

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat
compétente en matière d'environnement*

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration		
Date de réception 29/12/2015	Dossier complet le 29/12/2015	N° d'enregistrement 2015-0428

1. Intitulé du projet

CONSTRUCTION D'UN COMPLEXE PATINOIRE (2 pistes)
môle 1 - 59140 Dunkerque

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

EPCI - DUNKERQUE GRAND LITTORAL

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

VERGRIETE PATRICE - PRESIDENT

RCS / SIRET

245 900 428 000 13

Forme juridique

EPCI

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
rubrique 38 de l'article R122-2 du code de l'environnement	ETABLISSEMENT DE MOINS DE 10.000M2 de "SHON" RECEVANT PLUS DE 1000 PERSONNES (étude au cas par cas)

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet

LA PATINOIRE ACTUELLE EST DANS UN ETAT DE VETUSTE AVANCEE ET CRITIQUE;
IL A DONC ETE DECIDE DE CONSTRUIRE UN NOUVEL EQUIPEMENT AFIN DE
REPONDRE AUX DEMANDES, DES CLUBS UTILISATEURS ET DES USAGERS DU
TERRITOIRE.LE PROJET POURRA ACCUEILLIR 1400 SPECTATEURS ASSIS + 300
SPECTATEURS DEBOUTS

4.2 Objectifs du projet

IL S'AGIT D'UN PROJET D'INTERET COMMUNAUTAIRE DESTINE A ACCUEILLIR UN LARGE PUBLIC DU TERRITOIRE.

L'OBJECTIF DU PROJET EST DE REpondre AUX ATTENTES DES CLUBS UTILISATEURS AFIN QU'ILS EVOLUENT DANS DES CONDITIONS OPTIMALES D'ENTRAINEMENT ET DE COMPETITION, A LA HAUTEUR DE LEURS AMBITIONS;

LA COLLECTIVITE AFFICHE EGALLEMENT LA VOLONTE D'ACCUEILLIR DES SCOLAIRES DE L'AGGLOMERATION ;

LE PROJET COMPORTERA 2 PISTES , UNE PISTE OLYMPIQUE ET UNE PISTE LUDIQUE .

Concernant le site de la patinoire actuelle , place Paul Asseman 59240 Dunkerque à qqes centaines de mètres de la plage (propriété de la Ville de Dunkerque), aucune étude n'a défini précisément son devenir. Son positionnement dans le secteur Balnéaire reste très intéressant pour tous types de projets.

ZONE UAl .

(voir PLU du secteur dans les annexes)

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

LA DESIGNATION DE L'EQUIPE DE MAITRISE D'OEUVRE EST EN COURS;

ELLE SERA DESIGNEE DURANT LE 1er TRIMESTRE 201. UNE MISE AU POINT DU PROJET SERA NECESSAIRE AVANT LA DESIGNATION DU GROUPEMENT D'ENTREPRISE DE CONSTRUCTION, D'UNE DUREE DE 12 MOIS ENVIRON .

LES TRAVAUX DEMARRERONT A L'ISSUE DE CETTE DATE POUR UNE DUREE DE 19 à 22 MOIS ,

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

L'EXPLOITATION TECHNIQUE SERA GEREE PAR UN EXPLOITANT DESIGNE DANS LE MEME TEMPS QUE LE TITULAIRE DU MARCHE DE TRAVAUX (procédure REM - Réalisation Exploitation/Entretien Maintenance)

L' EXPLOITATION COMMERCIALE SERA CONFIEE A UN EXPLOITANT PRIVE DANS LE CADRE D'UNE DSP (Délégation de Service Public).

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

- PERMIS DE CONSTRUIRE
- ESSP Étude de Sûreté et de Sécurité Pubique

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

PERMIS DE CONSTRUIRE

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
EMPRISE DE 7500m2 ENVIRON 105Mètres X 70Mètres Le projet n'étant pas encore connu (stade programme + concours de MOE), aucune information plus précise ne peut être communiquée sur les surfaces.	

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Coordonnées géographiques¹ Long. 2 ° 22 ' 62 " est Lat. 51 ° 01 ' 98 " NORD

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ : Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Point d'arrivée : Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Communes traversées :

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ? Oui Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ? Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

LE SITE EST ACTUELLEMENT UNE FRICHE INDUSTRIALO-PORTUAIRE EN COURS D'URBANISATION ; UN EQUIPEMENT TERTIAIRE DE PLUS DE 10.000M2 A VU LE JOUR EN 2014. POUR LE RESTE DU MOLE POUR LE MOMENT IL EST OCCUPE PAR DES ASSOCIATIONS ET QUELQUES ENTREPRISES PRIVEES. IL N'Y A PAS DE VOLONTE DE POSITIONNER DU LOGEMENT SUR CE SITE ;

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

PLU Communautaire
ARTICLE UA1 : OCCUPATION ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES
Les ouvrages interdits ne sont pas en lien avec le projet de patinoire de la collectivité.
Article favorable et n'opposant aucune contrainte.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRT approuvé - site aux abords mais hors de la zone concernée
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	SITE DES DUNES LITTORAL - 7kms environ
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	BEFFROI - 800 M PHARE - 800 M

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il **susceptible** d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CONSTRUCTION BATIMENT
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CONSTRUCTION BATIMENT
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	UNIQUEMENT SOIRS DE MATCH OU GALA
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	UNIQUEMENT SOIRS DE MATCH ET GALA
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

L'étude d'impact ne semble pas justifiée sur ce projet :

- Site isolé du milieu d'habitat
- pas de création de parkings
- Déplacement de l'équipement depuis un secteur très dense / secteur balnéaire , engendrant de sérieux problèmes de circulation et parkings chaque soir de match
- site aux abords de la gare - pôle de transports urbain
- Site "industrialo-portuaire" en pleine re-conquête
- Site dépourvu de faune et flore
- Implantation en lieu et place d'un bâtiment existant (sans valeur patrimoniale) de la même volumétrie

Le parking relais de la gare 200 places, sera supprimé dans le cadre du projet THNS de l'agglomération. Il sera remplacé par un autre parking avec une capacité 250 places minimum à qqes centaines de mètres du parking actuel , plus proche de notre équipement . Cela favorise la capacité de stationnement près de notre équipement.

les parkings relais existants(sur le site)n'ont pas vocation à devenir du foncier mobilisable ces espaces sont et resteront du parking type "relais" pour le centre-ville .

Ils sont mutualisables avec les besoins de la patinoire sur une échelle de "temps" différent (soir de match).

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	x
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	x
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	x
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	x

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
<p>DOCUMENT PHOTOGRAPHIQUE - VUES AERIENNES PLAN DE SITUATION SCHEMA D'IMPLANTATION SUR SITE EXTRAIT DU DOCUMENT PROGRAMME : (présentation du site - volumétrie) PLU plan local d'urbanisme de la C.U.Dunkerque - volume1 (non publié) cahier des charges - liaison gare/môle1 plan de recollement des projets plan du réseau TC existant</p>

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus x

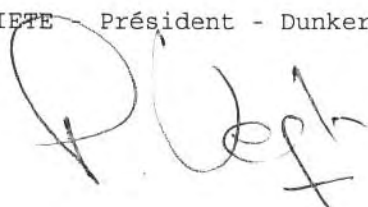
Fait à DUNKERQUE

le,

23 DEC. 2015

Patrice VERGRIETE Président - Dunkerque Grand Littoral

Signature




Construction d'un complexe patinoire

Môle 1 - Dunkerque

Note de présentation de l'opération :

La ville de Dunkerque dispose actuellement d'une patinoire construite dans les années 70 et dont le niveau de vétusté technique et fonctionnelle ne permet pas d'envisager une réhabilitation de celle-ci. Dès lors, la Communauté Urbaine de Dunkerque, Maître d'ouvrage de la présente opération, souhaite procéder à la construction d'un nouveau complexe patinoire.

La Communauté Urbaine ambitionne la construction d'une patinoire moderne, exemplaire dans ses caractéristiques techniques, environnementales et fonctionnelles. L'ouvrage totalisant environ 7 000 m² prendra place au sein du môle 1, en lieu et place du Hangar M1.1.

Après une étude fine, le site du môle 1 a été choisi pour accueillir l'équipement, pour les raisons suivantes :

- Positionnement aux abords du centre-ville
- A proximité de la gare et des transports en commun (250m)
- Parking existant sur site (P+R) pouvant être mutualisés en fonction des horaires décalés
- Proximité du « Pôle Marine » zone commerciale à vocation loisirs (Cinéma , restaurants ...), (150m)

Le site :





Concernant le choix du site, l'analyse a été menée sur 4 sites différents.

ZAC du Grand large (aux abords du FRAC)

Parking Marine 1 (devant le Pôle Marine)

Môle 2

Môle 1

Le choix du môle 1 s'est imposé naturellement, son positionnement aux abords du centre-ville, sa proximité de la gare et des TC ainsi que la jauge de parkings existants sur site sont optimaux.

- *Une étude pour l'aménagement de la liaison entre le môle 1 et le quartier gare a été lancée, elle vise à améliorer les circulations douces (piétons, vélos) entre ces 2 zones (cahier des charges joint en annexe).*
- *Les parkings sur site ont été créés il y a 2 ans, il s'agit de parkings relais P+R qui ont une bonne fréquentation en journée, ils peuvent être mutualisés en soirée pour les soirs de match de Hockey sur glace. Ces parkings n'ont pas vocation à disparaître (il ne s'agit en aucun cas d'une réserve foncière).*
- *Le projet DK+ , réseau de THNS , améliorera significativement la desserte TC du môle 1. Carte jointe)*
- *Les accès au site sont de bon niveau (TC Bus , train, voitures) le site actuel pose de véritables problèmes de desserte, chaque soir de match le secteur balnéaire se transforme en parking « sauvage » et les sorties sont problématiques (flux de véhicules importants). Le nouveau site offre des accès routiers de très bonnes qualités (accès aux grands axes routiers et autoroutiers directs)
De plus , une navette gratuite relie tout la journée, les parkings du môle 1 et le centre-ville.*

Le nouveau complexe patinoire comprendra :

- 2 aires de glace:

