aux Cerises
Port Premier

MARNE

Port de Nogent-sur-Marne
Port de Créteil
Port de Joinville-Le-Pont
Port de Neuilly-sur-Marne

SEINE AVAL

Marina Passerelle de l'Avre
Port Van Gogh
Port Sisley
Ambiance Yachting-Goujon
Base Nautique de Migneaux
Dynamic Plaisance
Marina Port St-Louis
Port de l'Ilon
Port de Limay
Port de Triel-sur-Seine

Il y a assez de port pour développer ce secteur d'activité. Il ne tient plus qu'aux acteurs d'en faire profiter la population.

D. Pour du long terme

1. Contribution d'un système d'acteurs au projet

Afin de pouvoir être réalisé, ce projet doit avoir l'appui logistique et financier de plusieurs opérateurs. Cette association d'acteurs pourrait alors se compléter dans différents domaines :

a) La ville de Cergy :

Le projet se cadre dans les objectifs de projet de ville émise par celle-ci. La concrétisation de celui-ci répondra à une demande dans plusieurs domaines, tels que l'activité touristique au niveau de la plaisance ou l'habitat..., et permettra ainsi à contribuer à l'avenir de cette ex-ville nouvelle.

Rappel des orientations du projet de ville

Redynamiser le centre ville et donner une image à la ville.....

Conforter et améliorer les infrastructures d'enseignement.....

Mettre en place de vrais circuits pionniers.....

Maintenir et renforcer le niveau de verdure de la ville.....

Renforcer l'offre en matière de stationnement et améliorer la voirie.....

Intervenir au niveau urbain, économique et social dans les quartiers.....

Réponse du projet

Création d'un nouveau circuit piétonnier autour du nouveau port.

Intégration du nouveau quartier à la végétation environnante.

Création d'un parking et d'un accès voirie au nouveau port.

Amélioration de l'activité économique et sociale du nouveau quartier.

b) La communauté d'agglomération de Cergy Pontoise :

Le rayonnement de ce projet aura des conséquences sur toute l'agglomération de Cergy Pontoise et même au delà. Le projet qui est en accord avec certains objectifs du schéma directeur se fera l'écho de la nouvelle politique en terme d'urbanisme de l'ex-ville nouvelle.



Logo 2: Logo du schéma directeur

Objectifs du schéma directeur en relation avec le projet

Le logement et l'environnement :

Préserver et renforcer la cohésion sociale.
Développer et diversifier l'offre de logement.....
Pour une agglomération en harmonie avec son environnement.....

Activité économique :

Tendre vers un équilibre entre habitat et emploi.....
Pour un positionnement fort au sein de l'Ile-de-France.....

Infrastructure routière :

Pour une mobilité maîtrisée.....
Pour une structure urbaine renforcée, équilibrée et de qualité.....

Réponse du projet :

Diversification de l'offre de logements.
Intégration paysagère du nouveau quartier.

Création d'activité économique et d'habitat.
Création d'un port de renommée régionale et nationale.

Mise en place d'une réglementation spéciale sur la voirie

c) La région Ile-de-France :

Les réponses du projet s'accordent avec certains points des propositions de valorisation touristique de la voie d'eau en Ile-de-France, la région peut donc accorder des subventions au projet.

Propositions de valorisation touristique de la voie d'eau en Ile-de-France :

La mise en place de nouveaux produits touristiques.....

Le développement des activités de plaisance.....

L'amélioration de la connaissance statistique et les actions de communication et de promotion.....

Réponse du projet :

Création d'une tour panoramique.
Développement de l'activité économique.

Offre portuaire accrue.
Création d'un partenariat de ports de plaisance pour petite croisière.
Mise en place d'un complexe multiservices portuaires (zones d'amarrage, de port à sec, d'hivernage).

d) La Chambre de Commerce et d'Industrie du Val-d'Oise et des Yvelines :

Actuelle gestionnaire de Port Cergy, la CCI doit être associée au projet si l'on considère qu'elle devra aussi gérer l'activité au niveau du nouveau port. La CCI représente, conseille, prévoit et aménage l'espace économique. Elle facilitera l'implantation de l'activité économique sur le nouveau quartier.



Photographie 33: Enseigne de la CCI à Port Cergy

e) L'office du tourisme d'Ile-de-France :

Il aura pour but de promouvoir l'activité nautique en Ile-de-France et notamment sur l'Oise. De plus, de part sa présence, il pourra chiffrer l'activité de la plaisance sur le site, et permettre de suivre son évolution au cours du temps.

f) La VNF (Voie Navigable de France)

Cet organisme promeut l'activité nautique (aussi bien de plaisance que de transport de marchandise) au sein des voies navigable de France. Elle a pour but de développer cette activité, et comme le projet entre de plein pied dans ses objectifs, elle pourrait être un bon partenaire pour la réalisation de celui-ci.

2. Les études nécessaires

a) Etude d'impact

Le projet propose donc un agrandissement du port avec une multitude d'activités qui gravitent autour de lui. Cet aménagement va engendrer une augmentation de la fréquentation du site et de ses alentours. Cette fréquentation plus dense va engendrer diverses nuisances qu'il faudra quantifier dans une étude d'impact.

Etude d'aménagement d'une extension pour le port de Cergy

Celle ci permettra de voir, dans un avenir proche, quelles seront les conséquences du projet. Si les conséquences sont trop graves, des mesures compensatoires devront être prises. L'étude portera sur :

- La faune et la flore aux alentours du port (notamment dans la ZNIEFF de la base de loisir)
- La pollution engendrée par le surcroît d'activité (notamment dans l'Oise)
- La qualité de l'air et de l'eau
- La transformation paysagère du site

Cette étude nécessaire et obligatoire permettra d'assurer la durabilité du projet ainsi qu'un complément d'information à l'analyse du site.

b) Etude de marché

Cette étude est obligatoire afin de mesurer l'activité économique possible sur le site. C'est elle qui détermine le bien fondé de l'implantation de telle ou telle activité en fonction des besoins de la population et de l'attractivité du port. Cette étude a déjà été effectuée dans l'analyse du site de Port Cergy, rappelons seulement les conclusions :

- Forte demande d'amarrage dans le port, alors qu'il est saturé
- Il n'y a pas de commerces liés à l'activité nautique
- L'activité de restauration est développée au minimum
- Forte demande de logements de qualité dans le secteur du port

Le port a un potentiel de développement très grand, il ne tient qu'à nous de l'exploiter.

c) Etude publique

La diffusion de l'information quand au projet d'aménagement d'un nouveau port est nécessaire si l'on veut éviter des quelconques désaccords avec des associations ne pensant pas au bien fondé de l'opération. Cette étude devra s'effectuer de la manière suivante :

- Diffusion de l'information au niveau du quartier, de l'antenne de quartier, ou encore des associations en place sur le site
- Confrontation du projet face au grand public
- Séances de « doléances », ou la population exprime ses attentes et ses objections sur le projet
- Réponses des acteurs du projet qui tiennent compte ou non des objections des habitants

Cette étude permet d'associer la population au projet et ainsi de les responsabiliser quand à la possibilité de changer certains aspects de celui-ci. Cette étude permet aussi d'éviter les problèmes liés aux associations récalcitrantes. En effet cela permet au projet de les régler avant qu'il ne soit totalement terminé, afin de trouver un compromis à temps.

