



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de
l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

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



N° 14734*03

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

22-02-2021

Dossier complet le :

22-02-2021

N° d'enregistrement :

2021-0188

1. Intitulé du projet

Construction d'un complexe hôtelier de thalassothérapie au sein de la ZAC République - Eperon de la zone portuaire de Boulogne-sur-Mer.

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

PIER 62 DEVELOPPEMENT

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

Thierry de TOURNON - président

RCS / SIRET

83882017000181

Forme juridique

Société par Actions Simplifiée

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(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 catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
Catégorie 39 a	Travaux soumis à permis de construire créant une surface de plancher de 17 785 m ² pour une emprise au sol de 5 322 m ² , suite à une démolition partielle des bâtiments de l'ancienne gare maritime.

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, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet prend place au sein de la ZAC République-Eperon d'une surface de 18 ha, qui vise à la requalification de cette zone portuaire enclavée de Boulogne-sur-Mer. Portée par la Ville de Boulogne-sur-Mer, la ZAC créée en juin 2013 a fait l'objet d'une étude d'impact dans le cadre du dossier de création de ZAC pour laquelle un avis a été rendu par l'autorité environnementale le 26 décembre 2012. La procédure de réalisation de la ZAC est en cours.

Le projet d'une surface d'environ 0.9ha est localisé dans le secteur Eperon qui prend place à l'extrémité nord de la ZAC. Il est plus particulièrement situé sur le site de l'ancienne gare maritime aujourd'hui à l'abandon, et dont la démolition d'une partie des bâtiments sera portée par la ville de Boulogne-sur-Mer. Le projet consiste en la réalisation d'un complexe comprenant un hôtel 3*, un hôtel 4*, un centre de thalassothérapie, et plusieurs espaces de restauration. Le bâtiment principal (R+9) sera implanté en partie sur le bâtiment de l'ancienne gare maritime.

Le projet prévoit la réalisation d'aménagements associés (parvis, zone de parking , zone de livraison, aménagements paysagers...)

4.2 Objectifs du projet

Situé à deux pas de la ville commerçante et du centre touristique Nausicaa, le secteur République – Eperon marque une rupture architecturale et urbaine entre le centre ville de Boulogne-sur-Mer et la zone portuaire. Il s'agit d'un espace enclavé qui n'est pas structuré. La juxtaposition d'une diversité de tissus urbains (zone d'habitat, zone portuaire en partie à l'abandon, zone industrielle, zone de stationnement) le font souffrir d'un manque d'identité. Il en constitue néanmoins le centre géographique de l'agglomération boulonnaise et sa vitrine pour les plaisanciers. De plus, depuis l'ouverture de la liaison A16/port, ce site est devenu un lieu d'accueil, une entrée de ville, une façade de Boulogne-sur-Mer et de toute l'agglomération.

Cette ZAC s'inscrit dans le projet d'envergure intercommunale Axe Liane qui aspire à redonner à la Liane une place centrale dans le développement du territoire. Ainsi la ville, en lien avec la communauté d'agglomération du Boulonnais, souhaite apporter à la façade maritime de l'agglomération, une nouvelle notoriété, une image moderne, dynamique et durable qui s'articule autour d'une programmation mixte : habitat, espaces et équipements publics, projet social, développement économique.

La création d'un complexe hôtelier comprenant un équipement de thalassothérapie est en cohérence avec la programmation de la ZAC, et répond à une attente suscitée par son caractère inédit sur le territoire du Boulonnais. Il s'inscrit dans le projet global de renouvellement urbain du secteur portuaire de Boulogne-sur-Mer et répond à l'objectif de renforcer la fonction économique et touristique de ce secteur.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux comporteront:

- une phase de réhabilitation des bâtiments conservés de la gare maritime selon un phase à déterminer (une phase de démolition aura préalablement été assurée par la ville de Boulogne-sur-Mer)
- une phase de construction des bâtiments neufs selon un phasage à déterminer
- une phase de travaux pour le raccordement à la sortie du circuit "eau de mer" de Nausicaa
- L'aménagement des espaces extérieurs.

La durée des travaux est estimée entre 30 et 36 mois.

Sur le terrain d'assiette d'environ 0.9ha, il est prévu la réalisation:

- de bâtiments (R+9 max), en partie situés sur l'ancienne gare maritime;
- d'un parvis situé au niveau R+2, permettant d'abriter les parkings et le dépôt minute des bus
- des espaces paysagers.

Le stationnement sur site sera limité aux besoins des clients du projet. Il sera organisé au niveau R0 et R+1, soit sous le parvis, pour un total de 56 places privatives sur l'emprise du projet.