Une piste olympique de 60x30 mètres

Une piste annexe ou ludique de 42x20 mètres

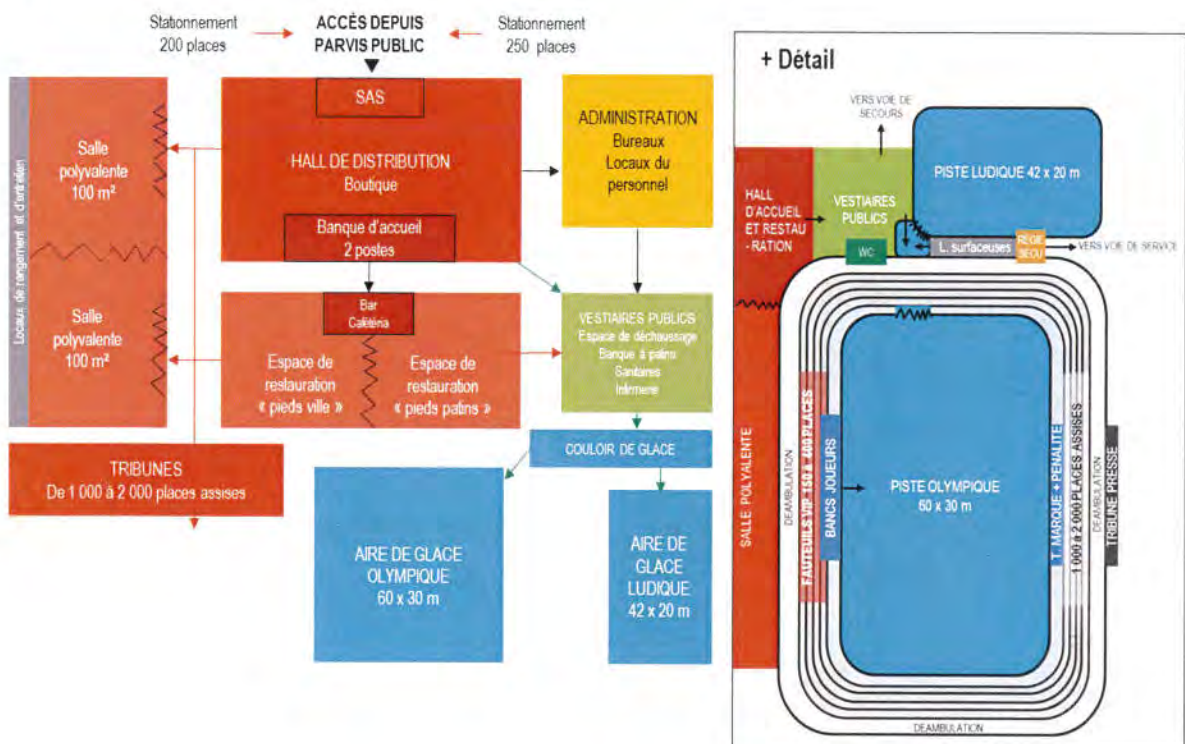
- 1400 places assises et 300 places debout, ainsi que des loges
- des vestiaires pour les sportifs et officiels et des vestiaires pour le public
- des locaux spécifiques pour les clubs :
 - 2 bureaux + locaux de stockage
- des espaces dédiés aux services :
 - Accueil, cafétéria, salles polyvalentes, boutique, ainsi que les locaux administratifs et techniques.

1 salle de musculation

Une attention particulière sera portée sur la sécurité du public

FONCTIONNALITE

+ SCHEMA FONCTIONNEL



Plan de situation

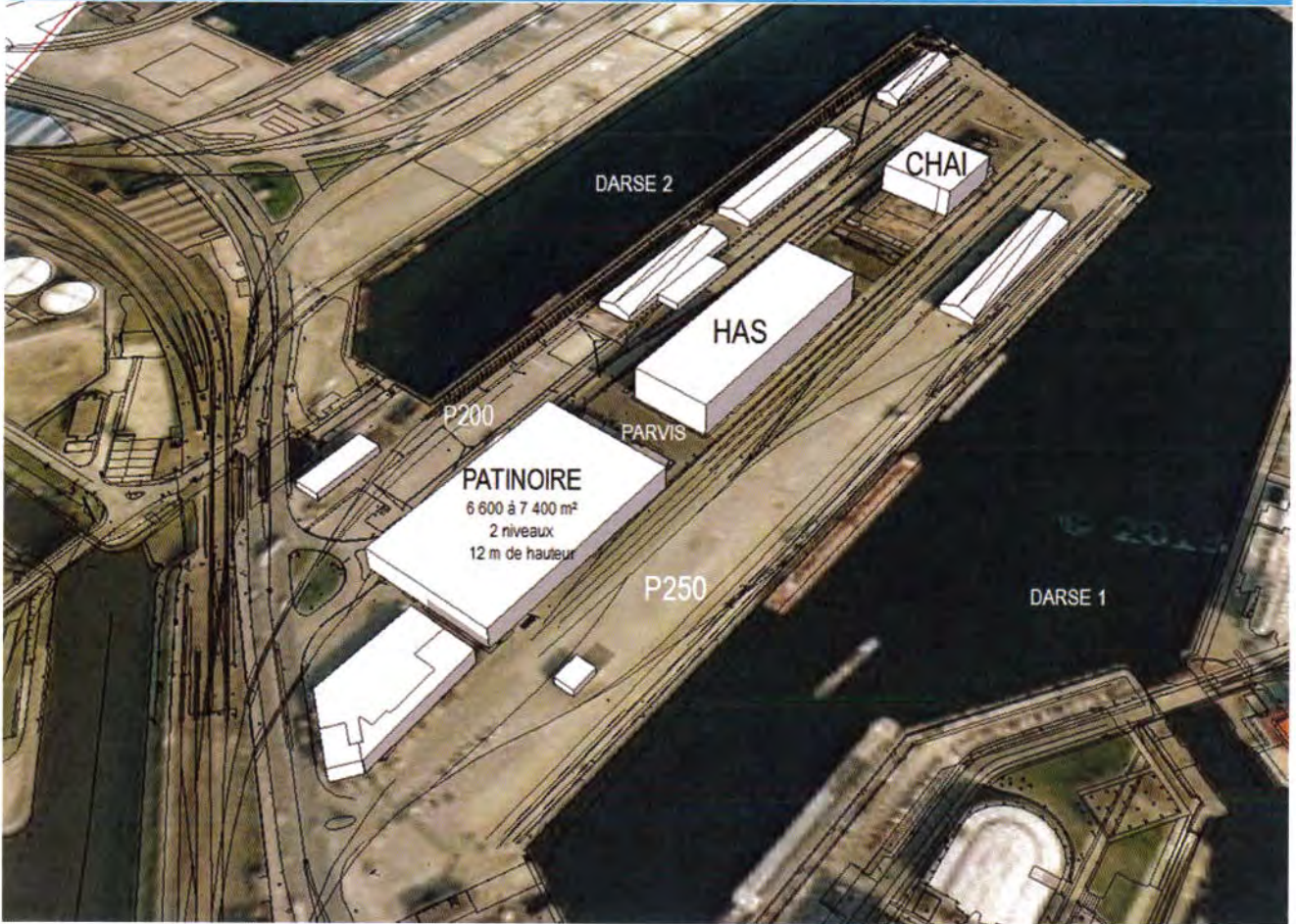


Photos





SITE -VOLUMETRIE



1.3 PRESENTATION DU SITE

1.3.1 FONCIER

Le foncier à l'étude est situé dans le môle 1, au Sud de la Halle aux Sucres. L'ouvrage projeté offrira un parvis partagé avec le bâtiment ci-dessus mentionné. Le dialogue entre les ouvrages est l'enjeu primordial de la conception du parvis par l'équipe de maîtrise d'œuvre.

Cadastre section 248

Parcelle n°47	Surface =	3 970 m ²
Parcelle n°48	Surface =	319 m ²
Parcelle 157	Surface =	57 m ²
Parcelle 158	Surface =	1 155 m ²

L'emprise du projet intègre également tous les espaces résiduels entre les parcelles. En fonction du parti pris du MOE, le périmètre pourra s'étendre entre les deux voies à l'Est et à l'Ouest.

Adresse

Route du Quai Freycinet 3 – Môle 1
59 140 DUNKERQUE

Propriété

Les parcelles ci-dessus mentionnées sont la propriété de la Communauté Urbaine de Dunkerque



Caractéristiques foncières

Le projet de complexe patinoire s'établissant sur le môle 1, les parcelles cadastrales représentent les surfaces bâties actuelles. L'ensemble des espaces résiduels sont également la propriété de la Communauté Urbaine de Dunkerque.

1.3.2 PERIMETRE OPERATIONNEL

Même si le projet se limite en termes de construits et d'aménagements à l'assiette foncière des parcelles cadastrales et des espaces résiduels entre les voies existantes et les bâtiments au Nord et au Sud, la réflexion devra tenir compte l'environnement du môle 1.

Périmètre du projet (trait en pointillé rouge) :

Le projet proposé par le maître d'œuvre devra être le plus compact possible.

Au Nord, les 21 mètres qui séparent le hangar existant et la Halle Aux Sucres seront conservés pour l'aménagement d'un parvis commun entre les deux équipements. A ce titre, la Communauté d'Agglomération de Dunkerque invite les maîtres d'œuvre à réutiliser la structure métallique du hangar.

Les limites Est et Ouest du projet sont matérialisés par les voies existantes pour lesquels il n'est pas prévu de dévoiement. Au Sud, il est prévu l'aménagement des locaux techniques. Situé en tête de Môle, cet espace sera traité avec soin.

1.3.3 VIABILITE

NOTA : L'état et le dimensionnement des réseaux existants recensés sur le site seront à contrôler. L'examen de leur conformité et de l'état de leur raccordement ainsi que leur adaptation à l'orientation du nouveau projet seront à vérifier.

Le site bénéficie de l'ensemble des réseaux nécessaires.

Le maître d'œuvre trouvera en annexe un plan sous format DWG intégrant l'ensemble des réseaux ainsi que la topographie du site.

1.3.4 STATIONNEMENT



L'environnement du site du projet intègre deux parcs de stationnement de 250 et 200 places.

Le parc de stationnement de 250 places est desservi par une navette gratuite qui relie l'ensemble des grands pôles de la ville de Dunkerque.

1.3.5 LES ENJEUX URBAINS D'AMENAGEMENT

Les enjeux ci-dessous ont fait l'objet d'un travail mené par le service de l'urbanisme de la Communauté Urbaine de Dunkerque, présentés au Président de la CUD et validé lors d'un comité de pilotage.

▪ HISTOIRE DU MÔLE 1



Le site du môle 1 est historiquement le site industriel portuaire lié à la ville de Dunkerque. Cet ensemble est né du programme national de modernisation des ports français initié à la fin du XIXème siècle, sous l'impulsion du ministre des travaux publics C. de Freycinet. La Darse 1 est ainsi creusée en 1880.