Avec toutes ces études, le projet ainsi réalisé est en accord avec tout le monde, et lui permet d'assurer ses arrières quand à son avenir.

d) Aspect financier

Pour un aménagement tel que celui présenté, l'aspect financier est difficilement chiffrable. Néanmoins, il est nécessaire d'avoir un ordre de grandeur du prix total, pour vraiment se faire une idée du coût de l'aménagement.

Etudes préalables :

Etude de faisabilité	20 000 €
Etude d'impacts	10 000 €

Viabilisation des terrains :

Terrain à stabiliser	700 000 €
Bâtiment administratifs et hangar	150 000€
Rampes de mises à l'eau	100 000 €
Parking	50 000 €
Voirie (raccordement réseaux compris)	1 500 000 €
Zone piétonne	1 200 000 €

Les terrains appartenant à la collectivité territoriale, et devant accueillir des infrastructures de logements et de commerces pourront être revendu à un promoteur immobilier, qui s'engagerait à exécuter les contrats de logements en contrepartie de leur gestion. Le prix pour une maison dans la zone du port se vend entre 3000 € et 3400 € le m2. Cela permettrait à la ville d'en tirer un bénéfice qu'elle pourrait replacer dans la construction du port.

Equipement portuaire :

Chariots élévateurs	120 000 €
Pontons d'attentes	15 000 €
Monument	1 500 000 €

Total : **5 365 000 €**

De ce total, on devra soustraire environ 1 500 000 € à 2 000 000 €, grâce à la vente des terrains pour les habitations.

Conclusion

Le projet propose divers aménagements possibles quant à la création d'un nouveau port sur la commune de Cergy. L'étude faite au préalable de la ville de Cergy et du site du port, a montré quelles étaient les carences au niveau de l'offre portuaire et nautique, économique, sociale, humaine et de l'habitat.

L'objectif premier du projet est donc de valoriser cet espace portuaire, en lui offrant une plus grande capacité de stockage mais aussi, un complexe nautique performant qui pourrait désenclaver ce site.

Les enjeux liés à l'avenir du nautisme sur les voies d'eau de France, sont alors directement induits par la volonté des acteurs liés à cette activité. Cependant ces investissements coûtent cher, et les acteurs n'en voient pas l'utilité première.

Or, à partir du constat de déséquilibre entre la population, l'activité économique et les logements de la ville de Cergy, l'aménagement d'un nouveau port a engendré des propositions de développement qui se grefferaient autour de celui ci, et qui auraient pour but de réduire ce déséquilibre.

Le projet répond alors à une demande d'aménagement global qui conviendrait à tout le monde : la ville, la communauté d'agglomérations, la région, les habitants de la communes et du port. En effet, il reprend différents objectifs voulus par ces différents acteurs dans plusieurs domaines.

Seulement, activité économique et urbanisme, quelle quel soit, sont-ils compatibles avec la préservation de l'environnement, de la nature, et du cadre magnifique qui entoure le site ?

Le projet essaye donc de répondre à cette interrogation en justifiant son aménagement qui a pour but de valoriser la voie d'eau qui traverse la commune, et d'en faire profiter à un maximum d'habitants.

Le projet, ainsi inscrit dans une logique d'amélioration d'un pôle secondaire, va lui permettre de maximiser son potentiel de développement, de désenclaver le site, de lui offrir une notoriété méritée, tout en rentrant dans les objectifs des collectivités locales et en respectant au mieux l'environnement et le paysage actuel.

Bibliographie

Ouvrages

Cergy, le guide, Edition du Valhermeil
Cergy, 30 ans d'aventure urbaine, EPA
L'axe majeur, Cergy Pontoise, hors série des Beaux Arts, EPA
Cergy ma ville, Magazine, n° 92 et 94
Eglise Saint Christophe, Cergy village, EPA
La grande histoire de Cergy, Xavier Gloux, édition S. Rudel

Dossiers d'urbanisme

Dossier de la ZAC de Port Cergy, EPA
Dossier de la ZPPAUP de Cergy village, ville de Cergy
Schéma directeur de l'agglomération nouvelle de Cergy Pontoise, Communauté d'agglomération de Cergy Pontoise
Dossier de la ZNIEFF de la base de loisir, SAN
Dossier du PPRI de la vallée de l'Oise, ville de Cergy

Sites Internet

http://www.ville-cergy.fr	http://www.portcergy.com
http://www.san-cergypontoise.fr	http://www.versailles.cci.fr
http://www.cr-ile-de-france.fr	http://www.ffports-plaisance.com
http://www.iaurif.org	http://www.vnf.fr
http://www.basedeloisir95.com	http://www.etude.ccip.fr

Annexes

— CERGY

La pilule "POS" ne passe pas

FERMETÉ. Réunis en Conseil Municipal Extraordinaire, les élus ont voté la mise en application anticipée du Plan d'Occupation des Sols. 22 logements sociaux devraient être édifiés à proximité de Port-Cergy. Au grand dam de certains riverains.

Sujette à de nombreuses contestations, la mise en application anticipée du Plan d'Occupation des Sols (POS) a finalement été adoptée par les élus lors d'un Conseil Municipal Extraordinaire, le 25 Avril dernier. Le gérant des "Jardins de la Rivoise" pourra donc installer une serre sur son terrain. Une vingtaine de logements sociaux seront également construits en bordure de la ZAC du Port, malgré la vive opposition des habitants de la zone portuaire. Ferme, Isabelle Massin (maire de Cergy) entend "assurer une certaine diversité d'habitat (...) qui reste la règle dans l'aménagement de l'agglomération de Cergy-Pontoise". Ne comprenant pas "la liaison des deux affaires", l'opposition municipale s'est "étonnée de constater la précipitation des élus", ajoutant que la serre

n'a été qu' "un prétexte pour faire passer le dossier des logements sociaux".

