

DEPARTEMENT DU VAL D'OISE

**PLAN LOCAL  
D'URBANISME**

**ORIENTATIONS  
D'AMENAGEMENT  
PARTICULIERES**

Approuvé lors du conseil municipal du:



*VILLE DE PONTOISE*

## Table des matières

INTRODUCTION.....	3
1 – LE QUARTIER BOSSUT ET LE PLATEAU SAINT-MARTIN : un grand projet de renouvellement urbain .....	4
2 – Le pôle Gare, constitué par les terrains situés à immédiate proximité de la gare SNCF, actuellement à usage de parking (terrains dits «RFF/SNCF») : une importante zone d'intensification urbaine.....	8
3 – Pôle urbain dit DELARUE, au bord de l'Oise, en contrebas de l'avenue du Général Gabriel Delarue, une friche industrielle à la porte du centre ancien.....	12
4 – La Harengerie: au coeur du centre historique.....	16
5 – La diversité commerciale: les 4 secteurs de préservation .....	19
de la diversité commerciale.....	19
CONCLUSION.....	28

## INTRODUCTION

Les orientations d'aménagement sont l'une des pièces constitutives du dossier de Plan Local d'Urbanisme (PLU). Il s'agit d'une pièce facultative, qui expose la manière dont la Commune souhaite mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager des quartiers ou des secteurs de son territoire.

Les orientations d'aménagement doivent être cohérentes avec les orientations générales définies au PADD.

C'est un document qui peut être écrit et/ou graphique et qui peut être accompagné de schémas d'aménagement.

Couvrant un ou plusieurs quartiers ou secteurs du territoire, les orientations édictées se superposent avec les règles inscrites au règlement sur les mêmes quartiers ou secteurs.

Contrairement au PADD, les orientations d'aménagement sont opposables aux autorisations d'occupation du sol ou aux opérations d'aménagement dans une relation de compatibilité, c'est-à-dire que les projets de construction ou d'aménagement ne doivent pas contrevenir ou contrarier le dessein général fixé dans l'orientation.

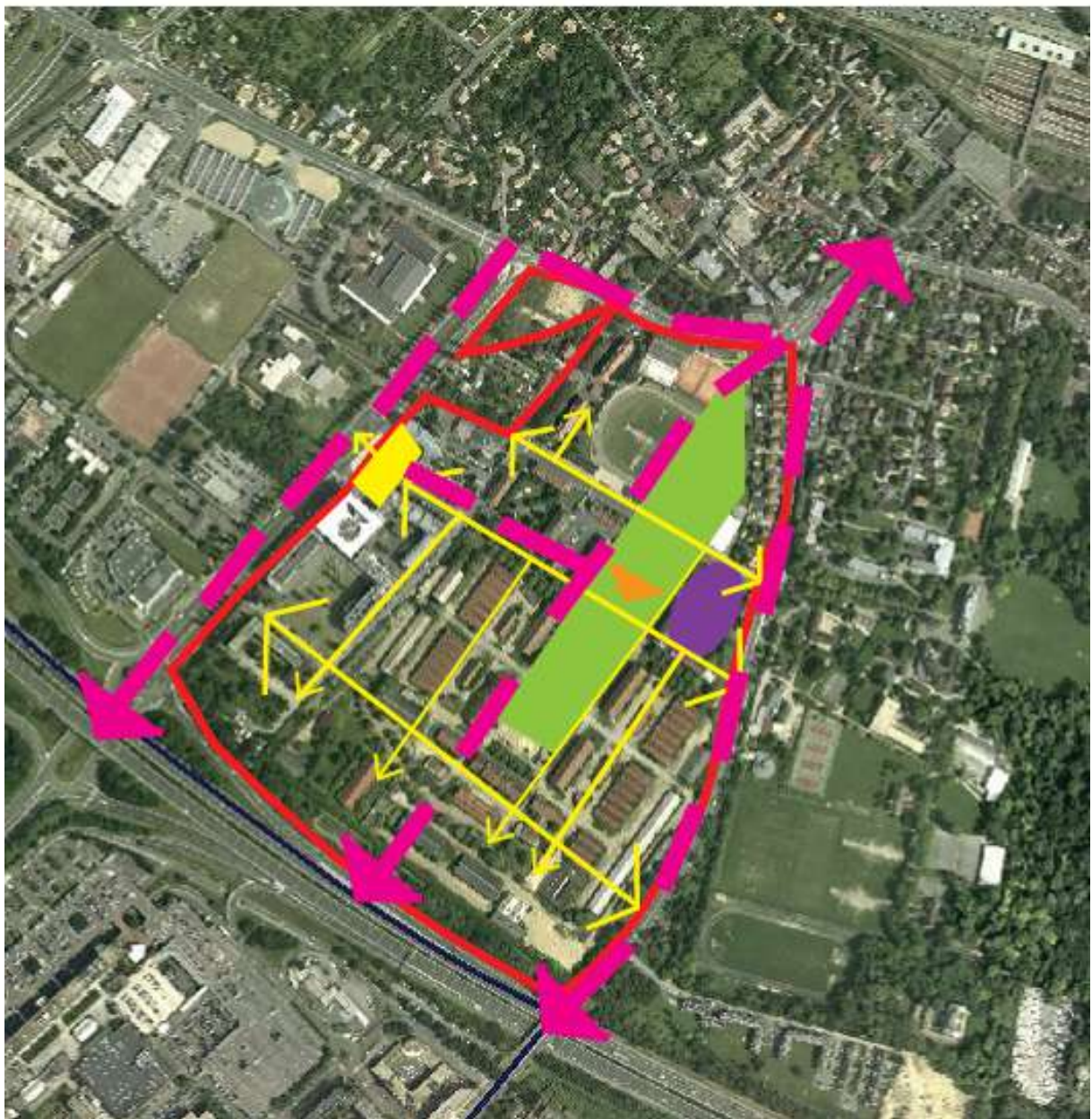
Le PLU de Pontoise comporte 5 orientations particulières pour les secteurs suivants :

- 1) le quartier Bossut et le plateau Saint Martin,
- 2) le pôle «gare» (RFF/SNCF) à immédiate proximité de la gare,
- 3) le pôle Delarue, au bas de l'avenue du Général Gabriel Delarue,
- 4) le quartier de la Harengerie, dans l'hypercentre,
- 5) un objectif de diversité commerciale sur quatre secteurs commerciaux du centre-ville. Il s'agit de renforcer cette diversité commerciale: rue de l'Hôtel de Ville - places des Grand et Petit Martroy et Souvenir/ secteur places de la Piscine et du Pont et rue de l'Hôtel Dieu/ secteur Gare et rue Thiers/ Quais de l'Oise.

# 1 – LE QUARTIER BOSSUT ET LE PLATEAU SAINT-MARTIN : un grand projet de renouvellement urbain

- LEGENDE:
-  Périimètre du secteur de la ZAC
  -  Principe de perméabilité de la ZAC et de liaisons avec les autres quartiers
  -  Ecole
  -  Espace public majeur
  -  Hypothèse de liaison mode doux/TC entre le quartier et le centre ancien de Pontoise et le Grand Centre
  -  Point de vue à préserver et à valoriser

Orientation d'aménagement particulière relative au secteur de la ZAC Bossut



La ZAC<sup>1</sup> dite Bossut, ZAC intercommunale créée en avril 2006 à l'initiative de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise, et les projets qui l'accompagnent vont transfigurer à moyen et long terme le visage du plateau Saint Martin.

Cette ZAC de 24 hectares dont 14 hectares de friches militaires, située à Pontoise est de fait au cœur de l'agglomération de Cergy-Pontoise, car entre deux gares à forte affluence (Cergy-Préfecture RER A et Pontoise SNCF/RER C). La Commune envisage ici la création d'un nouveau quartier de vie comprenant l'ensemble des fonctions d'un territoire urbain: des fonctions à la fois résidentielle et économique, des équipements de quartier ou à vocation plus structurante.

Ce projet urbain de grande envergure est intimement lié avec un autre projet majeur auquel il répond : celui du quartier militaire Lange, situé par delà l'A 15 mais toujours sur le territoire de Pontoise, avec d'une part, la création du pôle judiciaire de la gendarmerie, pôle de police scientifique de haute technologie à rayonnement international, et d'autre part, l'installation du Groupement Départemental de la gendarmerie, à vocation plus locale.

Le futur pôle Lange d'une superficie de 5,7 ha accueillera à terme 750 salariés, la mise en service de ce pôle étant prévue à l'horizon 2014.

L'un des objectifs de la ZAC Bossut est ainsi de permettre de loger les militaires travaillant sur ce site : 360 logements de gendarmes sont programmés dans la ZAC à cet effet.

Rappelons également que les projets Bossut et Lange interagissent également avec le projet concernant le quartier de la Préfecture à Cergy, dénommé Cergy-Grand Centre, qui fait l'objet d'une consultation internationale d'urbanistes commanditée par la Communauté d'Agglomération, maître d'ouvrage.

Le projet de la ZAC Bossut s'inscrit ainsi naturellement dans cette dynamique de renforcement de Pontoise et du cœur de Cergy-Pontoise.