Source : In Dunkerque, l'Armateur et l'Architecte, la reconquête des espaces portuaires, 2013

▪ LE PAYSAGE



Vue du môle 1 depuis le quai Freycinet 1 – Service urbanisme – Communauté Urbaine de Dunkerque

La composition du site traduit :

- une ligne horizontale prédominante, des grands hangars et halles typiques du vocabulaire portuaire ;
- des percées vers les autres darses et môles, et horizons lointains ;

Le projet des maîtres d'œuvre devra s'insérer de manière harmonieuse dans cet ensemble de bâtiments portuaires. L'ouvrage pourra également tirer profit des percées visuelles existantes.

▪ LES USAGES ACTUELS

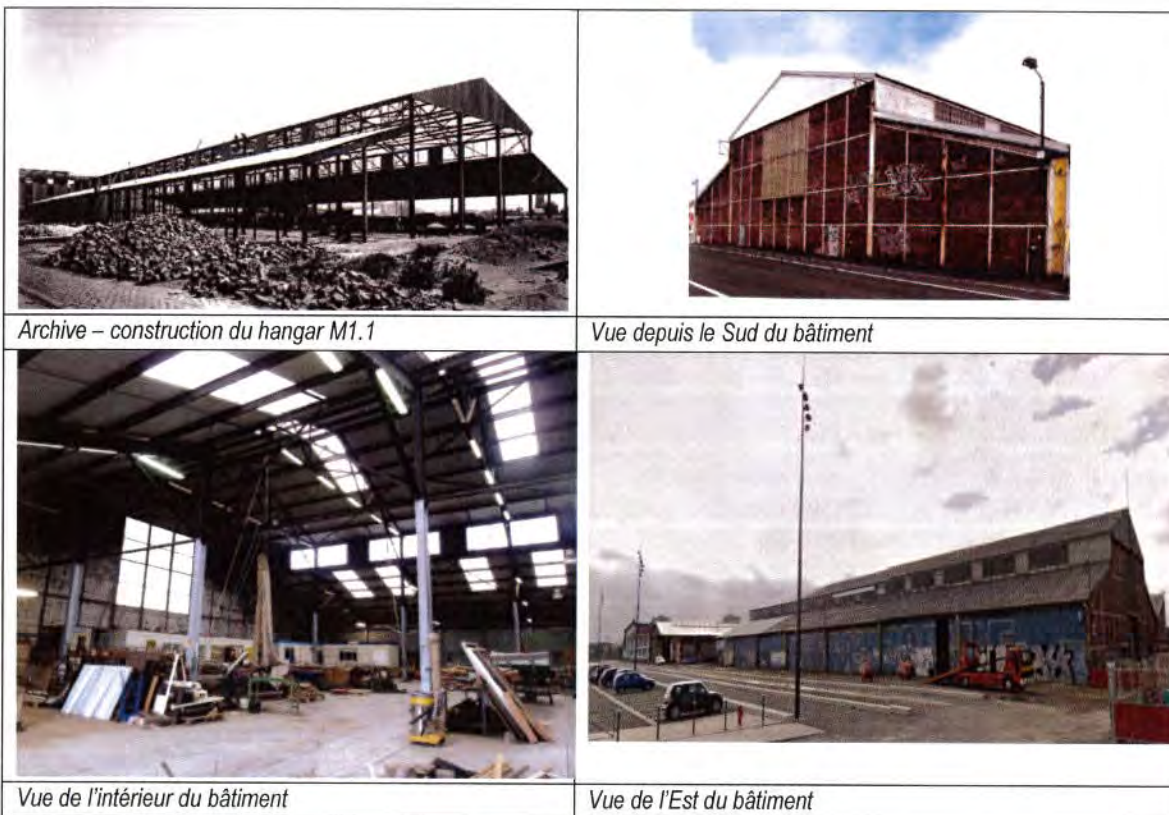


1. **Entreprises** – *FORMAT CONCEPT* et *EDIPRIM* - environ 20 salariés
2. **Bâtiment des douanes** – Fructose – ancienne administration des Douanes
3. **Hangar M1.1** – réserves du musée portuaire – déménagement prévu mi 2015.
4. **Halle aux Sucres (HAS)** – 180 salariés (learning center, CUD, AGUR, INSET) – 160 stagiaires INSET par semaine -

En plus de ces usages, on relève également les utilisateurs des parcs de stationnement.

▪ FOCUS SUR LE HANGAR M1.1

Le hangar M1.1 est un bâtiment composé d'une ossature métallique avec remplissage en bardage métallique et briques.



La CUD procède à un diagnostic permettant d'identifier la capacité du bâtiment à être découpée en travées. Afin de marquer l'histoire du site et d'offrir un parvis couvert, le maître d'ouvrage souhaite que les maîtres d'œuvre étudient le réemploi de la structure pour créer un espace d'interface entre la Halle aux Sucres et la patinoire.

Exemple du Jardin des Fonderies à Nantes



Crédits : ADH - DOAZAN + HIRSCHBERGER & ASSOCIES

▪ LES ENJEUX DE CONNEXION



Le concours de MOE ne concerne pas strictement le traitement des voies et de connexions périphériques du projet à la ville. Toutefois, afin d'inscrire au mieux son projet architectural à la mutation à moyen et long termes du môle, le maître d'œuvre prendra en compte les éléments suivants :

Les enjeux urbains majeurs relèvent de la mutation du site industriel en site sportif :

- Privilégier le recyclage du hangar à la démolition (aménagement du parvis) ;
- Maintenir autant que possible les voiries et les réseaux récemment réalisés dans le cadre du projet Halle aux Sucres ;
- Préserver la possibilité de construire dans l'avenir en rives Est ou Ouest sur les emprises libres ;
- Conserver l'identité et le vocabulaire portuaire et industriel du site.

▪ LES ENJEUX DE POSITIONNEMENT

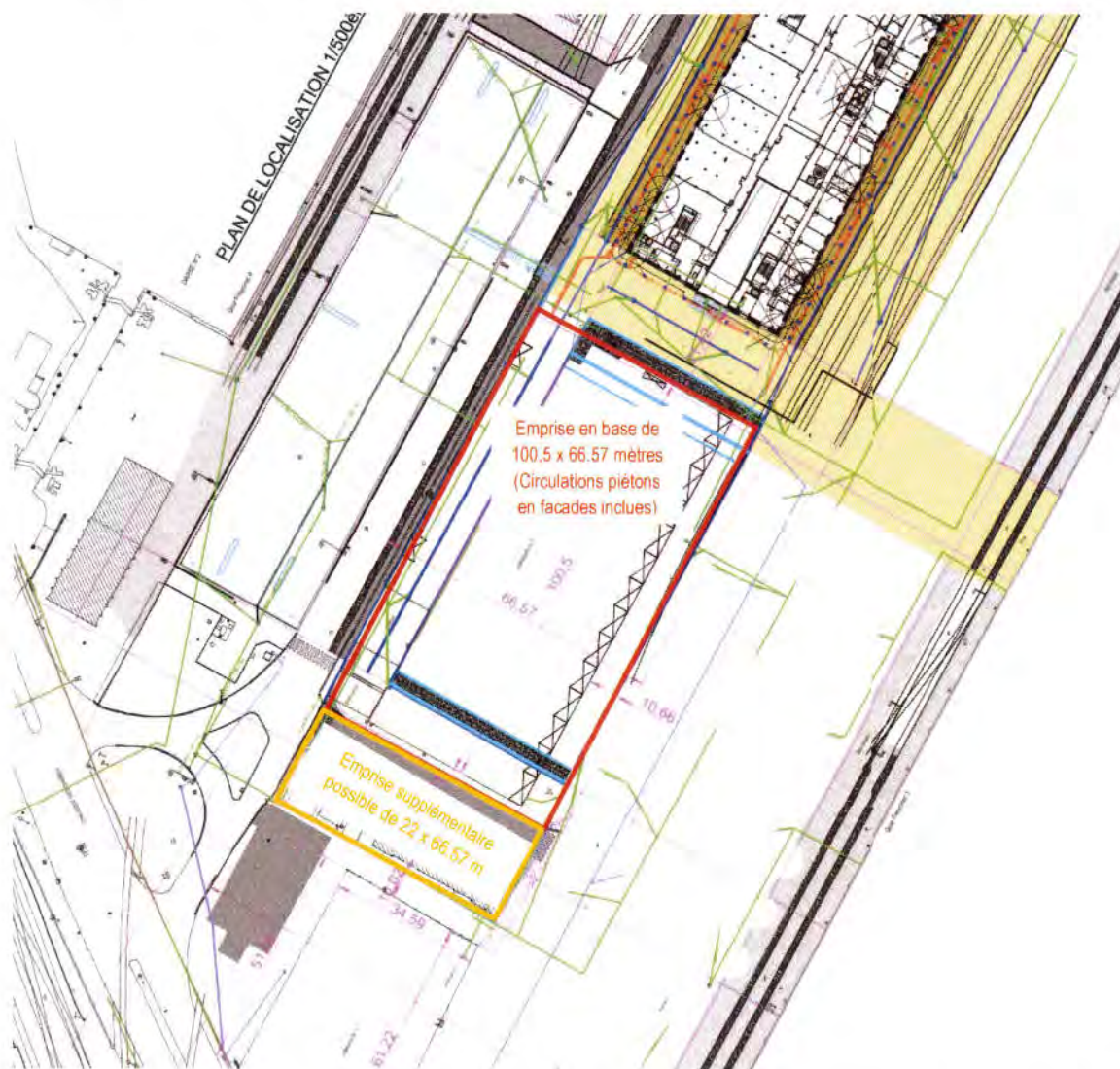
Le maître d'ouvrage exige du maître d'œuvre que le positionnement de la patinoire s'inscrive dans l'emprise actuelle du hangar M1.1.

L'objectif sera donc de conserver :

- Un espacement entre le Nord du bâtiment patinoire et le Sud de la Halle aux Sucres conforme à l'existant soit 21 mètres à aménager en parvis ;
- Les voiries existantes à l'Est et à l'Ouest du bâtiment patinoire ;
- L'alignement des bâtiments tant en hauteur qu'en façade Est.

Le bâtiment pourra récupérer :

- L'emprise au Sud composée par le bâtiment des douanes ;
- L'emprise des voies selon un principe d'encorbellement conçu afin de conserver les gabarits pour le passage des poids lourds, des engins de chantier, les bus de stationnement etc.



L'emprise de base du projet intègre la surface occupée par le hangar M1.1. Le maître d'œuvre pourra également intégrer à son projet une emprise supplémentaire de 22 mètres x 66.57m. L'ensemble de cette assiette foncière devra intégrer les

cheminements piétons en façades ainsi que la cour technique qui devra permettre la manutention de deux containers (apport de CO2 du terminal méthanier).