Le "prétexte d'urgence"

Gérant de l'exploitation "Les Jardins de la Rivoise", Mr Pincebourde a conclu récemment un accord avec le supermarché Auchan de Cergy (fourniture de légumes à la grande surface). Cet accord préfigurait un agrandissement de l'exploitation. Mr Pincebourde souhaitait donc investir dans une serre. Mais cette structure de 7000 m² nécessite un permis de construire. Le terrain étant jusqu'ici classé en zone non constructible (ND), le POS devait être révisé. Sa mise en application anticipée se justifiait donc pleinement. Jean Bonnefoy, conseiller municipal chargé du dossier, déclarait à cet égard être "pour que l'agriculture perdure".

Dans un souci de "clarté et de transparence", et pour "l'égalité du traitement de chaque demande", Isabelle Massin a souhaité greffer à la demande de Mr Pincebourde le dossier des 22 logements PLA (Prêt Locatif Aidé), qui nécessite également une modification du POS (*La Gazette* du 20/04/94). Selon l'Association des Habitants de Port-Cergy et l'opposition municipale, le dossier "serre" aurait été un prétexte permettant aux élus de faire passer plus rapidement le programme immobilier. Le logement social inquiète en effet les habitants du Port, qui voient dans cette construction la dévalorisation de leur investissement.

Confusion des responsabilités

Jean-Pierre Combe (Président de l'Association des Habi-

tants de Port-Cergy) n'a pas manqué de rappeler qu'il fallait tenir compte de l'opinion des habitants avant d'envisager la construction de logements sociaux. Remarque reprise par un habitant, ce dernier ajoutant qu'il ne "veut pas avoir de tags" sur ses murs. Pour certains, logement social rime avec petite délinquance. Certains riverains du port ont même confondus certaines responsabilités relatives au retard de livraison de la troisième tranche du port. "Les Nouveaux Constructeurs nous ont montré une maquette qui n'a rien à voir avec la réalité" affirme un futur riverain, qui menace d'annuler son achat.

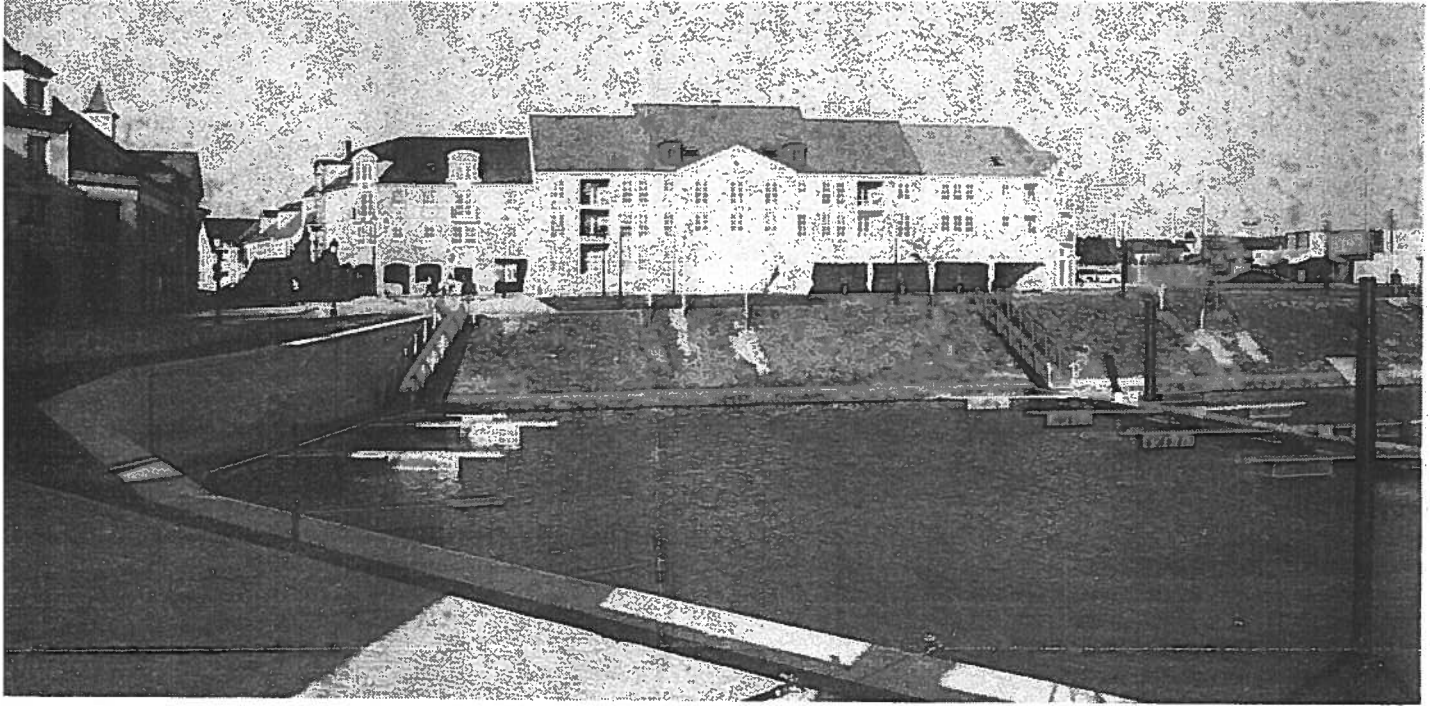
S'il s'applique aussi au port, le "saupoudrage" de logements sociaux ne devrait pas dépasser 50% de la capacité de la ville, d'après Isabelle Massin.

Yannick DUVERGÉ

La Gazette

CERGY-PONTOISE

La création audacieuse d'une marina d'eau douce



Le « grand standing » a prévalu lors de la construction du nouveau site. (Photo Jean Aubert.)

peu de temps, sur les bords de l'Oise, à Cergy-Pontoise, ont été inaugurés les premiers bâtiments et les premiers équipements d'une réalisation audacieuse en région parisienne : une marina d'eau douce. On a la création *ex nihilo*

**la création
de ce nouveau
portier, véritable
port de plaisance
qui aura un charme
propre, suscite
un certain
intérêt et une certaine
controverse**

Le quartier non seulement ouvert à la navigation, mais cernant un véritable port de plaisance avec son bassin d'eau douce par un chenal, ses quais, sa rampe de mise à l'eau des bateaux, etc. La construction est réalisée par les « Constructeurs » ; la gestion (bassin, quais, capitai-

nerie et terrain d'hivernage) est confiée à la chambre de commerce départementale Yvelines-Val-d'Oise, et l'ensemble inséré dans le programme de développement de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise.