#### **Plusieurs orientations sont retenues :**

■ **un quartier pontoisien marqué par une particularité: sa double orientation.** Avec la destruction des murs d'enceinte de la caserne, ce quartier va enfin s'ouvrir sur Pontoise mais aussi sur le centre d'agglomération. Il devra être reconnaissable en tant que quartier de Pontoise, tant par son identité urbaine que par son identité architecturale. Sa «signature» devra renvoyer au vocabulaire architectural de Pontoise et concilier de manière sensible modernité et tradition,

■ **un projet à la fois à l'échelle de l'agglomération mais aussi à l'échelle de Pontoise, lieu central pour les habitants du plateau Saint-Martin et de la commune :** il proposera des équipements et des services de quartier, intégrant la notion de proximité, mais aussi des équipements à vocation plus structurante : équipement scolaire dimensionné pour les besoins du seul futur quartier (mais qui accueillera de façon transitoire les enfants scolarisés dans l'actuelle école Jules Verne, vouée à la démolition), crèche, résidence étudiante, éventuelles maison de quartier et/ou mairie de quartier, équipement communautaire dont la vocation reste à définir,...).

---

<sup>1</sup>ZAC : Zone d'Aménagement Concerté



■ **un quartier durable** : il devra répondre aux exigences d'aménagement durable, notamment en matière de gestion de l'eau, d'énergie, de circulations douces. Il s'agira d'un quartier qui bénéficiera d'une «éco-conception» (optique d'éco-quartier) et sera soumis à la Réglementation Thermique (RT) 2012 avec des Bâtiments à Basse Consommation d'énergie (BBC).

■ une zone mutable, **de renouvellement urbain**, d'une grande superficie qui permettra la réalisation à terme d'une opération de l'ordre de 220 000 m<sup>2</sup> de SHON<sup>2</sup> sur l'ensemble de l'emprise constituée par l'ancienne caserne et le stade, ainsi que les terrains situés à l'angle de l'avenue François Mitterrand et de la Chaussée Jules César.

**Cette opération sera réalisée en plusieurs tranches étalées sur plus d'une dizaine d'années.** Une fois ce quartier achevé, c'est au total environ 2 600 logements qui seront créés, dont près de 360 logements dédiés aux gendarmes construits en 1<sup>ère</sup> phase (pour permettre le fonctionnement du pôle judiciaire de la gendarmerie situé quartier Lange). A terme, c'est une opération qui permettrait d'accueillir au minimum 6 500 habitants .

C'est donc un nouveau quartier qui sera progressivement intégré dans le tissu urbain existant :

■ **un quartier mixte actif et vivant** : il sera en partie résidentiel avec un programme d'activités commerciales de proximité et de qualité, de services, et d'activités tertiaires créant un quartier vivant tout au long de la journée. Il sera conçu pour favoriser son appropriation par les habitants.

■ un quartier conçu autour d'une **trame perméable**, à partir notamment des grandes lignes de la composition urbaine de l'ancienne caserne sur lesquelles s'appuiera le projet urbain.

Un des plus importants principes de composition consiste à préserver la quasi totalité de la place d'armes, en la prolongeant par une «coulée verte» jusqu'à la Chaussée Jules César, en permettant de dégager les nombreux points de vue sur le centre ancien et notamment la perspective sur la cathédrale.

■ Outre la conservation des principales trames viaires, cela permettra de **ne pas rompre avec la mémoire du lieu** d'autant qu'il est prévu de conserver certains bâtiments de la caserne constitutifs du patrimoine : petits bâtiments d'entrée, bâtiment situé au pourtour de la place d'Armes où s'est installée la Maison des Armées, lieu d'ouverture de l'Armée vers l'extérieur, éventuellement après étude, autre bâti intéressant au plan architectural (ancienne écurie par exemple).

■ **un quartier dont le parti d'aménagement fait la part belle aux circulations douces** : le partage de l'espace entre les différentes catégories d'usagers devra se faire au bénéfice des piétons, vélos et bus, dans le sens de l'amélioration du confort et de l'agrément des usagers. La coulée verte (place d'Armes et son prolongement), ainsi que les modalités de conception de toutes les circulations, devront permettre une mixité des échanges et seront propices à la convivialité.

Un principe de liaison douce (piétons, vélos, voire bus...) est également envisagé via une éventuelle passerelle au-dessus de l'A 15 et la mise en service à terme d'un Transport en Commun en Site Propre, ceci pour relier, via Bossut, les deux gares et le centre ancien.

■ un quartier alliant **mixité** (de fonctions, de populations) et organisation équilibrée du territoire, s'inscrivant dans une logique générale d'urbanisme permettant l'organisation d'îlots «à l'échelle humaine».

---

<sup>2</sup>**Surface Hors Œuvre Nette** : surface de plancher calculée au nu extérieur des murs, déductions faites d'un certain nombre de surfaces (cf article R 112-2 du Code de l'Urbanisme)

■ une morphologie des bâtiments, en termes de hauteurs et de volumes, globalement **compatible** avec celle des constructions situées dans l'environnement immédiat (immeubles et pavillons).

■ un environnement qui devra offrir aux habitants un **paysage urbain** de qualité : arbres d'alignements, jardins, revêtements de sols qualitatifs, etc...

■ **une adaptation à prévoir des infrastructures de circulation et de desserte.** En effet, ce projet d'envergure impactera à court, moyen et long termes les voies de circulation, du fait de l'accroissement du trafic routier et des flux. Il s'agira de prévoir une réorganisation adaptée du schéma de voirie qui devra non seulement intégrer la desserte du nouveau quartier Bossut mais aussi les effets induits par le projet de restructuration de Cergy-Préfecture : une réorganisation des infrastructures de circulation et de desserte devrait donc accompagner ces projets urbains d'envergure côté Pontoise et côté Cergy.

■ cela induit également une **réflexion sur le site adéquat permettant d'accueillir un parking public**, à envisager et à étudier au regard de l'impact de ce nouveau quartier sur le stationnement automobile (diversité des fréquentations et des flux).

Ce projet urbain de grande envergure s'accompagnera en parallèle d'une restructuration du plateau Saint Martin (qui n'est pas dans le périmètre de la ZAC), et plus particulièrement en ce qui concerne le plateau sportif Lousteau. De nouveaux aménagements sont prévus :

- reconstitution des équipements sportifs avec notamment la relocalisation à cet endroit du stade dit «stade municipal» actuellement situé chaussée Jules César dans le périmètre de la ZAC,
- mise aux normes des autres équipements sportifs (accessibilité, application des normes des fédérations sportives...),
- le tennis-club, actuellement situé dans le périmètre de la ZAC, sera relocalisé,
- études en cours sur le devenir du hall Saint Martin,
- reconstruction, à la place de l'actuelle école Jules Verne d'un futur collège, qui lui-même devrait remplacer le collège du Parc aux Charrettes, équipement vétuste situé dans le centre ancien.

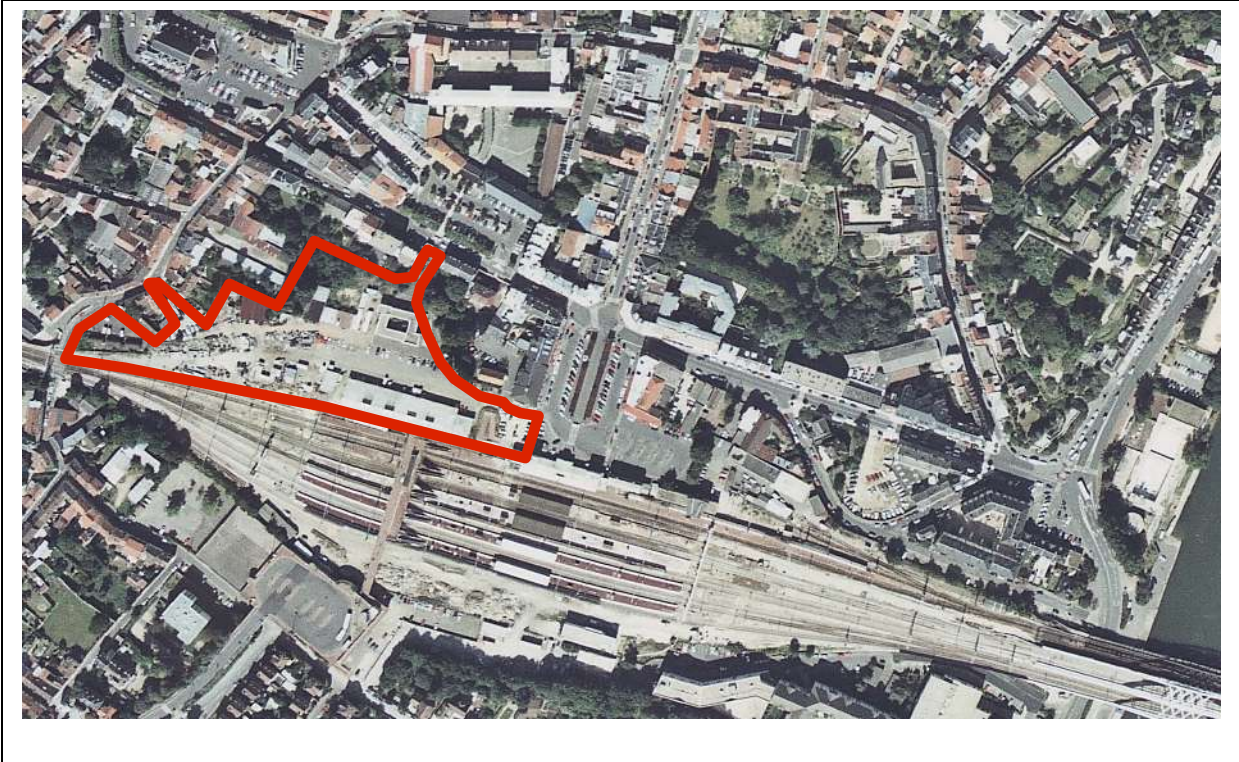
Le projet Bossut représente une des dernières importantes opportunités foncières de la commune et la notion d'économie durable du projet est un des enjeux fondamentaux de la réussite de cette opération.