▪ LES ENJEUX ARCHITECTURAUX EXPRIMEE PAR LA COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE

L'architecture extérieure de la patinoire devra être d'écriture résolument contemporaine à travers les matériaux utilisés, leur traitement et la forme globale de l'équipement.

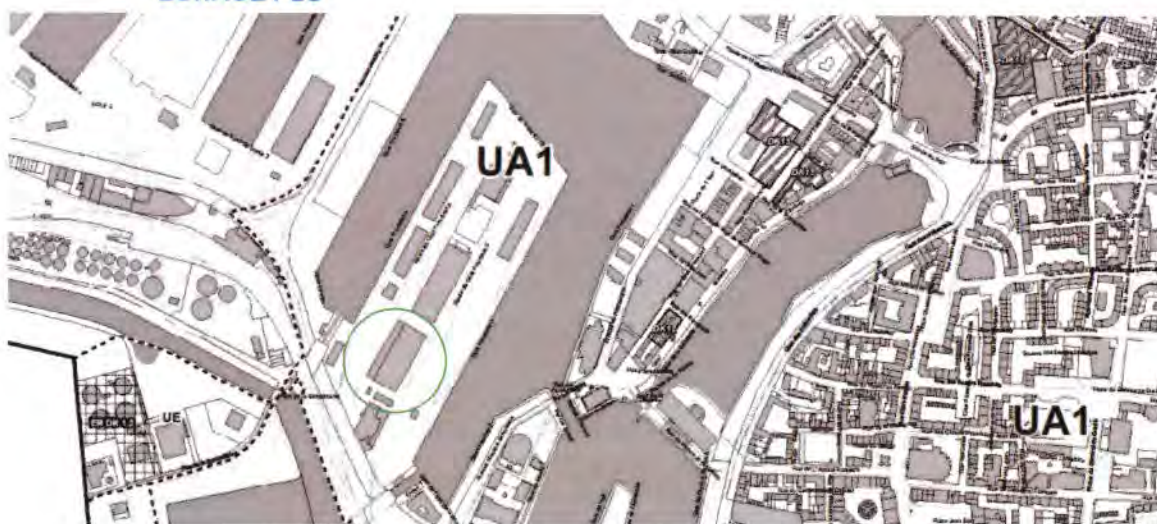
La patinoire devra constituer un point de repère dans le paysage urbain dunkerquois. Perçue de loin, notamment depuis les quais de la citadelle, elle devra être un signal tout en rappelant, de par son volume, le gabarit des anciennes halles portuaires.

Outre la façade Est qui sera perçue depuis la citadelle et les quais Freycinet 1 et 2, toutes les façades de la patinoire devront être soignées pour tenir compte de l'urbanisation future du site du Môle1. En effet, les voies latérales ont vocation à être urbanisées de part et d'autre, dans l'avenir, pour devenir des rues desservant des immeubles : la qualité de traitement des linéaires de façades sur rue est donc importante pour ne pas obérer l'avenir du Môle 1.

Un soin tout particulier devra être apporté à l'entrée de l'équipement et, le cas échéant, à la relation entre l'entrée et le volume de la halle M1.1 qui serait en partie conservée pour constituer un espace public couvert."

1.3.6 CONTRAINTES ADMINISTRATIVES DE SITE

▪ ZONAGE PLU



Selon le plan de zonage, le règlement de la zone UA secteur 1 s'applique au projet. La zone UA correspond aux secteurs de centralités, polarités où une densité forte est recherchée en lien avec la présence de commerces, services et de transports en commun. Les différents secteurs sont définis pour tenir compte du tissu urbain existant.

▪ SYNTHÈSE DE LA RÉGLEMENTATION PLU

Les articles du règlement de la zone UA secteur 1 sont résumés. Le maître d'œuvre devra tout au long de sa mission et ce dès la phase de concours se reporter au règlement d'urbanisme pour vérifier la compatibilité de son projet.

ARTICLE UA1 : OCCUPATION ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Les ouvrages interdits ne sont pas en lien avec le projet de patinoire de la collectivité.

Article favorable et n'opposant aucune contrainte.

ARTICLE UA2 : OCCUPATION ET UTILISATION DES SOLS ADMISES SOUS CONDITIONS SPECIALES

- Les établissements à usage d'activités comportant ou non des installations classées, dans la mesure où ils satisfont la législation en vigueur les concernant et à condition qu'ils correspondent à des besoins compatibles avec le fonctionnement d'une zone à caractère principal d'habitat et de services
- (...)
- Les puits et forages, s'il s'agit de puits d'infiltration des eaux pluviales et dispositifs d'énergie renouvelable.

Article favorable et n'opposant aucune contrainte.

ARTICLE UA3 : CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS

- Accès :
 - Depuis une voie publique
 - Respect des dispositions réglementaires liées à la défense contre l'incendie, la protection civile
 - Permettre l'entrée et la sortie des véhicules lourds
 - Lorsqu'un terrain est desservi par plusieurs voies, toute construction ou extension peut n'être autorisée que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation est moindre
- Voirie
 - Toutes les voiries doivent être compatibles avec l'importance des constructions qu'elles desservent, compatible avec les dispositions de défense contre l'incendie
 - Toute nouvelle voirie créée doit prendre en compte les modes doux de déplacement
 - Les voies en impasse doivent être aménagées de façon à permettre à tout véhicule de faire demi-tour

Article favorable et n'opposant aucune contrainte particulière.

ARTICLE UA4 : CONDITIONS DE DESSERTE PAR LES RESEAUX

- Eau potable : nécessité d'être raccordée au réseau public de distribution et dispositif anti-retour conformes à la norme antipollution
- Eaux usées : séparation des eaux usées et des eaux pluviales, dans réseaux existants souterrains
- Eau pluviale : privilégier le rejet des eaux pluviales vers le milieu naturel, débit de fuite maximal à l'unité foncière fixé à 2 litres par hectare et par seconde

Article favorable et n'opposant aucune contrainte particulière.

ARTICLE UA5 : SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Il n'est pas fixé de règle.

Article favorable.

ARTICLE UA6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Dispositions non applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Article favorable.

ARTICLE UA7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Dispositions non applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Article favorable.

ARTICLE UA8 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Il n'est pas fixé de règle.

Article favorable.

ARTICLE UA9 : EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Il n'est pas fixé de règle.

Article favorable.

ARTICLE UA10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Il n'est pas fixé de limite de hauteur.

Article favorable.

ARTICLE UA11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, ni aux parcs et jardins publics.

Article favorable.

ARTICLE UA12 : STATIONNEMENT

Le nombre de places de stationnement à réaliser doit correspondre aux besoins de la construction en tenant compte de sa nature, du taux et du rythme de sa fréquentation, de sa situation géographique au regard des parkings publics existant à proximité, de sa localisation au regard de la desserte en transport en commun.

Article favorable.

ARTICLE UA13 : ESPACES LIBRES ET DE PLANTATIONS

Le projet de patinoire ne laissera pas beaucoup d'espaces résiduels à aménager. Principalement, il s'agira de traiter le parvis commun à la Halle aux Sucres ainsi que l'espace au Sud de l'ouvrage. L'article concerne également la transition du bâtiment avec les voies Est et Ouest actuelles.

Afin de participer à son insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie et à la gestion de l'eau pluviale, les abords de la construction doivent être traités avec un soin particulier.

Selon leur nature ou leur vocation (espaces de circulation, jardins, terrasses, aires de stationnement...), leur traitement paysager doit être approprié à leur fonction en tenant compte :

- De l'organisation du bâti sur le terrain afin qu'ils ne soient pas uniquement le négatif de l'emprise des constructions mais qu'ils soient conçus comme un accompagnement ou un prolongement des constructions.
- De la composition des espaces libres voisins, afin de participer à une mise en valeur globale.
- De la topographie, de la géologie et de la configuration du terrain afin que leur conception soit adaptée à la nature du terrain (notamment pour répondre à des problématiques de ruissellement ou de nappe phréatique).
- De l'ensoleillement, lorsqu'il s'agit d'aménagements paysagers végétalisés

Les espaces libres doivent être plantés et traités en espaces verts paysagers, jardins d'agrément ou potagers, comportant des essences diversifiées. Dans les secteurs délimités au document graphique « plan de repérage », les espaces libres seront traités suivant les caractéristiques paysagères du secteur telles que définies dans ce document.

Article favorable.

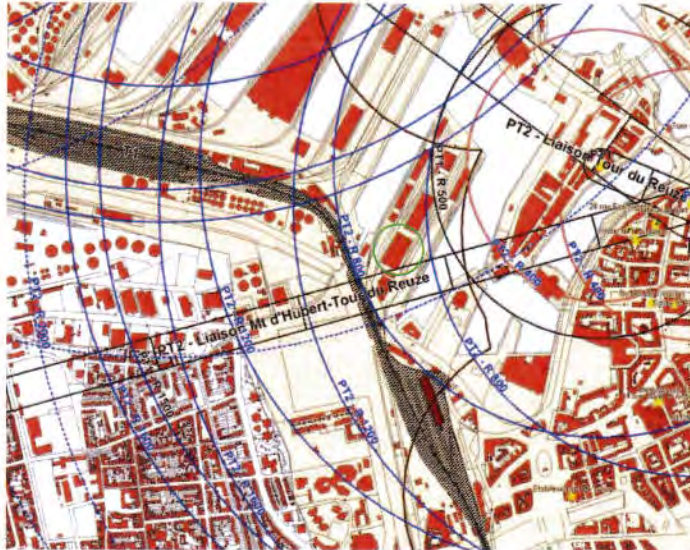
ARTICLE UA14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Il n'est pas fixé de règle.

Article favorable.

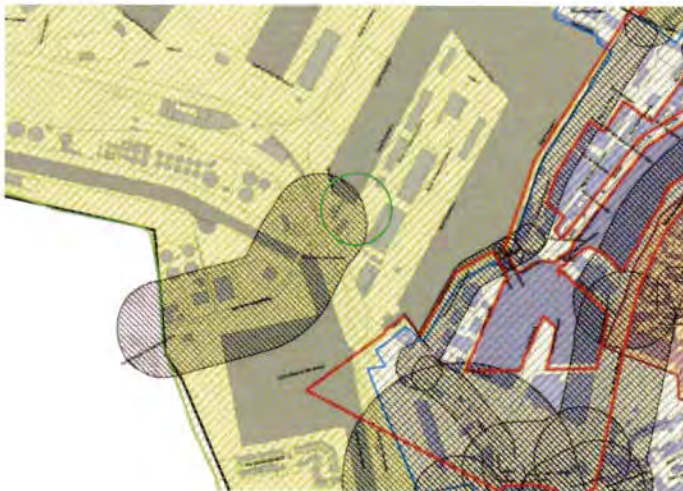
IDENTIFICATION DES SERVITUDES

PLAN DES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE



Le plan 3/5 des servitudes d'utilité publique fait référence des servitudes de Protection des Centres contre les obstacles et contre les perturbations électromagnétiques.