Pour l'instant, seule une partie du programme est achevée : 25 pavillons, des immeubles collectifs (32 appartements) sont occupés depuis juin-juillet 1990 ; le bassin et son chenal de raccordement à l'Oise sont opérationnels ; un immeuble est en voie d'achèvement, le canal intérieur est en cours de réalisation. Une soixantaine de maisons devraient être livrées en 1991.

L'ensemble architectural est agréable, le souci paysager est évident. À terme, on disposera de 103 postes d'amarrage pour les bateaux de catégorie de B à E (soit de 6,50 m à 13 m de longueur). Le canal (privatif, dont l'entretien sera à la charge des propriétaires) sera bordé d'un hôtel trois étoiles de 70 chambres et d'une résidence de loisirs de 32 appartements. Des cafés, restaurants, commerces se succéderont sur

les quais ; 50 autres bateaux pourront s'y amarrer.

Tous ces détails montrent le souci de « grand standing » qui prévaut et qui offrira à la ville nouvelle un plus touristique évident, compte tenu du développement de la navigation de plaisance. Cependant, une certaine opposition est ressentie à l'égard de Port-Cergy. Si l'on ne dénie pas le charme de ce quartier quand il sera achevé, certains Cergypontins boudent cette réalisation qui, forcément, créera un quartier économiquement privilégié par rapport aux nombreux autres de la ville nouvelle. La sélection par l'argent (la propriété d'un bateau, l'entretien du canal, les charges courantes, cela finit par coûter beaucoup...) est redoutée.

Pourtant, les coûts d'acquisition des appartements et des maisons peuvent ne pas sembler prohibitifs par rapport à d'autres : de 12 000 à 13 500 F le mètre carré pour les maisons, de 12 800 à 17 000 F pour les appartements. C'est néanmoins, pour une ville nouvelle, un tarif très

élevé, d'autant plus que le programme de construction comprend certes des studios et des petits appartements, mais aussi des 7 et 8 pièces. Les maisons individuelles, elles, vont de 4 pièces à 8 pièces. Force est donc bien de considérer que les acquéreurs se recruteront presque exclusivement parmi ceux qui disposent de hauts salaires ou d'appréciables revenus. Cette part de luxe et de rêve que l'on accepte dans certains lieux privilégiés de la mer Méditerranée, semble ici refusée...

Quoi qu'il en soit, trois immeubles, le « Christophe Colomb » - 25 appartements -, le « Vasco de Gamma » - 17 appartements et « l'Amiral » - 41 appartements, seront livrés en décembre prochain. Une zone sera également réservée à l'amarrage des pénichettes de plaisance au bord même de l'Oise. Les amoureux du bateau infirmeront-ils les réticences de certains habitants ? S'incorporeront-ils pleinement dans la ville ? C'est l'avenir qui le dira.

JEAN AUBERT

La Croix,

13 novembre 1990

Les "marinas d'eau douce" de Cergy-Pontoise ne défigureront pas le village traditionnel

Avec la première « marina fluviale » de France, Cergy-Pontoise espère attirer les adeptes de la navigation, qui auront la possibilité d'amarrer leur bateau au fond de leur jardin, en pleine ville nouvelle. Un projet romantique.

TRADITIONNELLEMENT, les villes ont été construites au bord de l'eau. Les villes nouvelles l'ont été le long des autoroutes. A Cergy-Pontoise, nous sommes en train de retrouver cette tradition », explique François Blaquant, architecte urbaniste à l'Etablissement public d'aménagement de Cergy-Pontoise.

Depuis une dizaine d'années, l'EPA travaillait sur le projet de Port-Cergy. Là où il y avait un port pour décharger les matériaux de construction de la ville nouvelle, l'EPA voulait aménager une zone de résidences d'un type tout nouveau : un port-village fluvial.

Les aménagements en bord de golfe sont déjà bien maîtrisés. Ceux de bord de mer également. En revanche, tout démarre, dans le domaine des « marinas d'eau douce ».

Le terrain choisi, qui appartient à l'EPA, est particulièrement bien situé. Il est en bordure de l'Oise, proche de la base de loisirs, à une demi-heure à pied du centre-ville

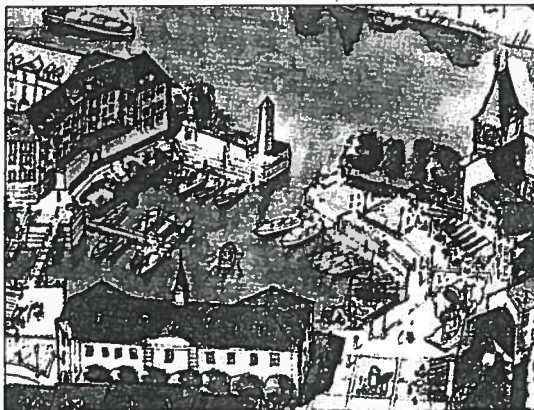
Le respect de la tradition du village d'Ile-de-France

et à quelques dizaines de mètres du village et de son clocher, classé monument historique. Ce voisinage impose d'ailleurs d'obtenir l'accord des architectes des monuments de France et de respecter certaines règles volumétriques et architecturales. Les habitants de la ville nouvelle choisissent souvent le village comme but de promenade. Il fallait donc préserver le caractère des lieux.

Une préétude économique, confiée à Junior Essec, sur les possibilités de commercialisation d'un port de loisirs sur une rivière est positive. En effet, Cergy est sur l'Oise, non loin de la Seine et de ses ouvertures maritimes, et sur l'axe du Nord, vers la Belgique. Les possibilités de navigation sont donc réelles pour les riverains ainsi que pour les adeptes du tourisme fluvial.

Parmi les projets réunis lors de la consultation lancée par l'EPA, certains prévoient un très grand port, un « véritable parking à bateaux » selon François Blaquant.