A destination de la clientèle de jour, 18 places de parking mutualisées seront réalisées en dehors de l'assiette foncière au sein de la ZAC République-Eperon.

Pour ce qui concerne le stationnement des salariés, il est prévu la réalisation au sein de la ZAC République-Eperon d'un parking silo de l'ordre de 200 places ouvertes au public, ainsi que des cheminements doux pour les piétons et les cycles.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Dans sa phase exploitation le projet accueillera des clients des hôtels et du centre de thalassothérapie, ainsi que des employés. Aussi le projet entraînera une augmentation du trafic routier sur les voies qui desserviront le projet dues aux véhicules des employés, clients et services de livraison.

Un système de gestion des eaux pluviales sera instauré à l'échelle de la ZAC. En raison de l'imperméabilisation des sols, limitant les possibilités d'infiltration, les eaux pluviales seront recueillies dans des noues ou des réseaux puis tamponnées dans des ouvrages de rétention avant d'être rejetées à la mer.

Le projet sera raccordé au réseau d'eau usée qui sera réalisé dans le cadre de la ZAC, et qui aura pour exutoire la station d'épuration de Boulogne-sur-Mer.

Pour les besoins en eau de mer des soins de thalassothérapie, le projet bénéficiera du circuit déjà exploité par le centre Nausicaa voisin. Le projet ne générera également aucun rejet direct d'eau de mer dans le milieu marin, car les eaux de mer à évacuer seront rejetées la sortie du circuit de Nausicaa.

La création du projet générera une augmentation de la quantité des déchets ménagers dont la collecte sera assurée par les services de la ville de Boulogne-sur-Mer.

4.4 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 environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Permis de construire

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Surface de plancher	17 785m ²
Terrain d'assiette	8 925 m ²
Emprise au sol	5322 m ²
Nombre de places de stationnement prévues sur le terrain d'assiette	56 unités
Hauteur maxi	31.75 m (R+9)

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Quai Chanzy
62200 BOULOGNE-SUR-MER

Coordonnées géographiques¹

Long. 5 0 ° 7 2 ' 6 9 " 75 Lat. 1 ° 5 9 ' 6 3 " 46

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ° ' " Lat. ° ' "

Point d'arrivée :

Long. ° ' " Lat. ° ' "

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

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 évaluation environnementale ?

Oui ☐

Non ☒

Le site de projet prend place sur une partie des bâtiments de la gare maritime de Boulogne-sur-Mer construite en 1950

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

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) ?	☐	☒	Les ZNIEFF les plus proches sont les suivantes (distances indiquées à vol d'oiseau): - ZNIEFF de type 1 n°65 (Point de la Crèche et falaises entre Boulogne-sur-Mer et Wimereux) à environ 1,5 km au nord; - ZNIEFF n°64 "Falaises d'Equihen", de la ZNIEFF de type 1 n°50-03 "Vallée de Saint-Martin-Boulogne" à environ 2,5km au sud-ouest et sud-est; - ZNIEFF de type 1 n°238 "Vallons d'Outreau et Equihen-Plage" à environ 3km au sud
En zone de montagne ?	☐	☒	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☒	☐	La commune de Boulogne-sur-Mer est classée "commune littorale"
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	☐	☒	Le parc naturel marin le plus proche est situé à environ 2.2 km à vol d'oiseau à l'ouest. Il s'agit de du site FR9100005 - Estuaires picard et mer d'opale.
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☐	☒	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☒	☐	La ville de Boulogne-sur-Mer est classée "Site patrimonial remarquable" (SPR) sur la quasi-intégralité de son territoire. Le site du projet est inclus en totalité dans le périmètre du SPR. Aucun monument historique n'est répertorié à proximité du site du projet. (voir annexe cartographique)
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	Le site n'a fait l'objet d'aucune étude de caractérisation des zones humides, cependant il prend place sur une infrastructure portuaire en béton entièrement imperméabilisée, où les seuls espaces de nature sont constitués d'espaces "verts" ornementaux très réduits (gazon) et d'espaces abandonnés où une végétation spontanée se développe.