Ce nouveau pôle urbain sera un élément clé de l'armature urbaine de l'agglomération, «en tension » entre le futur Grand Centre de Cergy rénové et les quartiers anciens de Pontoise. Il conviendra de soigner la qualité de la liaison entre le quartier Bossut et le centre ancien de Pontoise tant la réussite de cette articulation est essentielle pour les deux collectivités partenaires.

Le projet urbain et architectural devra être conçu dans le souci d'assurer l'insertion urbaine et la qualité architecturale des constructions neuves, dans le respect de la composition urbaine originelle de la caserne et de l'identité pontoisienne.

**2 – Le pôle Gare, constitué par les terrains situés à immédiate proximité de la gare SNCF, actuellement à usage de parking (terrains dits «RFF/SNCF») : une importante zone d'intensification urbaine**

**Localisation du site**



Il s'agit d'un secteur de près de 2 hectares à immédiate proximité de la gare SNCF de Pontoise dit «pôle gare » (propriétaires RFF notamment et SNCF). Ce terrain RFF s'étend sur 17 171m<sup>2</sup> comprenant les terrains SNCF, RFF ainsi qu'un petit terrain appartenant à l' AFTRP<sup>3</sup>.

Ce secteur doit s'adapter à la loi SRU qui prévoit d'intégrer les zones ferroviaires (classé UY au POS de 1993) dans des zones d'urbanisation classiques.

Ces terrains actuellement non construits, propriétés principalement de RFF et secondairement de la SNCF, font l'objet pour partie d'une concession temporaire au profit de la ville pour l'accueil d'un parc de stationnement dont la capacité est de l'ordre de 211 places.

<sup>3</sup> AFTRP : Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne : établissement public faisant du portage foncier pour le compte de collectivités territoriales.



Légende:

-  Espaces publics
-  Pôles principaux à connecter
-  Secteur mutable
-  Liaisons existantes
-  Principes de liaisons
-  Bâtiments protégés par la ZPPAUP

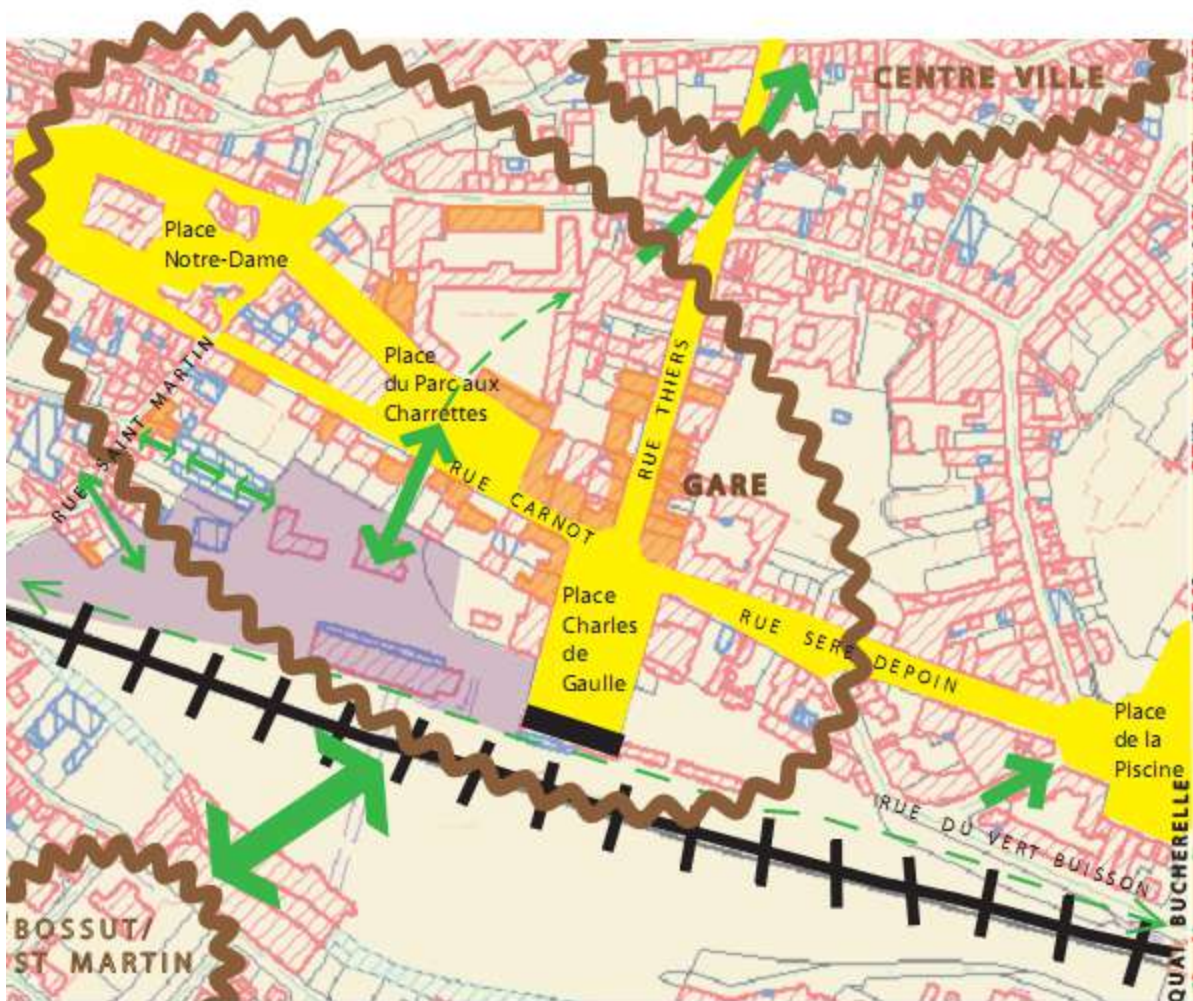


Voie ferrée

**RUE**

Noms (axes, places)

**ORIENTATION D'AMENAGEMENT  
PARTICULIERE RELATIVE AU  
SECTEUR RFF/SNCF**



La gare SNCF a une fonction de « polarité » essentielle dans la partie basse de la ville ancienne. Il s'agit de faire émerger, avec les propriétaires fonciers, un projet urbain de nature à remplir ce « vide urbain » étendu sur 1,7 ha : il s'agirait d'un projet mixte avec une forte densité, adaptée à la situation très « centrale » de cette zone. C'est là que le concept d'intensification urbaine prend tout son sens étant entendu ici qu'il est convenu ( par l'IAU d'Ile de France<sup>4</sup> qui a promu ce concept propre à l'urbanisme) que chaque démarche d'intensification doit s'adapter au territoire auquel il s'applique. C'est pourquoi les gabarits des futurs bâtiments prendront en compte l'environnement urbain de cette zone située dans la ZPPAUP, c'est-à-dire en zone historique protégée, dans lesquelles les hauteurs du quartier neuf devront s'harmoniser avec les hauteurs régnant alentour, dans un principe d'insertion urbaine harmonieuse.

Ceci étant, densité, qualité et centralité, qui participent de « l'intensité urbaine », constituent les maîtres-mots du futur projet.

Une vigilance toute particulière sera portée quant au système de maillage des rues proposé, permettant d'articuler au mieux ce nouveau quartier avec le reste de la ville. Il s'agit d'ancrer ce nouveau « greffon » dans le tissu urbain existant.

Il devra notamment, et autant que faire se peut, être ouvert sur la rue Saint Martin, la rue Carnot, la place Charles de Gaulle et à plus long terme, après la délocalisation du collège, vers la place du Parc aux Charrettes et éventuellement la rue Thiers, selon des modalités qui restent à étudier. Il s'agira de proposer en complément de cette offre de logements, des services et des commerces diversifiés ainsi qu'un parking public.

Les enjeux urbains dans ce secteur portent sur une requalification urbaine des espaces et l'inscription de projets immobiliers nouveaux pour renforcer la « polarité » de ce quartier de ville. C'est pourquoi, le PLU ouvre à l'urbanisation ces terrains pour favoriser la restructuration et la valorisation de ce foncier stratégiquement situé.

Les principaux enjeux de valorisation inscrits au PLU portent sur :

- la mutation de ce vide urbain en lieu attractif et vivant,
- le développement d'un nouveau quartier permettant de renforcer la fonction résidentielle et économique sur la ville basse,
- un quartier où les déplacements doux seront facilités et naturels compte tenu de l'immédiate proximité de la gare qui dessert notamment 3 grandes gares parisiennes ainsi que Gisors.
- l'amélioration des conditions de circulation et de stationnement dans ce quartier où l'attractivité de la gare génère des difficultés importantes.

La volonté municipale, au-delà de la traduction de ces enjeux urbains, s'est attachée à définir les conditions de reconversion du site. Cette orientation d'aménagement doit permettre de garantir la cohérence du projet et l'organisation d'un parti d'aménagement maîtrisé.