C'est finalement le projet de Bernard Spoerry qui a été choisi. Alors



L'esquisse du projet (Document : DR).

que son traditionalisme lui est souvent reproché, c'est précisément ce qui lui a permis de l'emporter. « Nous ne voulions pas de gigantesme ni créer encore un quartier dans le style de la ville nouvelle », dit François Blaquant. « Le projet de Spoerry respecte l'espace du village, intègre la perspective du piéton. »

« J'ai respecté la tradition du village d'Ile-de-France », complète Bernard Spoerry. Petites résidences et maisons individuelles aux couleurs douces sont disposées le long d'allées piétonnes, de placettes. Les maisons sont jointives et il n'y aura pas deux façades identiques. Le décroché des toitures, l'importance des porches d'entrée et des auvents, des matériaux traditionnels, tuiles en terre cuite ou appuis en brique, contribueront à l'impression d'ensemble. « C'est une greffe continue. Dans quelques années, lorsque l'ensemble sera patiné, on ne devrait plus distinguer l'ancien du nouveau. » Un canal privatif de 250 mètres a été aménagé. Il permettra à certains d'amarrer leur bateau devant leur maison.

Un tiers du programme se situera sur une île. « C'est une idée romantique, mais aussi très bonne pour commercialiser », estime Bernard Spoerry. Au fond du jardin de ces maisons, chaque résident disposera de son amarrage, pouvant accueillir des bateaux d'une longueur de 12 mètres. L'architecture est conçue pour que les bateaux soient visibles depuis le séjour. « On sait qu'en Méditerranée les bateaux ne sortent que cinq jours par an. Le

reste du temps, ils sont là surtout pour le prestige. Et comme 30 % des propriétaires de bateaux de plaisance habitent en région parisienne, on peut penser qu'il y a un marché pour ce type de résidence », estime Bernard Spoerry. Les propriétaires de Cergy navigueront peut-être plus souvent : en quarante-huit heures, ils pourront être en mer, mais ils pourront aussi choisir de passer un week-end sur l'Oise.

Les logements de la marina sont

Fiche technique de Port-Cergy

Maître d'ouvrage : Les Nouveaux Constructeurs.
Maître d'œuvre : Bernard Spoerry et Pierre Scali.
Superficie de plancher : 50 000 m².
Prix au m² : maisons, de 12 000 à 13 500 F/m²; appartements, de 12 800 à 17 000 F/m².
Date d'achèvement du programme : fin 1991.

commercialisés environ 40 % plus cher que ceux de la ville nouvelle. « En réalisant ce projet, nous voulions éviter un phénomène de ghetto à l'envers, confie François Blaquant. C'est pourquoi nous n'avons pas voulu de résidences de grand luxe et avons demandé au promoteur de maintenir des prix relativement bas. » Mais, pour la tranche commercialisée, les prix ont déjà augmenté. L'EPA a bien conscience qu'il court le risque de ne pouvoir maîtriser l'évolution de la population de la marina. La rançon du succès...

Martine Kis

Les contraintes techniques ont imposé dix ans d'études et de travaux préparatoires

Les études concernant le programme de Port-Cergy ont démarré il y a une dizaine d'années. Ce délai très long a été imposé par les contraintes d'une construction près de l'eau. Tout d'abord, il a fallu élargir l'Oise afin de permettre aux gros pousseurs de passer plus facilement. Il a fallu résoudre les problèmes de stockage et d'écoulement de l'eau. Une darse ayant été creusée, il a fallu veiller aux volumes de remblaiement.

Le niveau du terrain sur la terre ferme avait déjà été remblayé de façon à être suffisamment élevé pour être hors des eaux lors des crues centennaires, ainsi que l'impose la réglementation sur les constructions au bord de l'eau.

Quant aux maisons sur l'île, pour les mettre à l'abri des inondations, il a fallu créer un talus incliné, de façon à mettre le jardin environ 3,5 mètres au-dessus du niveau de l'eau.

Le port a nécessité des études approfondies pour créer une forme qui prévienne l'envasement. Même les fondations ont demandé des analyses précises : le quartier se situant sur un bras mort du cours d'eau, le sol est constitué d'alluvions peu solides.

« Ces travaux préliminaires sont extrêmement coûteux et longs. Et l'on n'est jamais sûr d'aboutir. C'est dans ces sortes d'opérations que l'EPA trouve sa fonction », estime François Blaquant.

Le Quotidien du maire,
7-13 novembre 1990

VILLE DE CERGY - MINISTERE DE LA CULTURE
ZONE DE PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL, URBAIN ET PAYSAGER

IDENTIFICATION DU PATRIMOINE
ARCHITECTURAL ET URBAIN

Planche N° 4

A. MELISSINOS, S. LIPPENHOLTZ, E. DE BERGEVIN, G. VALENCIA
ARCHITECTES - URBANISTES
B. PAULET - PAYSAGISTE



Vu pour être annexé à
l'arrêté de ce jour,
CERGY-PONTOISE, le 12 MAI 2003

Pour le Préfet,

PRÉFECTURE DU VAL D'OISE
DACT - AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Pour le Préfet du Val d'Oise,
Le Chef de Bureau P/L