PLAN DES OBLIGATIONS DIVERSES



Le plan 2/3 des obligations diverses fait état :

- En limite Sud-Ouest du Hangar d'une servitude de « Voies bruyantes »
- Sur la totalité du Môle 1 d'un niveau de saisine archéologique de niveau 4 ou de seuil de 5 000 m².

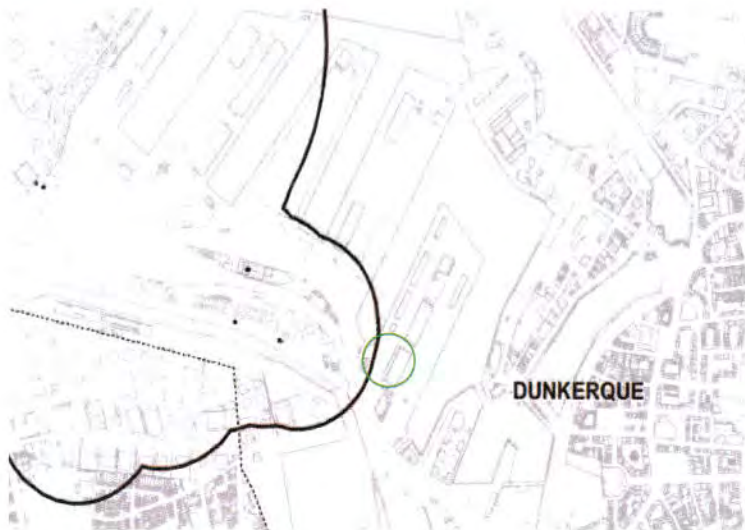
Le projet totalisant plus de 5 000 m² devra faire l'objet d'une saisine archéologique avant travaux.

PLAN DES OBLIGATIONS DIVERSES



Le plan sanitaire fait état des réseaux d'eau pluviale et d'eau potable sur site. On relève cependant que le plan n'a pas fait l'objet d'un récolement depuis les travaux de réhabilitation de la Halle aux Sucres.

PLAN DE PREVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES



Le Môle 1 est à l'extérieur du périmètre PPRT et n'est donc pas assujéti à quelconque contrainte à ce titre.

1.3.7 ETAT DU MILIEU PHYSIQUE

■ TOPOGRAPHIE



La topographie du môle 1 est plane aux alentours de la côte 5 m NGF.

Ainsi le projet ne nécessitera pas des travaux de terrassements importants.

Source : www.cartes-topographiques.fr

NATURE DU SOL



Les données du BRGM nous renseignent sur la nature du sol du site projet. Ainsi, le môle semble se situer dans une zone portuaire et industrielle qui repose sur des dunes et des cordons littoraux sableux récents (flandrien supérieur).

Une étude géotechnique (jointe au DCC) avec essais et prélèvements pour analyse a été réalisée par la Communauté Urbaine de Dunkerque.

Source : www.infoterre.brgm.fr

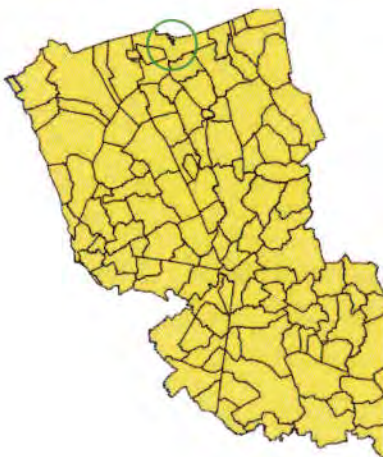
ALEA RETRAIT ET GONFLEMENT DES ARGILES



Selon les données collectées, le site présente un aléa retrait et gonflement des argiles a priori nuls. Les études géotechniques auront pour objectif de vérifier l'homogénéité du sous-sol.

Source : www.georisques.gouv.fr

ZONAGE SISMIQUE



Le projet de complexe patinoire se situant dans le département du Nord, l'aléa sismique est faible (de niveau 2).

Source : www.nord.gouv.fr

▪ ALEA INONDATION



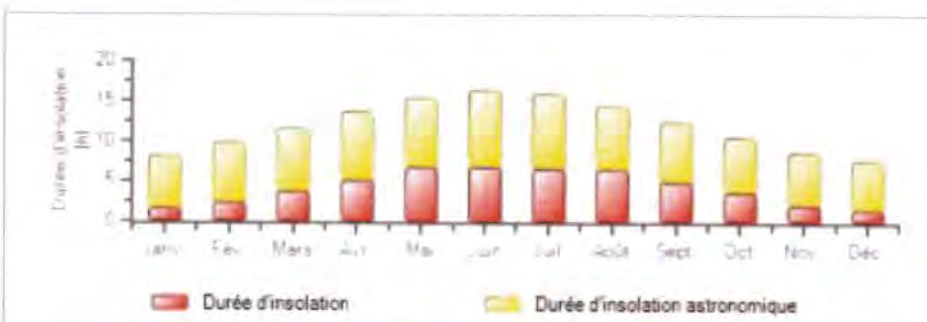
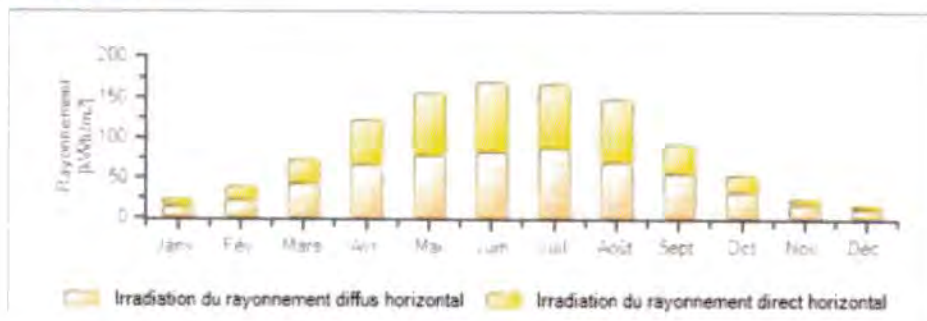
Le site du Môle 1 n'est pas concerné par l'aléa d'inondation

Sources : www.communaute-urbaine-dunkerque.fr

1.3.8 CLIMATOLOGIE

Le climat s'appliquant au territoire de Dunkerque est de type tempéré océanique. La station de référence est installée dans la ville. Les données ci-dessous proviennent de l'analyse de site réalisé par SECA ENVIRONNEMENT.

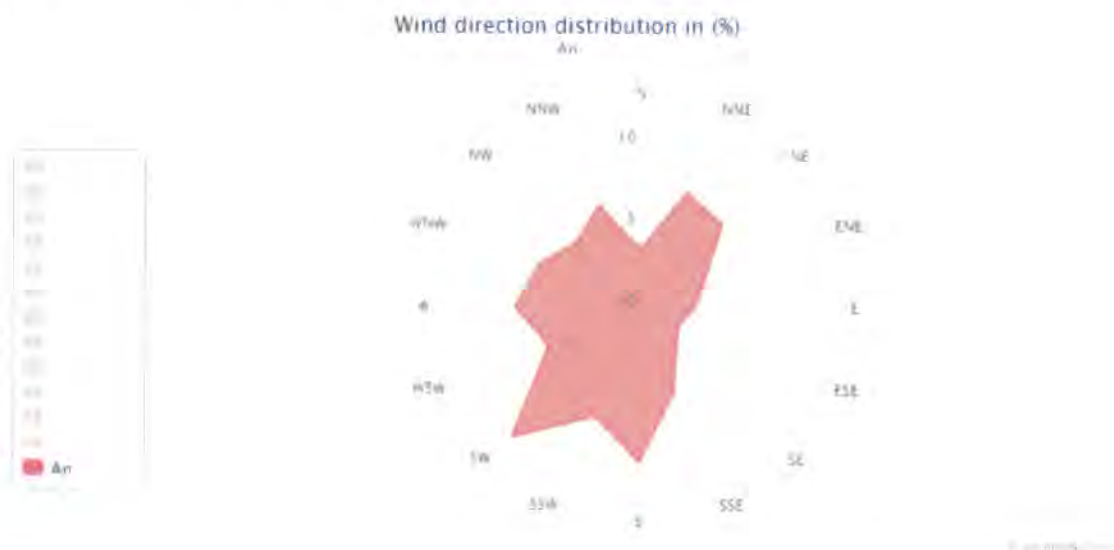
▪ SOLEIL



	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Moyenne rayonnement (kWh/m²)	24	39	74	121	157	168	167	147	93	54	26	17

VENTS

Les vents dominants sont d'orientation Sud/Sud-Ouest et Nord Est. Ils devront être pris en compte lors de la conception du projet afin de ne pas nuire au confort intérieur des espaces.



	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Orientation des vents (deg)	185	182	187	50	50	33	269	267	186	183	185	185
Vitesse des vents (m/s)	6,7	7,1	6	5,9	5,9	5,7	5,7	5,2	5,8	6,4	6,2	6,6

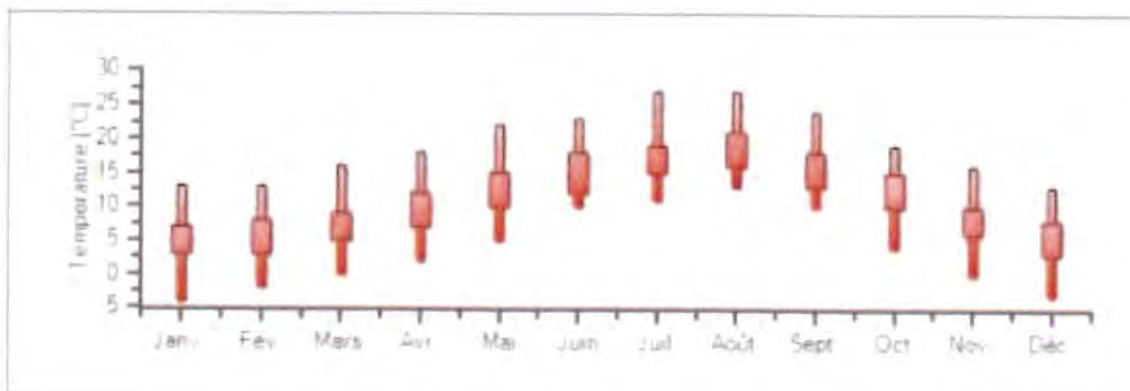
L'orientation des vents est en moyenne de 184° et la vitesse des vents de 6.1 m/s sur l'année

Ces données seront à prendre en compte avec précaution et devront être traitées afin de concevoir des espaces extérieurs agréables.