---

<sup>4</sup> Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) d'Ile de France depuis 2008, auparavant désigné sous le nom d'IAURIF de la Région Ile de France: organisme d'études et plateforme de recherche, travaillant pour diverses collectivités publiques et notamment pour le Conseil Régional d' Ile de France.

Le document graphique fixe les conditions de développement :

- le principe d'ouvrir le quartier sur la ville en **créant de nouveaux accès et de nouvelles voies**. Le projet d'urbanisation s'attachera à créer un accès depuis la rue Carnot pour ne pas perturber davantage la desserte de la gare.

De même, le désenclavement de ce quartier de la gare et l'amélioration de son accessibilité doivent être facilités par la création de voies permettant, dans un premier temps, de relier la rue Saint Martin (à l'Est) à la place Charles de Gaulle, l'idée étant que, dans un second temps, si la faisabilité financière est trouvée, le prolongement puisse se faire jusqu'à la rue du Vert Buisson à l'Ouest de la gare, pour permettre une desserte par les bus via un site propre. Ce point particulier sera discuté au travers d'un Contrat de Pôle, qui consiste en un protocole d'accord entre tous les partenaires concernés sur un futur projet d'aménagement du pôle d'échanges <sup>5</sup>.

Cette liaison qui pourra s'opérer en deux temps est une intention forte pour répondre aux contraintes actuelles de desserte de ce pôle d'échange de plus en plus attractif.

- la volonté de maintenir une offre publique de stationnement suffisante à proximité de la gare pour répondre aux besoins. Les orientations d'aménagement fixent donc sa localisation intentionnelle (jauge à déterminer).

Les règles d'urbanisme applicables permettent de s'inscrire dans cette logique de valorisation et d'intensification urbaine.

---

<sup>5</sup> Plus précisément, le Contrat de Pôle permet de mettre autour de la table les acteurs institutionnels ou para-publics tels que RFF, SNCF, STIF, CACP, Ville etc. qui participent collégalement à la définition d'un projet urbain dans l'objectif de permettre au pôle d'échanges de mieux fonctionner, définissent un plan de financement, désignent les maîtres d'ouvrages et déterminent un phasage.



### 3 – Pôle urbain dit DELARUE, au bord de l'Oise, en contrebas de l'avenue du Général Gabriel Delarue, une friche industrielle à la porte du centre ancien

Localisation du site



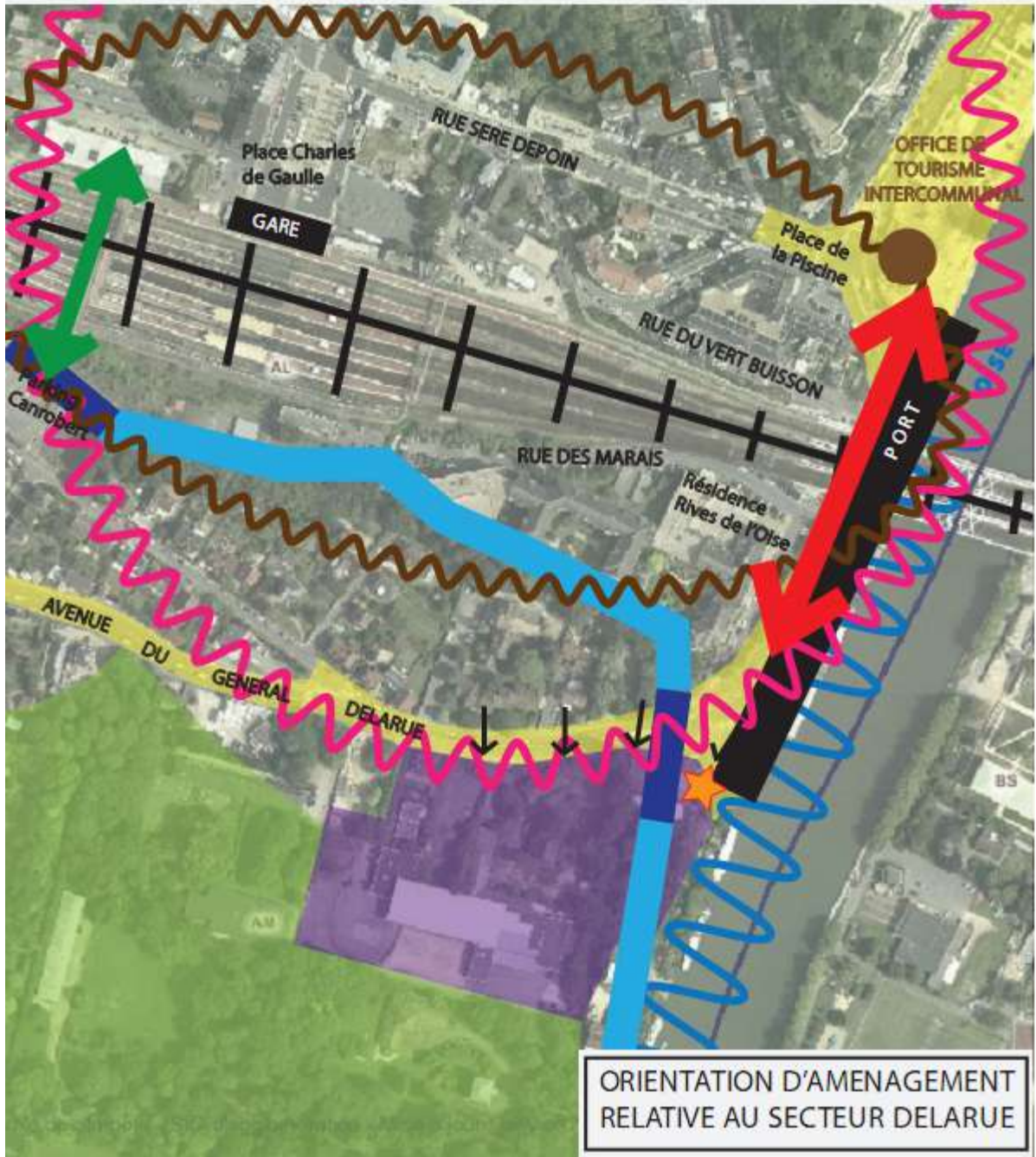
Pontoise est une ville à fort potentiel de développement car elle comporte des vides urbains, parmi lesquels figure, outre le quartier Bossut et les terrains RFF/SNCF, la friche dite «Delarue». Il s'agit d'anciens terrains à vocation industrielle ou commerciale, à reconverter.

Ce vide urbain constitue un des points faibles dans l'armature générale de la ville, qu'il convient de renforcer ou de structurer. Au travers de l'aménagement urbain et du changement d'usage de cette friche, il s'agira de créer les conditions d'un nouvel équilibre en insérant dans le tissu existant un nouveau quartier structuré, créateur de nouveaux liens.

Le projet devra être à destination principalement résidentielle avec l'implantation éventuellement de commerces ou autres services, voire d'une résidence pour séniors et d'un restaurant.



LEGENDE:					
	rù		secteur mutable		principes de visibilité
	rù busé		principes de liaisons	RUE	noms (axes, repères bâtis)
	voie ferrée		liaison piétonne		repère urbain
	espace public		office de tourisme intercommunal		Pôle centre-ville
	zone verte		zone d'influence portuaire		Pôle gare



Ces terrains, d'une superficie d'un peu plus de 2 hectares -qui appartiennent à 3 propriétaires privés- sont aujourd'hui désaffectés : ils sont situés sur le pourtour sud-est du centre ancien, le long de l'avenue du Général Gabriel Delarue qui est une des principales pénétrantes du centre-ville par le bas de Pontoise. Les terrains sont bordés au sud-est par l'Oise, au nord par la départementale RD 14 à 4 voies (avenue du Général Gabriel Delarue), au sud-ouest par le parc arboré de l'école privée Saint Martin de France (site inscrit).

C'est un gisement foncier très proche du centre-ville historique -dont il constitue une des entrées- et de la gare, dans un environnement naturel de qualité : présence de la Viosne, à reconquérir, et de l'Oise, proximité d'un environnement boisé (évêché, Ecole Saint Martin de France)...

La mise en valeur et le retraitement paysager de la Viosne, dont le cours sépare en deux le secteur de projet, avant de traverser une partie du parc arboré de l'Ecole Saint Martin de France puis de se jeter dans l'Oise, devront être au cœur du futur projet. Le chemin de la Pelouse devra aussi être intégré dans la réflexion d'ensemble, ainsi que les berges actuellement appropriées par les habitants des bateaux logements.

Le rôle de **pivot** du pôle Delarue est également à prendre en compte : en effet, ce secteur se situe à l'articulation entre les espaces boisés situés après le chemin de la Pelouse (c'est-à-dire la partie verdoyante du bas de Pontoise) et la partie très dense et urbanisée, située après le pont SNCF.

Au milieu de ces 2 pôles, l'un vert, l'autre urbain, un secteur «de transition molle» composé de la résidence «les Rives de l'Oise» et de la zone de fret du port autonome de Paris<sup>6</sup> dont le quai, à la demande de la Ville, est actuellement en grande partie à vocation de parking, affaiblit la qualité du lien et des cheminements doux entre les 2 secteurs.

L'enjeu serait alors, via un projet urbain qualitatif, le glissement ou la translation de l'entrée sud du centre-ville vers le pôle «Delarue», qui permettrait de réduire l'effet de coupure du pont SNCF ouvrage qui, à l'échelle du grand territoire, a un fort impact négatif (espaces résiduels et délaissés importants sous le pont SNCF lui-même).