Sylvie BERNET

Sylvie BERNET



LIMITE DE LA ZONE DE PROTECTION DU PATRIMOINE
ARCHITECTURAL, URBAIN ET PAYSAGER



MONUMENTS HISTORIQUES



EDIFICES ET MURS DE CLOTURE A CONSERVER

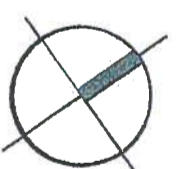


EDIFICES TEMOINS
CALVAIRES, MONUMENTS, PUTS, LAVOIRS, FONTAINES

ESPACE LIBRE A CONSERVER

ESPACE URBAIN A METTRE EN VALEUR

RAYON DE 500 m AUTOUR DES MONUMENTS HISTORIQUES



ECHELLE



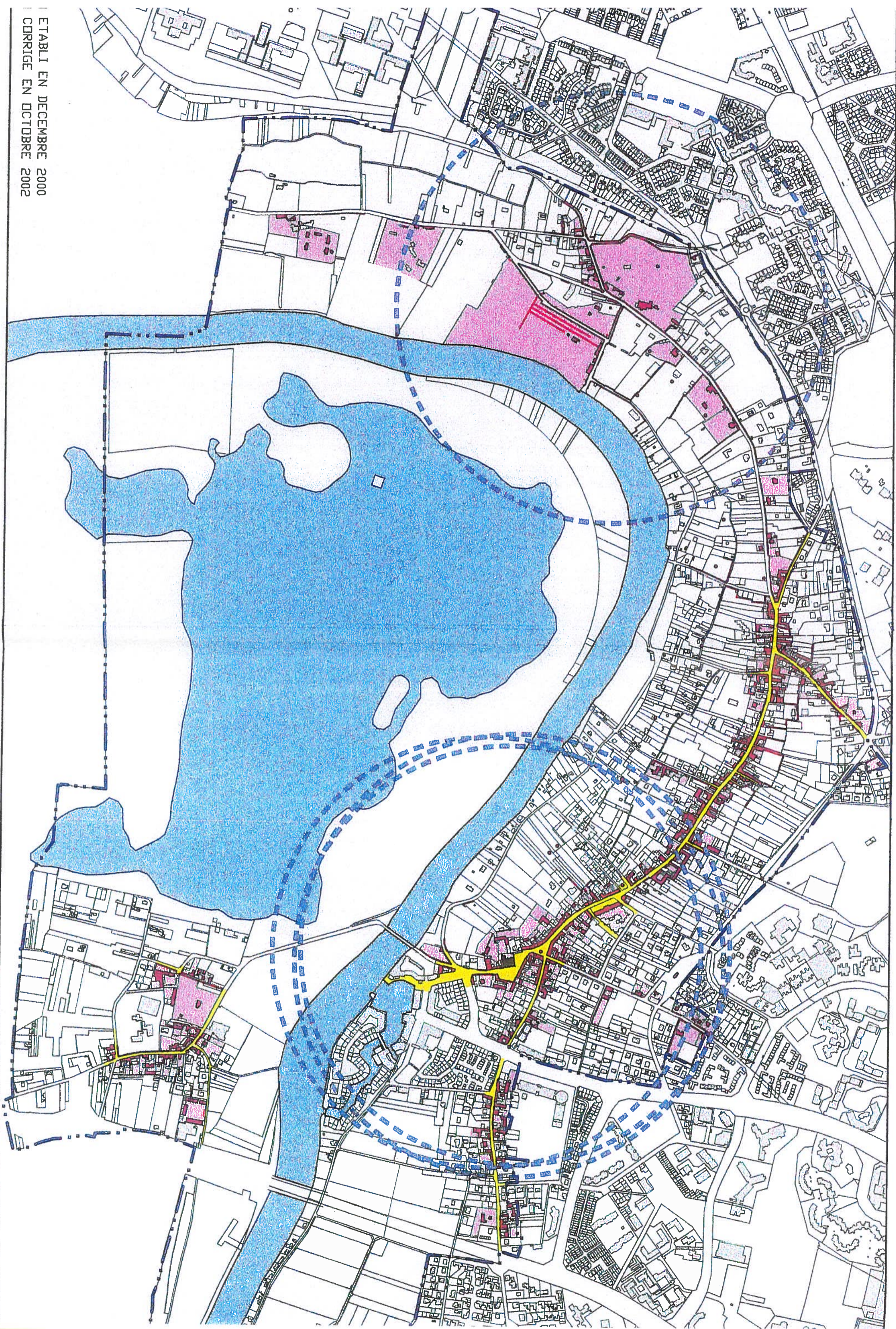
1 : 7500°



Dominique LEEBRY

SOUS-PRÉFET DE PONTOISE
22 DEC. 2003
ARRIVÉE

VU PAR NOUS, MAIRE DE LA COMMUNE DE
CERGY-PONTOISE, EN VERTU DE LA DÉLIBÉRATION
DATE DU 18 DEC. 2003
LE MAIRE





VILLE DE CERGY - MINISTERE DE LA CULTURE
Vu pour être annexé à
l'arrêté de ce jour,
12 MAI 2003
CERGY-PONTOISE, le
ZONE DE PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL, URBAIN ET PAYSAGER

Pour le Préfet,
PRÉFECTURE DU VAL D'OISE
DACT - AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Pour le Préfet du Val d'Oise
Le Chef de Bureau **PLI ET DE MISE EN VALEUR**
MESURES DE PROTECTION
18 DEC. 2003

[Signature]

Planche N° 5

Sylvie BERNET
A. MEISSINOS, S. LIPPENHOLTZ, E. DE BERGEVIN, G. VALENCIA
ARCHITECTES - URBANISTES
B. PAULET - PAYSAGISTE

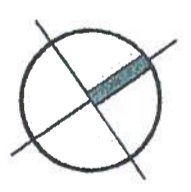
Le Maire,



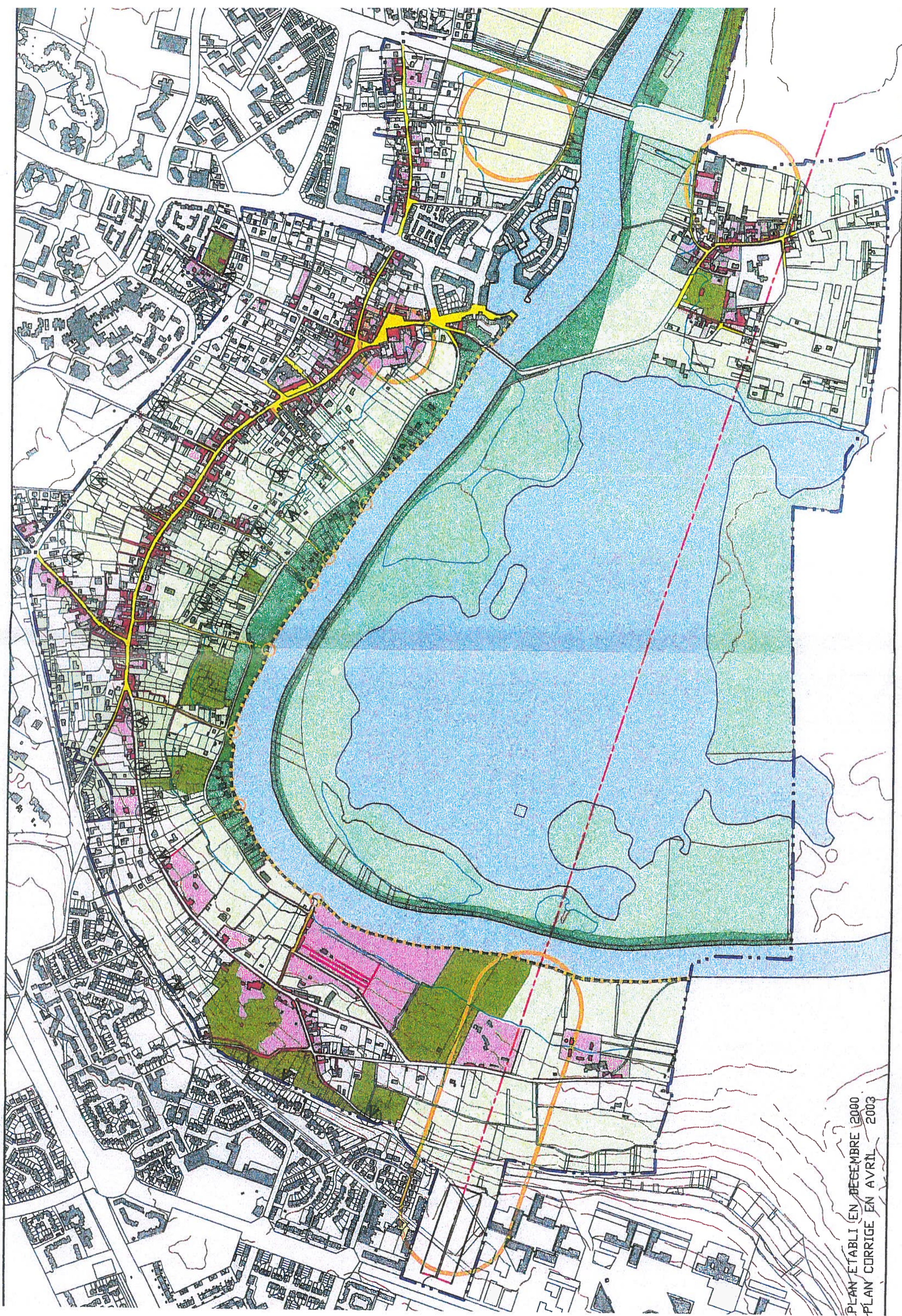
ARRIVÉE
22 DEC. 2003
Sous-Préfet de Pontoise