Le concepteur est invité à se reporter au site Windfinder afin de bénéficier du détail d'orientation des vents mois par mois.

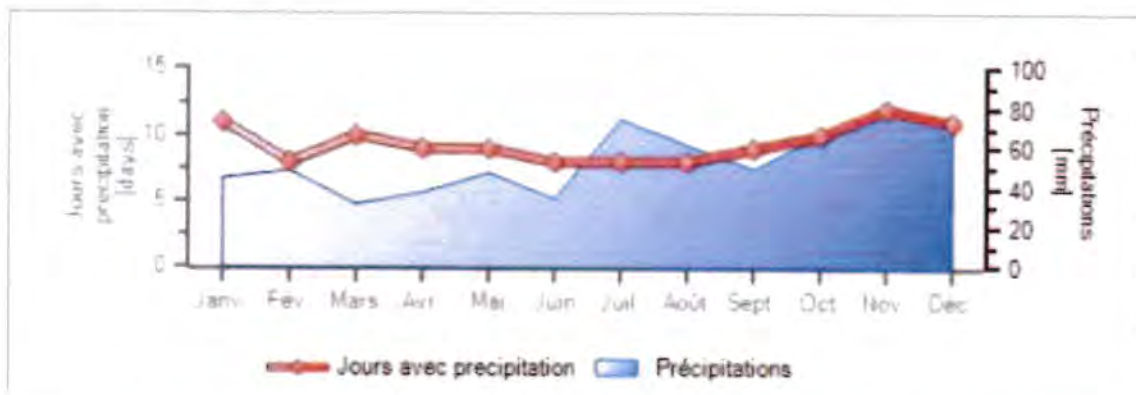
■ TEMPERATURES ET PRECIPITATIONS

Données relatives aux températures



	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Température min	-4,3	-2,4	0,2	2,2	5,8	10,1	11,8	13,3	10,2	4,8	0,7	-3,2
Température max	13,6	13,7	16,6	18,7	22,7	23,9	27,5	27,9	24	19,8	16,8	13,7
Température moyenne	5	6	7,5	9,7	12,8	16	17,4	18,6	16,3	12,6	8,7	5,8

Données relatives aux précipitations

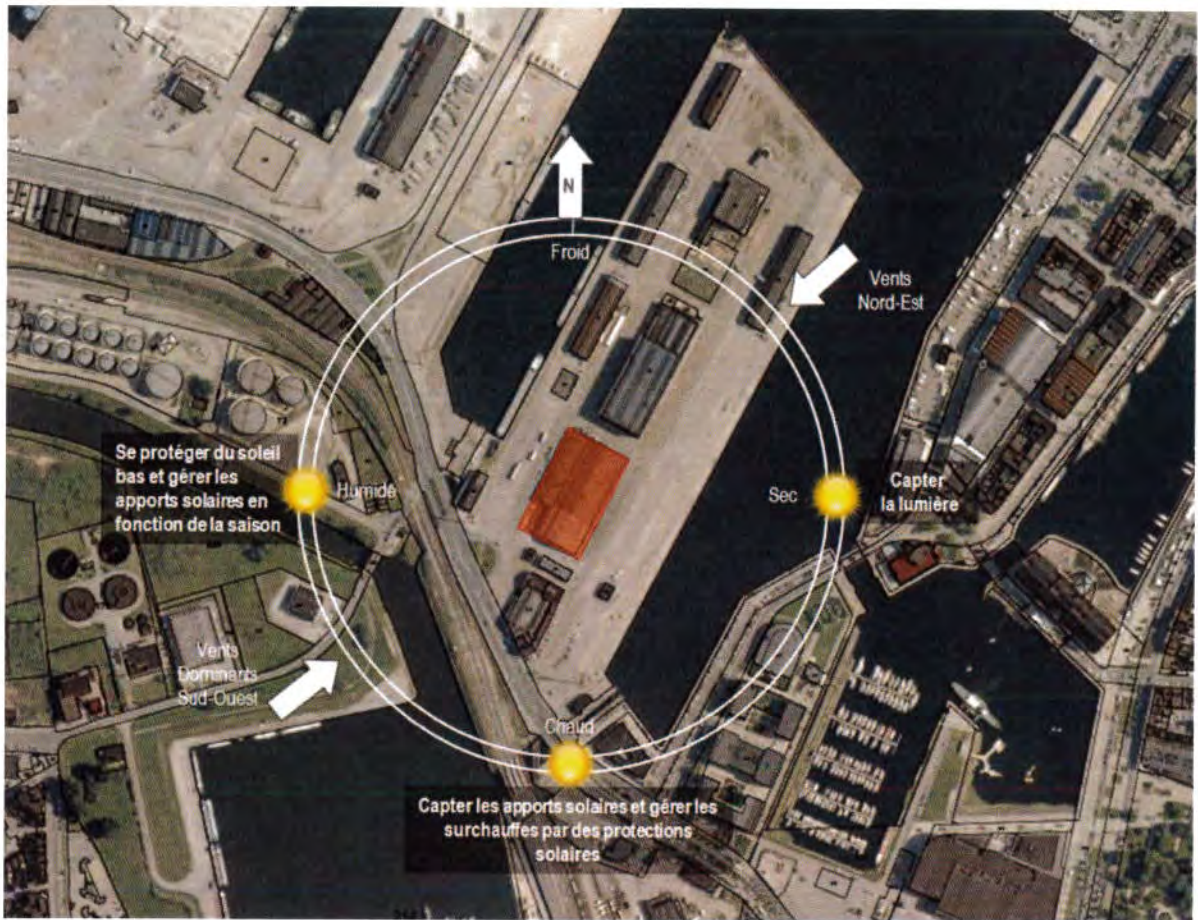


	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Précipitations (mm)	45	49	32	38	48	35	75	62	50	67	81	73

■ HUMIDITE RELATIVE

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
humidité relative (%)	83	80	81	76	78	75	79	77	77	79	83	84

▪ **SYNTHESE DES DONNEES CLIMATIQUES**



CAHIER DES CHARGES

LIAISON VILLE – MOLE1

Amélioration de la liaison entre le centre-ville de Dunkerque et le môle 1

Le môle 1 appartient à la première génération des quais « Freycinet » du port Est de Dunkerque. Zone économique conçue à échelle humaine, proche de la ville, zone d'échanges et lieu de travail où se côtoyaient une diversité d'activités, elle a connu son apogée avant l'automatisation du transbordement

Les mutations économiques, les choix stratégiques, l'accroissement de la taille des navires ont rendu caduc le môle 1, rattrapé par la ville alors que le port se développait à l'Ouest.

Son positionnement géographique à l'articulation de la ville et du port et sa morphologie de presqu'île en font aujourd'hui un lieu à l'identité extrêmement forte, stratégique pour le devenir du centre d'agglomération et au potentiel extrêmement important.

Son devenir n'a pas à ce jour été exploré dans sa globalité, mais un élément de programme fort, la « halle aux sucres » qui accueille notamment un learning center sur la ville durable, a été mis en œuvre ; et la patinoire y sera prochainement transférée.

Ces deux équipements vont apporter de l'attractivité au môle 1. Cependant, ce dernier n'apparaît que peu connecté au tissu urbain et au centre d'agglomération. En effet, l'itinéraire emprunte la route d'accès au port Est, la chaussée des darses, qui manque singulièrement d'urbanité, et qui n'est ni confortable, ni sécuritaire en particulier pour les piétons.

Il s'agit, à travers cette étude, d'améliorer cette liaison essentielle pour rattacher le môle 1 et ses équipements majeurs au centre-ville de Dunkerque.

I. LE CADRE GENERAL DE LA CONSULTATION

I.1 La démarche de renforcement du centre de l'agglomération dunkerquoise.

Une stratégie urbaine est aujourd'hui engagée sur le centre d'agglomération avec des objectifs programmatiques et spatiaux de son renforcement et de son attractivité résidentielle et commerciale.

Le môle 1 est situé à proximité de ce centre d'agglomération. Le renforcement projeté du pôle Marine et l'implantation de la patinoïre sur le môle viendront raccrocher davantage encore le môle 1 à la dynamique du centre d'agglomération. Il importe donc que ce site soit connecté au mieux avec le reste de la ville.

I.2 L'objet de l'étude

L'objet du marché est la requalification de la liaison entre le square Duffuler et le môle 1. Ce plan d'aménagement devra définir précisément (niveau avant-projet) les espaces publics à partir d'un schéma viaire tous modes.

L'aménagement de ces espaces publics, leur restructuration et leur traitement paysager, viseront à apporter de l'urbanité à cette liaison et à accéder confortablement et en toute sécurité au môle 1 pour les modes actifs et les piétons en particulier.

Le contenu de la mission est précisé au paragraphe III

I.4 Le périmètre d'étude (voir plan annexé)

Le périmètre pour lequel il convient de définir le projet est constitué des espaces nécessaires aux connexions du site avec le reste de la ville : la séquence de la chaussée des darses située entre le môle 1 et le square Duffuler, et le quai Freycinet 2 notamment.

II. LA CONSULTATION : ENJEUX ET CONTEXTE

II.1. Les enjeux

- Connecter le môle 1 avec le reste de la ville et de l'agglomération.

L'un des objectifs majeurs est, compte tenu de ses actuelles et futures implantations, de connecter le môle 1 avec le reste de la ville et de l'agglomération.

L'aménagement devra assurer le confort physique des usagers de la liaison entre le pôle Marine et le môle 1. L'objectif est non seulement de faciliter l'accès des piétons au môle 1 et à ses équipements, mais aussi de leur permettre de se sentir

suffisamment bien sur le trajet comme sur le site pour y revenir.

Il s'agira particulièrement ici d'améliorer l'accessibilité du site notamment pour les piétons à partir du centre-ville et de la gare.

- Améliorer l'entrée du centre d'agglomération par la chaussée des darses

La chaussée des darses qui constitue l'itinéraire pour se rendre du centre-ville au môle 1 est aussi l'une des principales entrées de l'agglomération dunkerquoise. Avec la réduction projetée du trafic sur la RD 601 liée à la mise en œuvre d'une ligne de transport à haut niveau de service sur l'axe en question, la chaussée des darses va voir sa fréquentation augmenter.