Ce secteur de projet devra donc être intelligemment connecté avec l'opération d'aménagement des quais de l'Oise à Pontoise dans l'objectif d'une requalification réussie des bords de l'Oise nécessaire au développement touristique de la ville, tout en prenant en compte le secteur du port fluvial. L'objectif à terme est de mettre en scène cette entrée majeure, premier signal touristique, du centre ville de Pontoise.

Le projet devra proposer une organisation urbaine qui tienne compte des contraintes (circulation routière, hiérarchie des voies, risque d'inondabilité, activité portuaire) et des atouts du site (entrée de ville, paysages de l'Oise).

Au moment de l'établissement du programme, les questions suivantes devront être examinées :

- structuration éventuelle d'une offre commerciale de proximité, si cela est considéré comme économiquement viable,

---

<sup>6</sup>le trafic réalisé sur le port de Pontoise en 2008 est de 47 050 tonnes

- gestion des liens entre environnement et paysage, adaptée aux nouveaux usages de l'espace. Il s'agira de savoir gérer les équilibres entre densités et formes urbaines, avec une **approche équilibrée** de l'urbanisation par rapport à l'environnement proche. L'alternance et la variété des volumes peuvent garantir l'accès aux vues diverses et à l'agrément des espaces verts.
- la mise en évidence, s'il y a lieu, des cônes de vue à préserver ou à créer. Il s'agit de mettre en avant les différentes perceptions des emprises depuis les quartiers limitrophes et les enjeux paysagers qui devront servir d'ancrage au projet et de permettre des jeux de transparence vers l'Oise notamment (lieu de promenade, lieu touristique). L'analyse du site au regard de son orientation au sud vers l'Oise (orientation des bâtiments, question des ombres portées...), sera prise en compte, c'est-à-dire qu'il convient de prêter attention à la question de la lumière et des ambiances urbaines,
- la question de l'accessibilité automobile du secteur est un point essentiel qui devra être intelligemment intégré, sans nuire à l'image. Il conviendra de veiller à l'établissement d'un **schéma de circulation** interne à l'opération, qui devra l'ouvrir et le connecter au réseau viaire extérieur (entrées/sorties), proposer des modalités de circulation externe viables et fonctionnelles et notamment le traitement de la sortie sur l'avenue Delarue, qui comptait en 2004, selon l'étude menée par TRANSITEC<sup>7</sup>, 20 000 véhicules/jour. Cependant, il s'agira aussi de favoriser les modes doux et les connexions entre les opérations en cours, notamment celle, emblématique, de la réhabilitation des quais de l'Oise sous les remparts, où s'est implanté l'Office de tourisme intercommunal (ainsi que, par la suite, les haltes fluviales de Pontoise et Saint-Ouen-l'Aumône),
- créer des capacités de stationnement suffisantes,
- les impacts de la rivière Viosne. Ce cours d'eau, affluent de l'Oise, aujourd'hui peu visible et non mis en valeur, interrompt la parcelle et crée des sujétions par rapport aux accès sud et aux parkings en sous-sols, aspects qui seront à prendre en compte,
- programmer l'opération au regard de l'enjeu de performance énergétique, assurer la durabilité des bâtiments, conception de l'opération en économisant l'eau (récupération des eaux pluviales),
- intégrer les notions de confort et de santé des usagers : assurer un niveau satisfaisant pour l'acoustique et la gestion des déchets,

La réussite du «lien urbain» de ce quartier avec le reste de la ville est un des principaux enjeux de l'opération. Il s'agit bien de créer un nouveau quartier mixte, alliant différents éléments de programme: logements, commerce de proximité, voire résidence seniors.

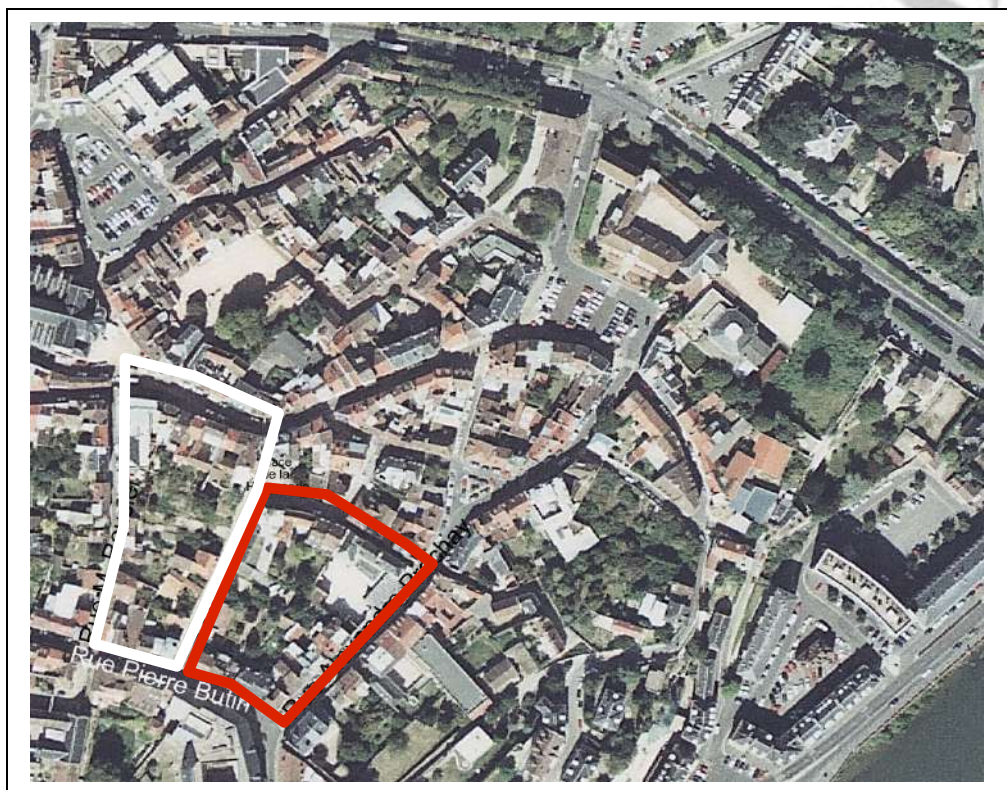
---

<sup>7</sup> Bureau d'études spécialisé dans les problématiques de mobilité et de déplacements.



## 4 – La Harengerie: au coeur du centre historique

### Localisation du site



La Harengerie est un quartier au charme très particulier, niché au cœur du centre ancien de Pontoise: il s'agit d'un quartier très introverti, peu accessible, et pourtant très prisé par les cinéastes, pour lequel il s'agira de concevoir une urbanisation sensible dans le respect de la ZPPAUP. Le projet urbain devra tenir compte du génie du lieu mais aussi de ses fortes contraintes : topographie complexe, fortes pentes, système de jardins en terrasses, accessibilité difficile, bâti de caractère.

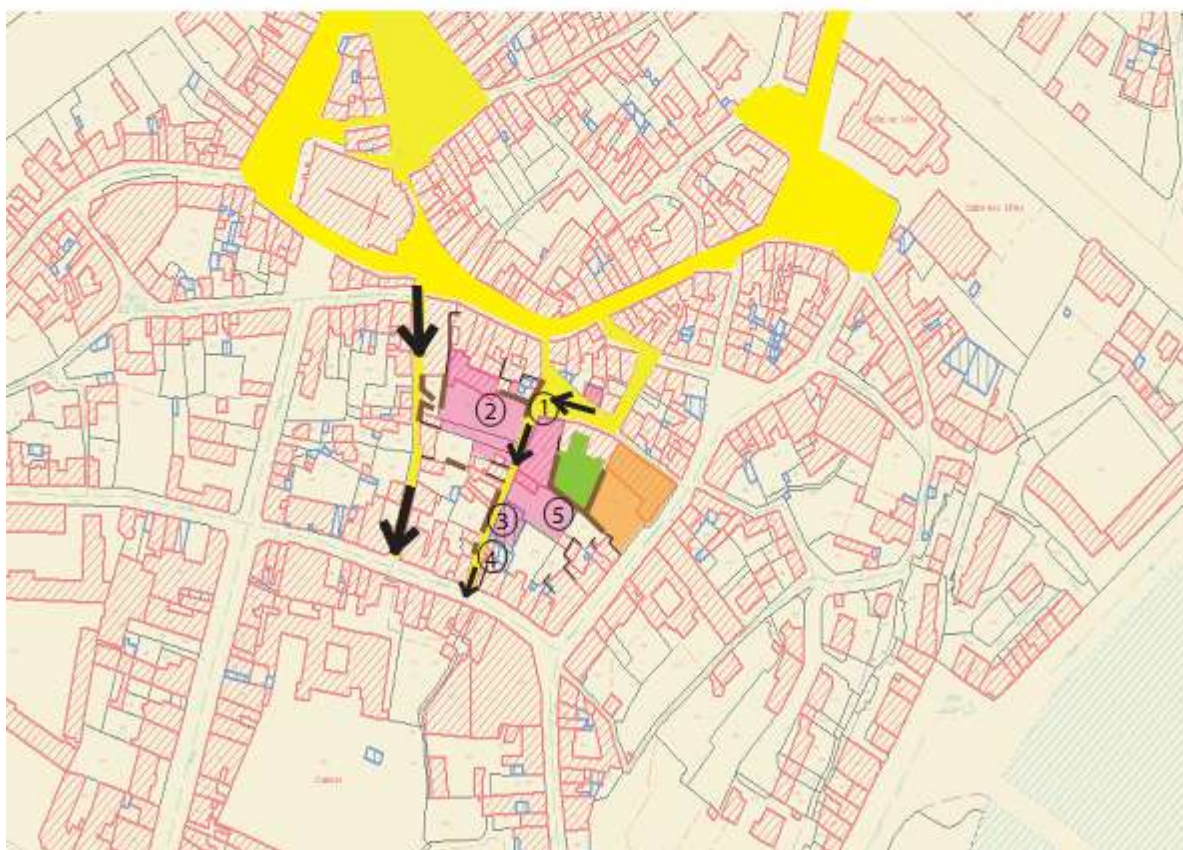
L'objectif est la consolidation de l'attractivité de la Harengerie et la poursuite du travail de reconquête amorcé avec la reconstruction de l'îlot Duvivier (ancienne quincaillerie). Un travail sur l'image, la requalification de l'espace public, permettra de redonner à ce lieu de culture et de patrimoine, tout son lustre.