- | | | | |
|--|---|--|--|
| | LIMITE DE LA ZONE DE PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL, URBAIN ET PAYSAGER | | CHEMIN DE CONTRE-VALAGE A RETENIR |
| | EDIFICES ET MURS DE CLOTURE A CONSERVER | | ESPACES BOISES EXISTANTS OU A CREER classés (EBC) ou autres |
| | EDIFICES TEMAIS CALVAIRES, MONUMENTS, PUIES, LAVOIRS, FONTAINES | | ESPACES LIBRES A CONSERVER cours et jardins attenants aux édifices à conserver |
| | ESPACE URBAIN A METTRE EN VALEUR | | ESPACES LIBRES A CONSERVER vergers et erdoes, zones ND, Inondables, vues |
| | AXE MAJEUR | | ZONE AGRICOLE |
| | LIEU DE PROJET | | ZONE D'INFLUENCE DE L'OISE A RECONQUERIR |
| | POINTS DE VUE | | VEGETATION DE BORD DE RIVIERE EXISTANTE OU A CREER |
| | COULOIR DE VUE entre le bois et la rivière | | LIMITE DES PLUS HAUTES EAUX CONNUES crue de 1910 |

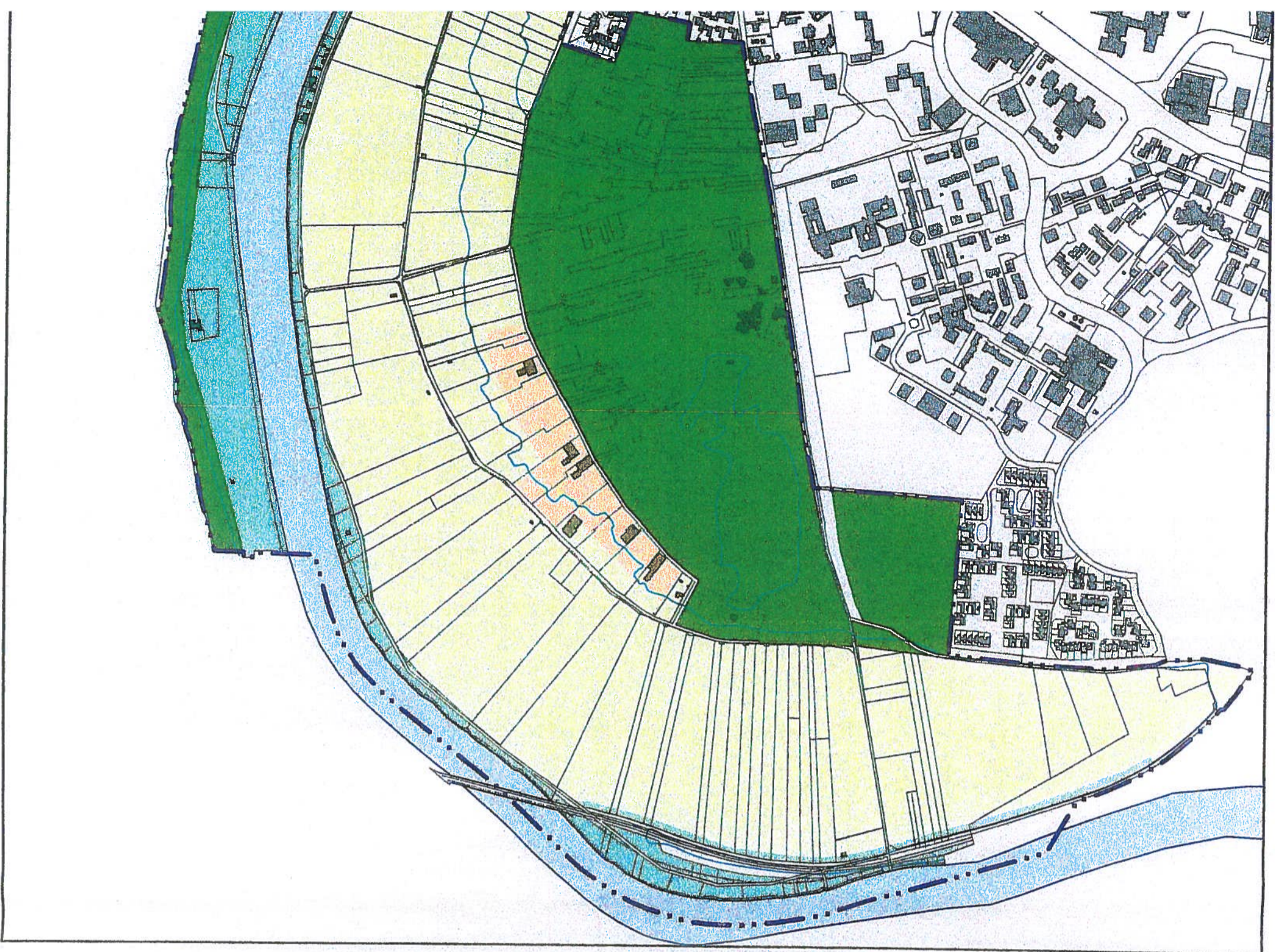
ECHELLE



1 : 7500



PLAN ÉTABLI EN DÉCEMBRE 2000
PLAN CORRIGÉ EN AVRIL 2003



VILLE DE CERGY - MINISTÈRE DE LA CULTURE

Vu pour être annexé à
l'arrêté de ce jour,

CERGY-PONTOISE - PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL, URBAIN ET PAYSAGER
21 MAI 2003