Il s'agira également à travers cette étude de qualifier la séquence concernée de la chaussée des darses, de signifier l'entrée en ville et d'y apporter de l'urbanité par un aménagement paysager adéquat.

Cette voie est par ailleurs bordée coté bassin portuaire d'un bâtiment voué à démolition. Il pourra être remplacé par un élément de programme qui reste à définir.

L'étude devra intégrer l'organisation spatiale de l'emprise concernée.

- Aménager des espaces publics de qualité

L'appropriation du môle 1 par les dunkerquois et son attractivité vont de pair avec un traitement qualitatif de son accès. Le niveau de rendu exigé doit vous permettre de préciser les points suivants :

- o Le partage de l'espace public et la répartition des différents modes (voiture et modes actifs)
- o Le végétal : intégrer une stratégie de verdissement avec une gamme qualitative adaptée au site, et notamment, à une exposition aux vents dominants (Ouest, Sud-Ouest)
- o Les matériaux : proposer une gamme apportant de l'urbanité au site
- o La signalétique et le mobilier urbain : proposer des typologies et une implantation.
- o L'éclairage public primordial pour rendre la liaison sécurisée
- o Le confort des usagers par rapport aux éléments climatiques.
- o La qualité d'usage des espaces en prenant en compte notamment la question des personnes à mobilité réduite (traitement des matériaux, contrastes visuels...)
- o La valorisation des éléments de patrimoine notamment l'écluse et, le cas échéant, la bascule.

II.2. Les éléments de programme existants ou projetés sur le môle 1

- La « halle aux sucres »

La halle aux sucres est un bâtiment industriel en briques et acier construit au XIXème siècle. Il a servi à l'entreposage du sucre puis du café jusque dans l'après-guerre. Il a été décidé de le conserver pour ses qualités architecturales et d'y implanter un équipement public dont l'objectif est de réunir et faire se croiser sur un même site et autour des questions urbaines les acteurs de la ville. Il accueille désormais :

- le centre des archives et de la mémoire urbaine d'agglomération
- l'Institut National Spécialisé d'Etudes Territoriales (INSET) qui accueille chaque semaine environ 160 stagiaires venant de toute la France
- l'Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (AGUR)
- des services liés au développement urbain de la Communauté Urbaine de Dunkerque
- Un « learning center » sur le thème de la « ville durable » organisé autour d'une « bibliothèque hybride », d'une exposition, d'une salle de conférences et de lieux d'accueil, de convivialité, de travail et d'échanges.

Cet équipement est conçu comme un lieu vivant, largement ouvert sur le territoire et la population, appuyé sur une offre en conférences, ateliers pédagogiques, expositions, forum de rencontres etc. Son entrée est orientée vers la chaussée des darses.

- **La patinoire**

La patinoire sera implantée sur la partie centrale du môle juste devant la Halle aux Sucres. Elle s'ouvrira sur un parvis commun à cet équipement.

Elle sera composée de plusieurs éléments :

- Une aire de glace olympique
- Une aire de glace ludique
- Des tribunes (1400 places assises et 300 debout)
- 2 salles polyvalentes de 100 m²
- Un espace de restauration
- Les locaux annexes

De par le public qui sera amené à fréquenter cet équipement (150 000 utilisateurs sont attendus à partir de 2019), il importe que ce dernier soit connecté au mieux avec le tissu du centre-ville.

- **Le projet « fructôse »**

Il s'agit d'un projet artistique tourné vers la valorisation, la promotion et l'accompagnement de la jeune création et des pratiques émergentes.

Il est actuellement porté par l'association « Fructôse ». Ce projet, qui peut être rapproché de ce qui a été fait en France et en Europe autour de la requalification des friches urbaines, s'inscrit ici dans une logique urbaine et territoriale forte. Il est marqué par la volonté d'investir et de « recycler » les espaces du môle 1 autrefois dédiés à l'activité portuaire en lieux de vie, d'échanges et de travail pour les jeunes

artistes. Il a pour objectif de faciliter le développement de projets artistiques en s'appuyant sur un dispositif d'accompagnement, de conseil et de formation, mais aussi sur des lieux (espaces de travail, espace d'animation et de diffusion type « cabaret portuaire », etc ...), des résidences d'artistes et l'organisation d'événementiels susceptibles d'attirer un public large.

- **Un parking relais**

Un parking relais de 450 places divisé en partie en rive Est et Ouest du site a été aménagé sur le môle 1, relié par un système de navettes gratuites au centre-ville.

Il est à noter qu'un certain nombre de personnes qui le fréquentent préfèrent cheminer à pied jusqu'au centre-ville.

- **Une station vélos en libre-service**

Une station « Dk vélo » a récemment été implantée à l'extrémité du môle 1 à proximité du parking relais

II. 3. Les éléments de programme à proximité du môle 1

- **La programmation de l'extrémité de la darse 1**

A l'extrémité de la darse 1, subsiste un bâtiment autrefois rattaché à l'université. Celui-ci désormais en friche sera prochainement démolé.

L'emprise de ce bâtiment et ses contours ont vocation à accueillir un élément de programme qui reste à définir et qui contribuera à apporter de l'urbanité au site et à l'itinéraire à requalifier.

L'étude précisera les conditions d'implantation de cet élément et en précisera la capacité (délimitation des espaces publics/espaces privés en cohérence avec la séquence à réaménager)

Il est également à noter au niveau du rond-point Schumann la présence d'une ancienne bascule qu'il conviendra de prendre en compte.

- **Le parking P+R de la gare**

Est projeté dans le cadre de la mise en œuvre d'un transport à haut niveau de service dans l'agglomération l'aménagement d'une part d'un parking P+R dont

l'entrée et la sortie se feront depuis le rond-point Schumann, et d'autre part du pôle d'échange intermodal de la gare. Ce parking de la gare aura une capacité d'au moins 200 places.

- **L'aménagement des abords du rond-point Schumann**

Si la chaussée des Darses a un profil très capacitaire à 2x2 voies en sa partie centrale, partie paradoxalement la moins chargée au niveau trafic, la capacité est plus contrainte aux extrémités là où les trafics sont les plus importants aux heures de pointe. Les quelques carrefours principaux sur le parcours sont des points durs aux heures de pointe, ce qui diminue l'attractivité de cet itinéraire par rapport à la RD601. Avec le projet et la transformation en boulevard urbain de la RD 601, la Chaussée des Darses pourrait regagner en attractivité à condition d'intervenir aux extrémités pour lui redonner un profil plus capacitaire.

Dans ce cadre, au giratoire Schumann, un élargissement de l'entrée Ouest à 2 voies doit permettre de répartir les trafics importants allant d'une part vers le P+R (paragraphe précédent) ou Guynemer et d'autre part vers le secteur de l'Université. La largeur de l'anneau est théoriquement juste (7.65m au lieu de 8-8,50m). Un élargissement pourrait intervenir dans un deuxième temps si cela crée des dysfonctionnements. L'élargissement devra se faire sur la partie pavée au centre de l'anneau.

- **La programmation urbaine du parking Marine 2 (coté rond-point Schumann)**

Une partie du parking Marine a vocation à être bâtie notamment non seulement dans l'objectif de renforcer le pôle Marine en y adjoignant des équipements de loisirs (bowling, laser game...) mais également d'amorcer le développement d'une offre tertiaire dans le secteur environnant la gare.

Cette urbanisation contribuera à renforcer le cheminement piéton le long du bassin du commerce qui reste l'itinéraire le plus court entre la place Jean Bart et le môle 1.

II. 4. Un projet de renouvellement urbain prévu à proximité du môle 1

Le territoire de l'île Jeanty et du Plan d'eau a fait l'objet d'une étude sociale et urbaine et a été récemment retenu par l'Etat pour le Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (NPNRU). Les premières conclusions de cette étude mettaient en avant le potentiel que constituent la gare d'eau et le canal. Ces deux éléments aux qualités paysagères indéniables pourraient devenir la base d'un vaste parc urbain sur lequel viendraient se greffer à la fois les quartiers en difficulté de l'île Jeanty et du Plan d'eau et le centre d'agglomération.

Néanmoins, ce territoire est extrêmement enclavé et la liaison à travailler dans

l'étude à mener constitue une séquence du trajet réalisé par les habitants du nord du quartier pour se rendre en centre-ville.

III. LE PROGRAMME

Il s'agit de qualifier la liaison entre le square Duffuler et le môle 1 à travers une proposition de reconfiguration du schéma viaire intégrant tous les modes et mettant l'accent sur le paysage et sur la mise en confort et en sécurité des modes actifs et des piétons en particulier.

L'étude sera phasée en 3 temps :

III.1 Le diagnostic

Dans un premier temps, le bureau d'études mettra en lumière le positionnement de la séquence au sein du centre de l'agglomération

Cette étape préliminaire permettra de pointer ses fonctions, sa relation au centre d'agglomération et aux secteurs environnants. En particulier, le bureau d'études analysera les modes d'accès au môle 1 depuis le centre-ville et la gare : pratiques piétonnes, cyclistes, automobiles, navette... et les cheminements et voiries utilisés à cet effet.

La mission du paysagiste et de l'urbaniste consistera ensuite à analyser l'espace concerné en relevant les atouts et les points faibles. Une analyse sous plusieurs angles devra être menée :

- le bureau d'études s'attachera à analyser le traitement actuel des espaces publics : nature et état des revêtements de sol, nature et état des revêtements de sol, de l'éclairage public, nature et état de la végétation...
- le diagnostic devra intégrer l'élaboration du plan de recollement de l'ensemble des réseaux.
- l'angle fonctionnel : le site est un espace de circulation important pour tous les modes. Un espace cyclable a été matérialisé récemment avec une bonne fréquentation notamment liée à une station vélos en libre-service implantée à l'entrée du môle 1. La liaison piétonne reste la moins qualifiée.
- l'angle paysager et urbain: la chaussée des darses constitue l'une des principales entrées du centre d'agglomération. Par son caractère portuaire, elle est très identitaire du territoire dunkerquois. Elle offre notamment des perspectives lointaines liées au paysage portuaire qu'il importe de mettre en valeur. A l'approche du centre-ville, elle manque néanmoins d'urbanité.
- l'angle patrimonial : 2 éléments importants sont présents sur la

séquence, tout d'abord et avant tout l'écluse, seul lien entre les domaines portuaire et fluvial au port Est ; puis une ancienne bascule au centre de la voirie.

- ce travail ne saurait se passer d'une approche plus sensible, mettant en relief les différentes ambiances diverses nocturnes et la perception d'ensemble du secteur.