LEGENDE :

-  Espaces publics
-  Murs intéressants
-  Jardin intéressant
-  Pignon aveugle (adossement recommandé de toute nouvelle construction)
-  Secteurs de projet
-  Secteurs aménagés
-  Sens de circulation actuel

**ORIENTATION D'AMENAGEMENT  
PARTICULIERE RELATIVE AU  
SECTEUR DE LA HARENGERIE**



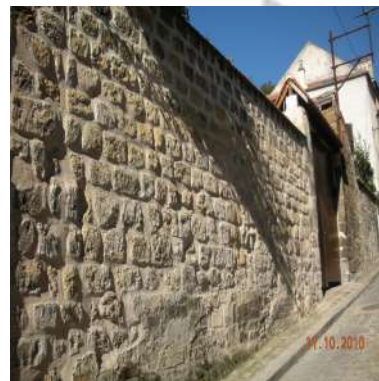
Murs intéressants:



1



2



3



4



5

Les deux îlots délimités par les rues Pierre Butin, Marcel Rousier, Alexandre Prachay, place de la Harengerie et rue de l'Hôtel de Ville sont représentatifs de l'identité du centre-ville, d'une ambiance du centre ancien authentique (déclivité, rues étroites, petite place médiévale pavée, systèmes de terrasses,...). Cette authenticité doit être préservée et reconquise: c'est pourquoi, ces secteurs doivent être potentiellement opérationnels dans des conditions précises (respect du tissu urbain, mutation en finesse...).

La volonté municipale est de pouvoir garantir la cohérence d'un projet dans le cadre d'une opération de réhabilitation qui serait engagée. Cette opération d'aménagement devra s'attacher à la spécificité des lieux et doit s'inscrire dans une logique de valorisation des bâtis ainsi que des espaces publics ou privés (jardin remarquable).

Une implantation à l'alignement alternant des constructions et des murs de clôture est demandée pour ne pas interrompre une continuité bâtie réelle dans cette partie du centre-ville ancien.

De même, une protection de certains éléments intéressants du patrimoine (murs, bâtiments, jardins) est identifiée sur le plan afin de conserver l'identité et le caractère des lieux. La ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager) indique les grandes lignes de préservation de ce patrimoine.



## 5 – La diversité commerciale: les 4 secteurs de préservation de la diversité commerciale

Les secteurs proposés sont ceux dans lesquels il convient de préserver la diversité commerciale en privilégiant la notion de proximité, en tentant de diminuer l'emprise des services et des commerces générant des nuisances, ou peu générateur de convivialité.



Il s'agit des secteurs suivants, tous situés dans le centre ancien :

– **places de l'Hôtel de Ville, Grand et Petit Martroy et Souvenir ainsi que rue de l'Hôtel de Ville** : donner toute sa place au commerce de proximité et faire autant que faire se peut obstruction au secteur tertiaire. Reconquérir l'hypercentre haut par la requalification commerciale, en privilégiant les activités artisanales ou liées à la fréquentation touristique induite par la qualité patrimoniale du lieu et à sa qualité de Ville d'Art et d'Histoire (présence à terme du Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine notamment). L'hypercentre est aussi le lieu de différentes manifestations culturelles ou festives: Festival Baroque, Médiéval d'Oise,...

– **places du Pont et de la Piscine et rue de l'Hôtel Dieu**: accompagner la transition vers des commerces ou services liés au tourisme du fait du niveau d'investissement public sur les quais de l'Oise : création d'un Office de tourisme intercommunal, création de haltes fluviales côté Pontoise et côté Saint-Ouen-l'Aumône, réalisation d'un espace de détente et de convivialité aménagé de manière hautement qualitative,

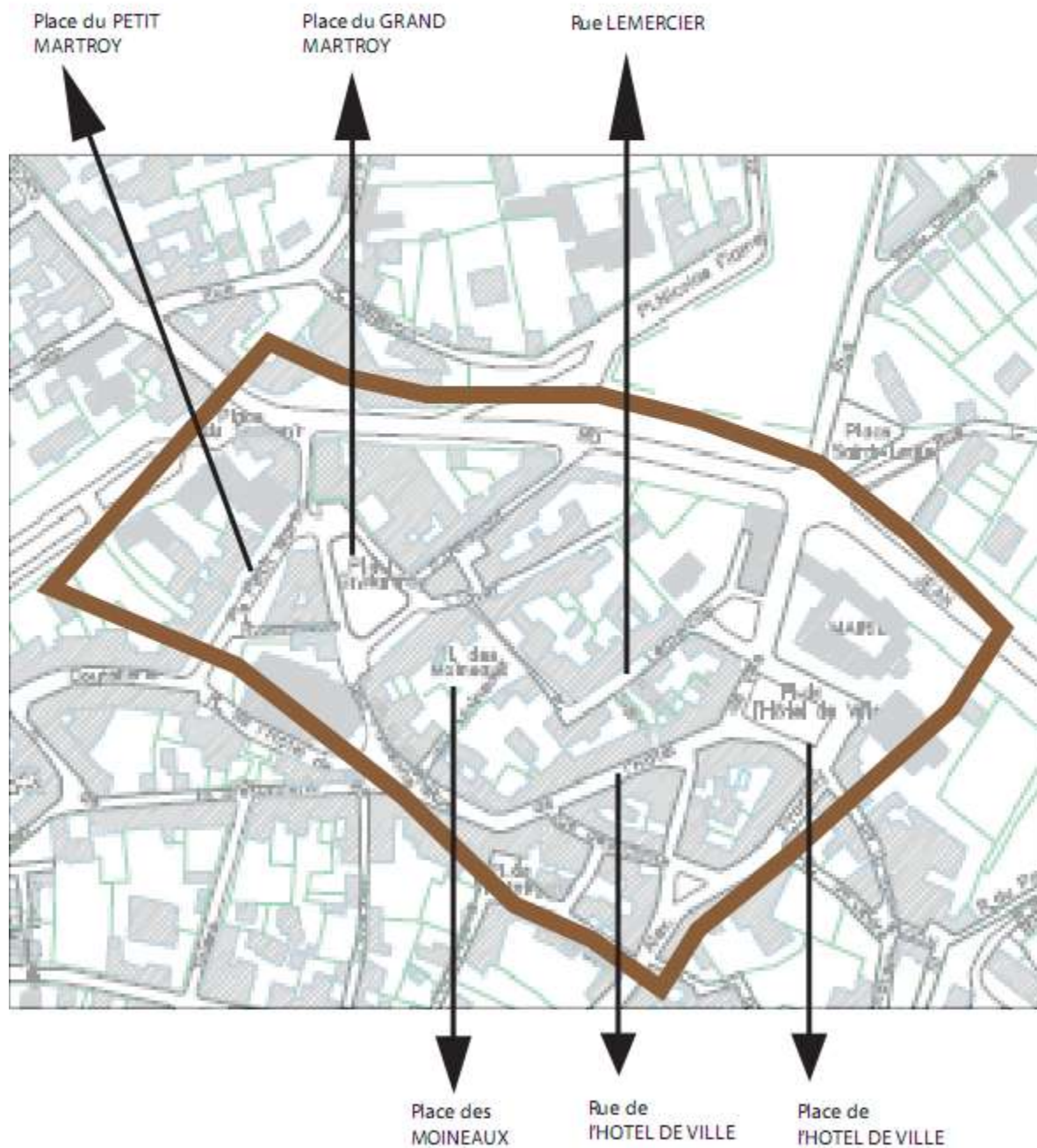
– **rue Thiers**: enrayer la tertiarisation sur un axe aujourd'hui sous-qualifié mais dont le rôle est amené à évoluer dans l'optique du réaménagement de la ville basse (secteur pôle Gare dit RFF/SNCF, déménagement programmé à moyen terme du collège du Parc aux Charrettes, réflexion éventuelle sur le parking « Résidence le Thiers »). Il s'agit de nouveaux vides urbains à densifier et à connecter dans la mesure où l'on se situe en cœur de ville,

– **place Notre Dame** : il s'agit d'un secteur stable et bien irrigué mais sa situation reste néanmoins fragile. Il s'agit de veiller à la préservation de la diversité commerciale.