Pour le Préfet,

PRÉFECTURE DU VAL D'OISE
DACT - AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Pour le Préfet du Val d'Oise
Le Chef de Bureau *[Signature]*

Planche N° 6

Sylvie BERNET

A. MEISSINOS, S. LIPPENHOLTZ, E. DE BERGÉVIN, G. VALENCIA
ARCHITECTES - URBANISTES
B. PAULET - PAYSAGISTE

18 DEC. 2003

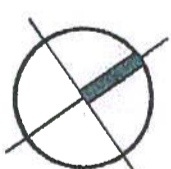
VU PAR NOUS, MAIRE DE LA COMMUNE DE
CERGY, POUR ÊTRE ANNEXÉ À LA DÉLIBÉRATION
EN DATE DU.....

LE MAIRE



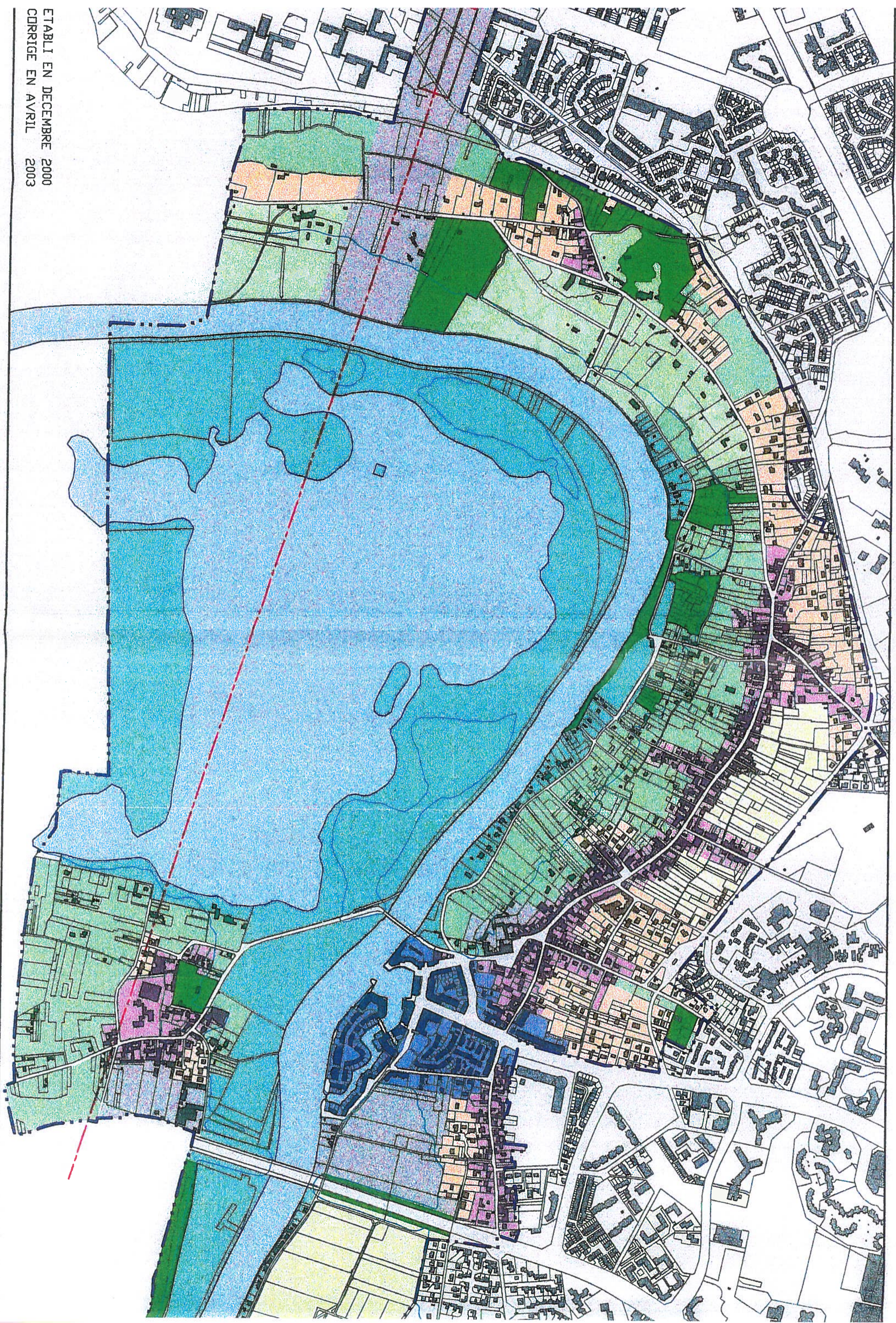
	LIMITES DE LA ZONE DE PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL, URBAIN ET PAYSAGER		SECTEUR NATUREL - Espaces boisés	SNB
	AXE MAJEUR		SECTEUR NATUREL - Terrains de grands étendues	SNE
	SP SECTEUR DE PROJET		SECTEUR NATUREL - Terrains de culture	SNC
	SBP SECTEUR BÂTI - Abords du Port de Cergy		SECTEUR NATUREL - Terrains de bord d'eau	SNO
	SBV SECTEUR BÂTI - Tissu des Villages		SECTEUR NATUREL - Espaces de transition	SNT
	SBM SECTEUR BÂTI - Tissu de maisons isolées		LIMITES DES PLUS HAUTES EAUX CONNUES crues de 1910	

ECHELLE



1 : 7500*





ETABLI EN DECEMBRE 2000
CORRIGE EN AVRIL 2003