III.2 Des scénarii d'évolution de la séquence

Il s'agira de documents de référence présentant les grands principes d'aménagement de l'espace en question en intégrant l'emprise du bâtiment situé à l'extrémité de la darse 1. Plusieurs scénarii pourront être réalisés dans l'objectif de proposer des solutions différentes en matière de partage de l'espace public, ambiance générale...

Le périmètre de réflexion pour l'élaboration de ces scénarii devra être large et dépasser le périmètre du projet afin de travailler sur ses connexions avec le tissu urbain environnant.

III.3 Le plan d'aménagement

Sur la base du scénario retenu par la maîtrise d'ouvrage, il s'agira de réaliser une proposition d'aménagement de l'espace en question non seulement en tant que tel mais aussi dans les liaisons urbaines qu'elle peut permettre d'instaurer entre les différents secteurs qui le jouxtent.

Par un traitement minéral et végétal qualitatif, cet espace doit connecter le môle 1 au centre d'agglomération, notamment pour les piétons.

La proposition intégrera les principes d'organisation du site qui doit accueillir une construction en lieu et place du bâtiment qui sera démoli (accès, stationnement...).

Il convient de préciser que les services communautaires assureront la maîtrise d'œuvre de l'opération sur la base de votre proposition.

IV. LESCOMPETENCES EXIGEES

Sont exigés les métiers de paysagiste et d'urbaniste.

V. LE DEROULEMENT DE LA MISSION

- Un comité de pilotage rassemblant les différents partenaires intervenant sur ce territoire sera constitué.

- Un comité technique ou équipe projet regroupant les techniciens de la Communauté Urbaine de Dunkerque et de ses partenaires (agence d'urbanisme, ville de Dunkerque, SEM...) assurera le suivi de la mission.

Le prestataire retenu sera dans l'obligation de participer à l'ensemble des réunions relatives à cette mission qui seront tenues à une fréquence mensuelle.

VI LES DOCUMENTS A PRODUIRE :

Le schéma d'aménagement comprendra :

- Un rapport exposant le schéma d'aménagement, justifiant les choix au regard de critères urbains, paysager et financiers.
- Un schéma général de fonctionnement tous modes confondus
- Un plan au 1/500 de la séquence à qualifier, (cf. plan de périmètre)
- Des perspectives ou croquis d'ambiance permettant d'apprécier au mieux le projet
- Un carnet de détails indiquant les matériaux et leur mise en oeuvre, végétaux et types de mobilier urbain et d'éclairage public préconisés.

VII LES DELAIS DE REALISATION

Le bureau d'études aura un délai de 6 mois pour la réalisation de l'étude décomposé comme suit :

- 2 mois pour l'établissement du diagnostic
- 2 mois pour l'élaboration des scénarii
- 2 mois pour la proposition concrète d'aménagement

VII ANNEXES :

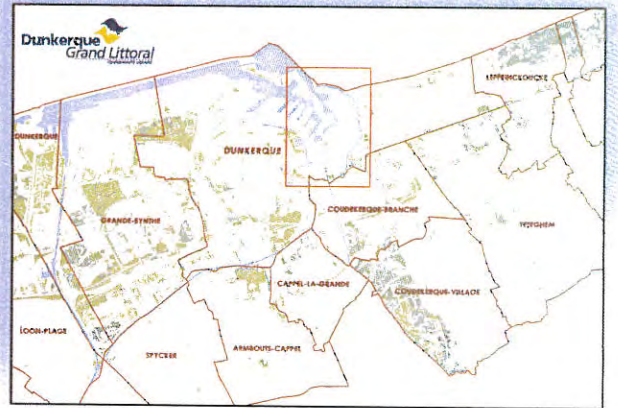
Sont annexés au présent cahier des charges les documents suivants :

- Un plan de situation de la séquence à travailler
- Un plan de périmètre

Seront remis au lauréat les éléments d'étude relatifs à l'aménagement d'un transport à haut niveau de service dans l'agglomération et impactant le périmètre d'étude.

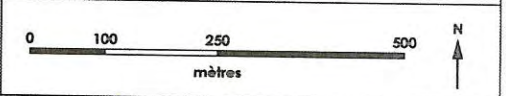
RECOLEMENT DES PROJETS — CENTRE D'AGGLOMÉRATION

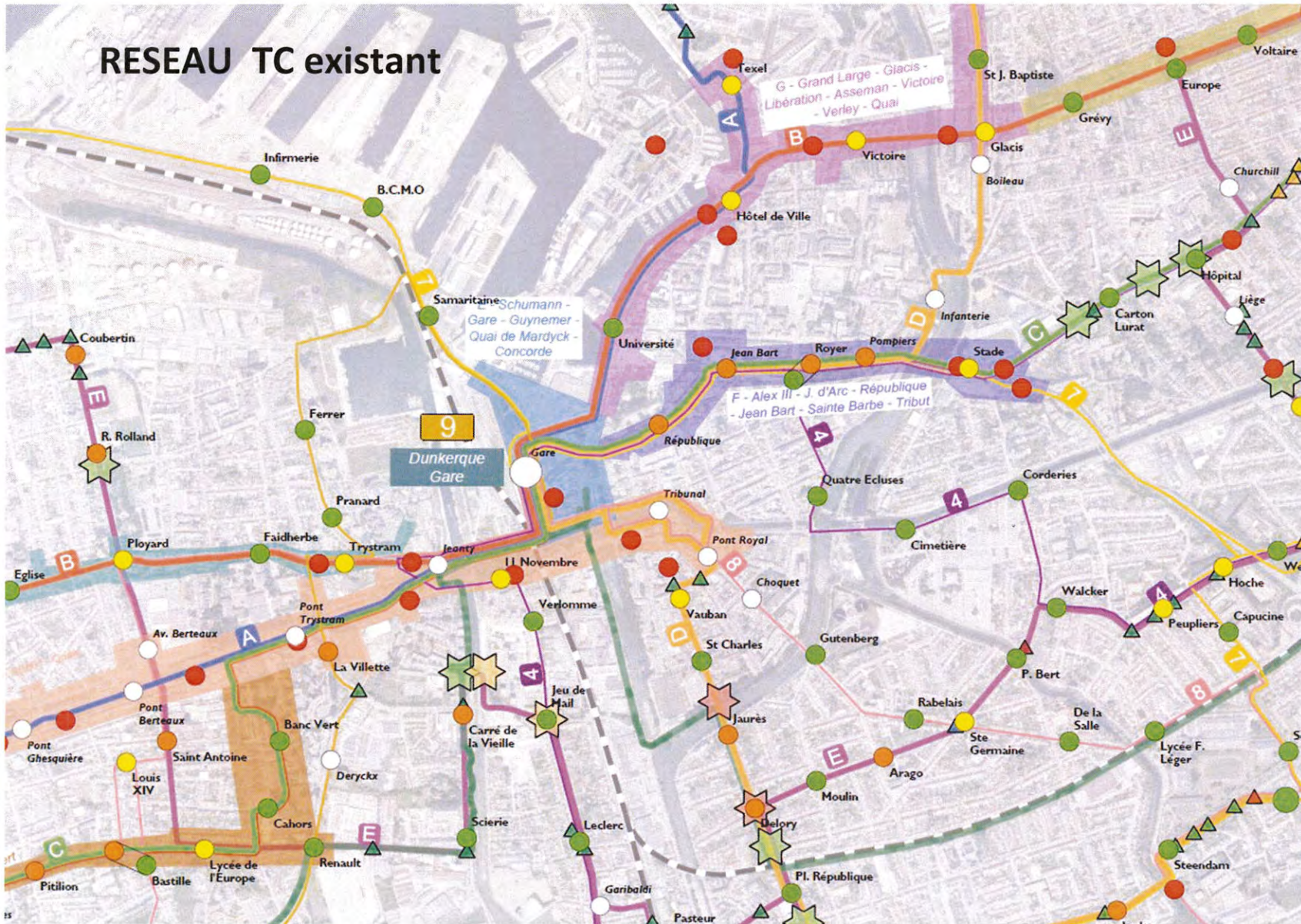
Document de travail du 24/09/2015



MOLE A

HABITAT ET POLITIQUE DU LOGEMENT	ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES	MUTABILITÉ	PATRIMOINE ET QUALITÉ ARCHITECTURALE	DÉPLACEMENTS ET TRANSPORTS	PÉRIMÈTRES RÉGLEMENTAIRES
Site de construction neuve	Implantation/restructuration d'activité	Site mutable	Périmètre projet d'AVAP (non validé)	Projet de lignes de BHNS	Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)
Territoire de projet habitat	Territoire de projet économique	ESPACES PUBLICS ET VOIRIES	Périmètre PRO	Pôle d'échange multimodal	Périmètre de risque technologique et industriel
Périmètre projet OPAH	Grands équipements commerciaux existants	Aménagement d'espace public et de voirie	ESPACES VERTS	Gare SNCF	Périmètre de submersion marine (interdisant de nouvelles constructions)
Périmètre ORI	EQUIPEMENTS ET SERVICES PUBLICS	Espace vert ou boisé existant	Espace vert à créer ou à réaménager	Création de Parking	
Emplacement Réservé Logement (ERL)	Réhabilitation/construction d'équipement ou service public			Parking existant	
				Parking relais existant	
				Vélo route réalisé	
				Vélo route en projet	





LEGENDE	
Ligne A	
Ligne B	
Ligne C	
Ligne D	
Ligne E	
TER	
Véloroute Voie Verte	
Station existante accessible PMR à conserver	
Station existante à mettre aux normes ou à compléter	
Station à déplacer	
Station à créer	
Station supprimée	
GRANDS AMENAGEMENTS	
PETITS AMENAGEMENTS de carrefours :	
Carrefour non équipé à aménager pour donner la priorité aux bus MARQUAGE et PANNEAUX	
Carrefour non équipé à aménager pour donner la priorité aux bus Marq/Pan. AVEC aménagements	
Carrefour non équipé à aménager pour donner la priorité aux bus FEUX	
Carrefour non équipé à aménager pour donner la priorité aux bus Feux AVEC aménagements	
Carrefour à feux existants à aménager pour donner la priorité aux bus DETECTION	
Carrefour à feux existants à aménager pour donner la priorité aux bus DETECTION et MARQUAGE	
Carrefour à feux existants à aménager pour donner la priorité aux bus AVEC aménagements	
Giratoire à traiter (confort, priorité, ...)	
Giratoire transformé en carrefour	

RESEAU TC actuel, le site est à proximité de la Gare/(250 mètres) qui est le pôle d'échange de l'ensemble des lignes TC de l'agglomération

Les connexions piétonnes et cyclables entre la gare et le site du Môle 1 sont en cours de d'étude (cahier de charges de l'étude joint au dossier)