# 1 – Secteur des places : Hôtel de Ville, Grand et Petit Martroy, Souvenir

## SECTEUR 1



### ***1.1 – Descriptif du périmètre :***

Ce périmètre comprend l'ensemble des rues et des places commerçantes autrefois ceintes par les anciens remparts de la ville haute.

Il constitue le principal pôle commercial de la ville par le nombre de points de vente et la diversité de son offre commerciale et de services. Le secteur «Hôtel de ville – places Grand, Petit Martroy et Souvenir» est le principal secteur où sont implantés des commerces spécialisés dans l'équipement de la personne, l'équipement et la décoration de la maison. Le niveau de représentation des services et de la restauration rapide est assez élevé.

Le centre haut de Pontoise et ses commerces ne sont pas directement visibles des axes de circulation (boulevard Jean Jaurès notamment) et leur accès est assez difficile en raison d'une trame viaire caractérisée par des rues souvent étroites et parfois en forte déclivité, bien qu'il existe en périphérie immédiate de ce secteur des espaces de stationnement (le parking en silo Jean Jaurès d'une capacité de 300 places, les parkings de surface sur les places qui rassemblent plus de 150 places et plus de 50 places le long du boulevard Jean Jaurès).

Les rez-de-chaussée d'immeubles de ce quartier sont le plus souvent constitués de petites surfaces commerciales (<50m<sup>2</sup>). Elles sont aujourd'hui inadaptées pour accueillir des activités habituellement présentes dans une rue commerçante d'un centre-ville (enseignes nationales en équipement de la personne ou en produits culturels) qui ont besoin de surfaces de vente plus importantes (entre 80 et 150 m<sup>2</sup>).

Les places du Grand Martroy, du Petit Martroy et du Souvenir sont aujourd'hui des espaces dont la qualité s'est nettement améliorée sur le plan esthétique en raison de leur requalification toute récente (elle a eu lieu au 1er semestre 2010).

Le caractère traditionnel sur le plan architectural, commercial et urbain du centre-ville de Pontoise apporte un élément fortement différencié dans le paysage de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Si l'organisation urbaine du centre-ville génère des contraintes d'utilisation importantes (circulation dans des rues étroites, capacités de stationnement limitées...), elle intègre des éléments de valeur ajoutée majeurs : patrimoine historique civil et religieux, places, parcs et jardins.

Le samedi matin, la place et la rue de l'Hôtel de ville sont occupées par le marché du centre-ville : ce secteur devient alors un espace commercial de toute première importance en raison de la présence simultanée de l'offre commerciale des commerçants non sédentaires et des boutiques.

### ***1.2 – Les enjeux :***

Il s'agit de repositionner le centre historique (ville haute) de Pontoise comme pôle commercial à l'échelle de l'agglomération de Cergy-Pontoise, en misant sur le développement d'une offre commerciale distincte, différenciée, des centres commerciaux limitrophes de la commune. Celui-ci doit être accompagné d'une mise en valeur des éléments constitutifs du caractère historique du site (valorisation du patrimoine, embellissement des espaces publics, rénovation des façades d'immeubles et des devantures commerciales...).

### **1.3 – Orientations d'aménagement :**

- Favoriser l'accessibilité de la clientèle au centre historique par l'augmentation des capacités de stationnement en périphérie immédiate du centre historique et développer la mobilité des chalandes au cœur de ce secteur par la mise en place de modes de déplacements doux.

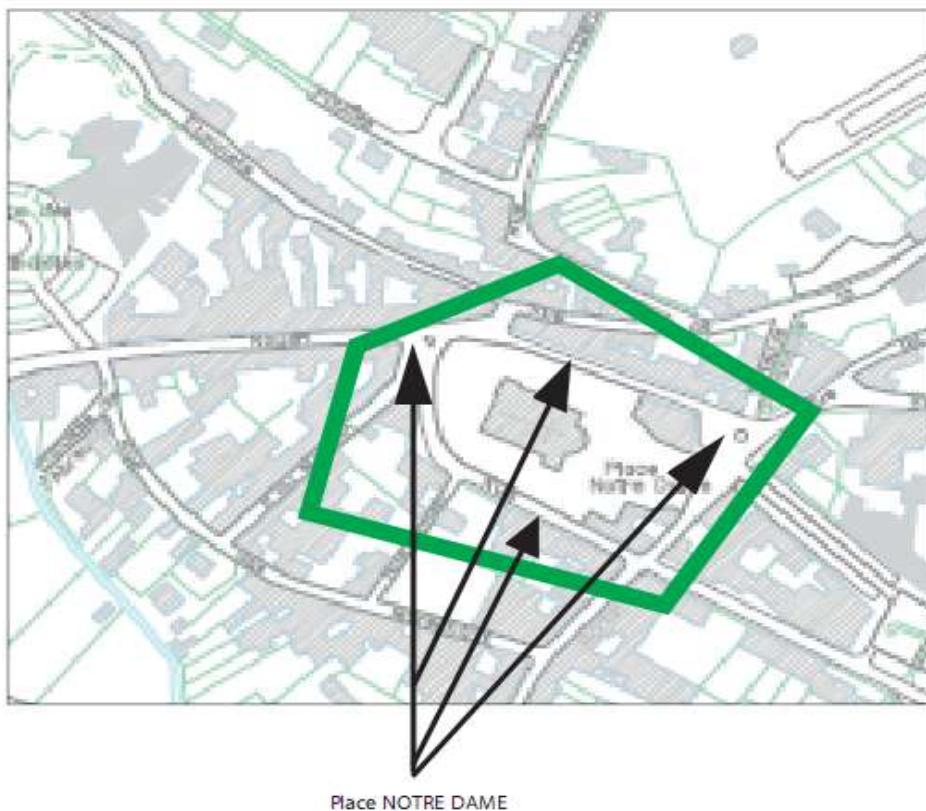
- Maintenir les activités commerciales actuelles et notamment les commerces présentant une identité forte, qu'ils soient dans le domaine alimentaire ou non alimentaire.

- Différencier l'offre commerciale du centre historique par rapport aux pôles commerciaux situés en périphérie de la ville de Pontoise par l'implantation de commerces spécifiques de l'équipement de la personne et de la maison, de la culture et des loisirs susceptibles de développer l'identité commerciale de ce secteur.

- Encourager l'implantation d'activités d'artisanat d'art en cohérence avec le patrimoine historique et architectural du secteur et le label «Ville d'art et d'histoire».

## **2 – Place Notre Dame**

**SECTEUR 3**



### **2.1 – Descriptif du périmètre :**

Le quartier Notre-Dame est souvent décrit comme un véritable village au sein de la ville. La relative diversité de son offre commerciale de première nécessité (commerces alimentaires, pharmacie, cafés, marché alimentaire du jeudi...), allée à des compléments d'activités (produits alimentaires biologiques, librairie, vêtements, loisirs créatifs...) et à des capacités de stationnement intéressantes, lui permet de remplir une fonction de desserte de proximité.

### **2.2 – Les enjeux :**

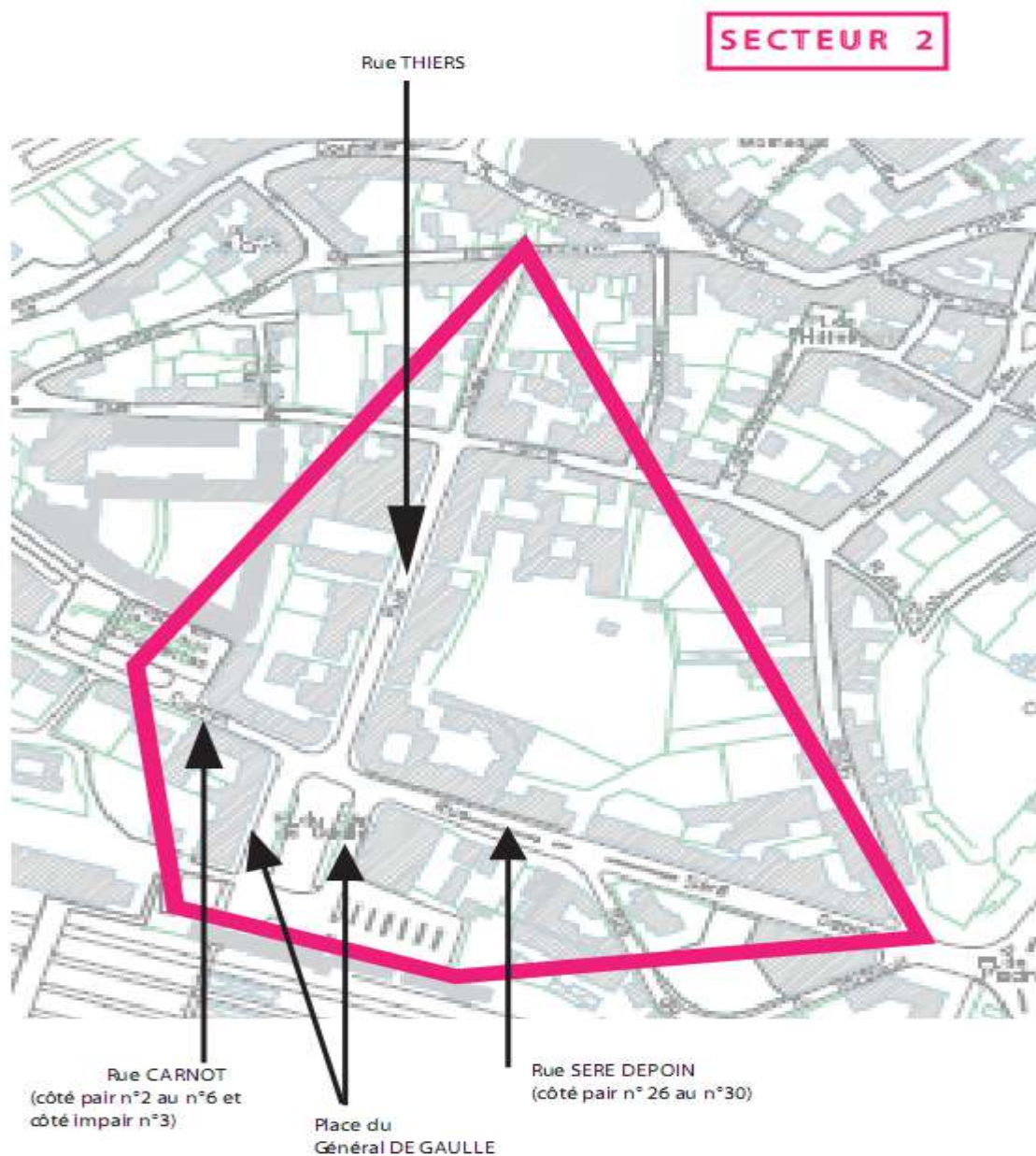
Les enjeux du quartier de Notre-Dame sont de préserver la relative diversité de son offre commerciale actuelle, de maîtriser l'extension des activités de services et, lorsque des opportunités se présentent, de renforcer son offre existante par des compléments d'activités.

### **2.3 – Orientations d'aménagement :**

- Maintenir en faveur de la population du quartier et des actifs qui y travaillent l'offre commerciale actuelle de première nécessité, qu'elle soit sédentaire ou non sédentaire, et la diversifier.
- Favoriser l'accueil d'activités commerciales complémentaires au commerce de première nécessité.



### 3 – Secteur Gare – rue Thiers



#### ***3.1 – Descriptif du périmètre :***

Ce secteur est fortement marqué par l'implantation d'activités de services (agences bancaires, agences immobilières, d'intérim...). Elles représentent plus de la moitié des activités implantées dans ce périmètre.

### **3.2 – Les enjeux :**

Adapté sur le plan urbain à une vocation commerciale en raison de la présence de locaux commerciaux ayant une surface correspondant à la demande du marché, d'un équipement générateur de flux (gares SNCF et routières) et d'une place récemment rénovée (place du Général de Gaulle), doté d'une capacité de stationnement importante (parkings RFF et Canrobert, stationnement linéaire de chaque côté des voies), cet espace a progressivement muté vers une fonction de services. Sur le plan commercial, les emplacements y sont intéressants et ont été progressivement conquis par des entreprises de services. De ce fait, le commerce de proximité a presque disparu.

Ce secteur présente l'avantage de disposer d'espaces potentiellement mutables à court et moyen terme :

- opération immobilière place du Général de Gaulle avec création de cellules commerciales à immédiate proximité de la gare,
- projet urbain sur le pôle Gare (emprise foncière RFF), à moyen terme,
- réaffectation d'espaces dont les activités actuelles pourraient être transférées.

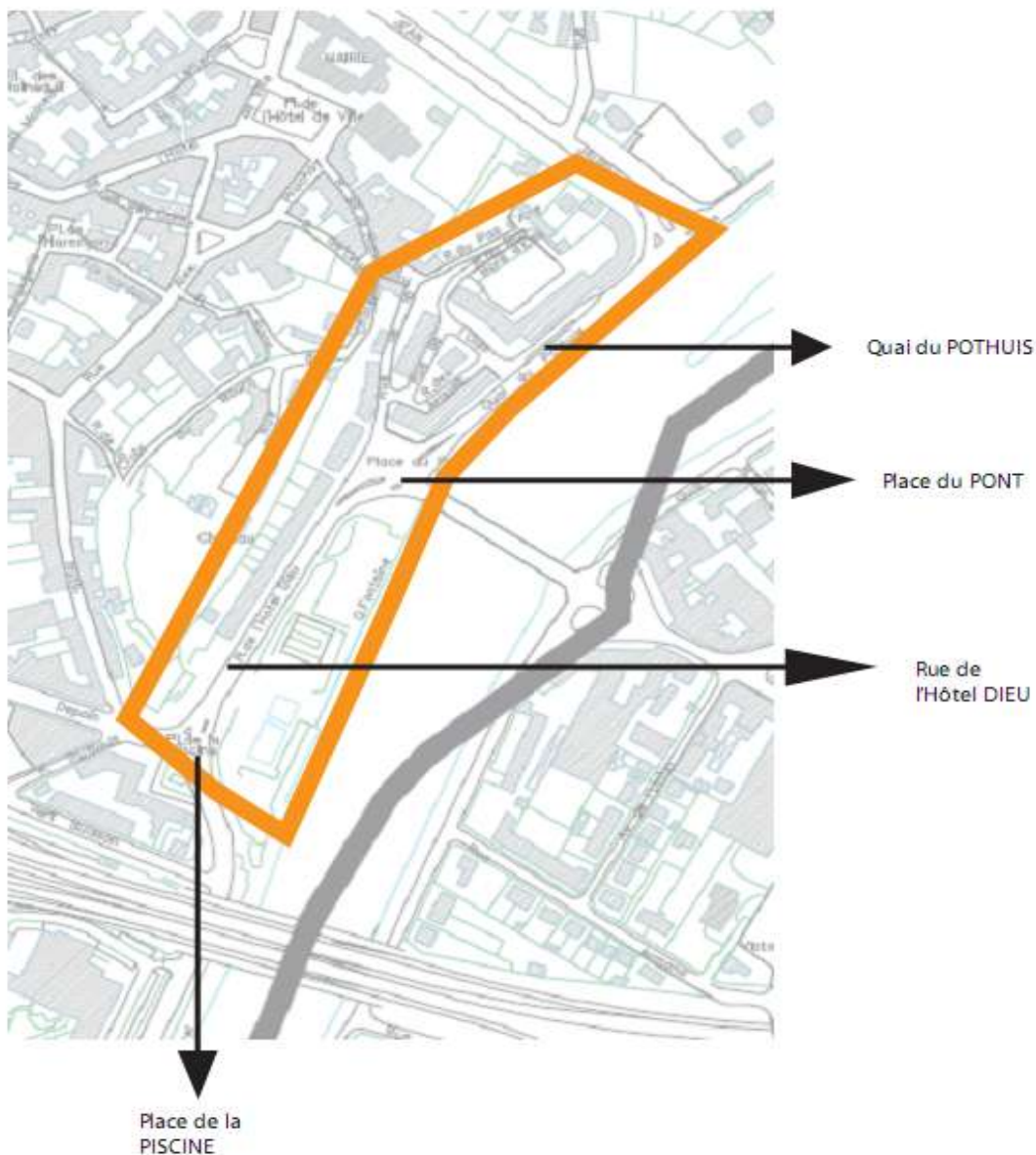
Les caractéristiques urbaines et les capacités de mutation foncière importantes permettraient de réorienter la fonction actuelle de services vers une vocation commerciale et ainsi, de développer la centralité commerciale de ce secteur.

### **3.3 – Orientations d'aménagement :**

- Encourager le retour d'activités commerciales de proximité, lorsque les opportunités se présentent (en cas de cession d'une activité de services par exemple).
- Tirer parti des programmes immobiliers futurs pour rééquilibrer l'offre commerciale existante et renforcer la polarité de ce secteur en attirant notamment des enseignes de notoriété régionale ou nationale.

## 4 – Quais de L'Oise (Place du Pont, rue de l'Hôtel Dieu, place de la Piscine).

### SECTEUR 4



### 4.1 – Descriptif du périmètre :

Irrigué par un flux automobile important en provenance et en direction de Saint-Ouen l'Aumône, de Cergy, d'Auvers-sur-Oise et du Vexin, ce secteur est dominé par des activités de services.



#### **4.2 – Les enjeux :**

Les projets d'aménagement touristique (espaces verts et de promenade, office intercommunal de tourisme, halte fluviale et capitainerie) vont conférer à ce secteur une vocation touristique et vont entraîner une valorisation importante de cet espace. Ces évolutions devront être accompagnées d'un positionnement commercial adapté.

#### **4.3 – Orientations d'aménagement.**

- Rééquilibrer l'offre existante en encourageant le retour d'activités commerciales alimentaires et non alimentaires permettant de répondre aux besoins des habitants du quartier et aux clientèles de flux.

- Favoriser l'implantation d'activités liées au tourisme fluvial : loisirs, cadeaux, souvenirs, restauration, hôtellerie, services d'approvisionnement des plaisanciers...

## **CONCLUSION**

La commune de Pontoise s'engage depuis plusieurs années dans un projet urbain visant à créer les conditions d'une dynamique, résidentielle notamment, en privilégiant la reconquête de son tissu urbain (vides urbains ou des friches qui constituent autant de points faibles dans l'armature générale qu'il apparaît urgent de renforcer ou de structurer) et le renforcement de son patrimoine historique.

L'ensemble des projets ou réalisations en cours témoigne du dynamisme de Pontoise dans une agglomération qui bouge. L'armature urbaine doit à terme en sortir renforcée avec la mise en tension de plusieurs pôles, c'est-à-dire leur « mise en lien ».