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	☒	☐	La commune de Boulogne-sur-Mer est située dans le périmètre de deux PPRN: - PPR risques Littoraux lié à l'évolution des Falaises entre Equihen-Plage et Sangatte, approuvé le 22/10/07 - PPR Inondation du bassin versant de la Liane, révision prescrite le 17/07/2019. Le site du projet n'est pas situé sur des terrains concerné par les zonages réglementaires.(voir annexe cartographique)
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	Aucun site BASIAS ou BASOL et aucun SIS n'est recensé sur le site d'étude. Dans le cadre d'une étude de pollution des sols réalisée à l'échelle de la ZAC République-Eperon, le sondage situé au droit du site du projet a révélé des concentrations en métaux et un léger impact des métaux sur la qualité des remblais des sondages R3, R4, SP6 (cuivre, mercure, plomb et/ou zinc),ETUDE POLLUTION DES
Dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☒	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	☐	☒	
Dans un site inscrit ?	☐	☒	Le site inscrit le plus proche est "La ville haute de Boulogne-sur-Mer "située à environ 1.1 km à l'est à vol d'oiseau. (voir annexe cartographique)
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	☐	☒	3 sites Natura 2000 terrestres et 2 sites Natura 2000 marins sont répertoriés dans un rayon de 10 km autour du site d'étude (voir annexe cartographique).
D'un site classé ?	☐	☒	Le site inscrit le plus proche sont "Les remparts de la ville haute de Boulogne- sur-Mer" situés à environ 1.1 km à l'est à vol d'oiseau. (voir annexe cartographique)

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

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

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	☒	☐	Le projet n'engendrera pas de prélèvement d'eau directement dans la nappe ni dans le liane pour les besoins en eau potable. Il sera raccordé au réseau public de distribution. En première approche, il est estimé une consommation d'environ 300 m3/jour. Le projet sera également alimenté en eau de mer pour les soins de thalassothérapie. Toutefois le projet n'engendrera pas de prélèvement direct dans la mer. Il récupérera les eaux de mer rejetées après traitement par le centre Nausicaa voisin.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	Le site est situé sur un quai portuaire.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☒	☐	A ce stade du projet, les ressources nécessaires en matériaux ne sont pas connues. Toutefois le site prend place sur un quai portuaire, sur lequel les possibilités d'extraction de terres sont très limitées. Une solution de réemploi sur sites des matériaux issus de la démolition partielle par la ville de d'une partie des bâtiments sera étudiée.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☒	☐	A ce stade du projet les ressources nécessaires en matériaux ne sont pas connus. Toutefois la construction des bâtiments nécessitera des matériaux (béton, briques, verre,)
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☒	☐	Le projet prend place sur des espaces urbains, imperméabilisés où les seuls espaces de nature sont constitués d'espaces "verts" ornementaux très réduits et d'espaces abandonnés où une végétation spontanée se développe. Toutefois au sein de la ZAC, les bâtiments ont un intérêt très fort pour la faune. Ils sont utilisés comme site de nidification par des oiseaux marins, en particulier le Goéland argenté et la Mouette tridactyle. Dans le cadre de l'ensemble de travaux prévus sur le port, un dossier de dérogation porté par la Région a été élaboré. Des mesures compensatoires ont été mis en oeuvres. (ex: aménagement de supports de nidification pour la Mouette tridactyle).
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	☐	☒	Selon les conclusions de l'expertise écologique réalisé par le bureau d'études Alfa Environnement, le site d'étude est éloigné de plusieurs kilomètres des sites Natura 2000. La nature du projet n'aura donc pas d'effets sur les habitats qui ont justifié la désignation de des sites Natura 2000 terrestres, en raison de leur éloignement. La Mouette tridactyle fait partie des espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000 marin "Cap gris Nez" mais les effets du projet sur les populations observées en migration et hivernage ne seront que faiblement affectées (si elles le sont effectivement).

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	Il s'agit d'un projet de requalification urbaine qui prend place que sur des infrastructures portuaires totalement anthropisées. Par son emplacement et la densité de son programme, il permet de limiter l'étalement urbain en redensifiant le centre-ville.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	50 établissements classés ICPE sont recensés sur la commune de Boulogne-sur-Mer, aucun n'est classé SEVESO. Comme toutes les communes traversées par des infrastructures de transport importantes, Boulogne-sur-Mer est soumise au risque de transport de matières dangereuses
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☒	☐	Le site du projet est concerné par les contraintes physiques de sol suivantes: - Zone d'aléa nul pour le retrait gonflement des argiles et les remontées de nappe au regard de sa position sur des quais portuaires au dessus de l'eau.; - Zone de sismicité faible (zone 2); - PPR risques Littoraux lié à l'évolution des Falaises entre Equihen-Plage et Sangatte, approuvé le 22/10/07 - PPR Inondation du bassin versant de la Liane, révision prescrite le 17/07/2019.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐ ☐	☒ ☒	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	☒	☐	Le projet s'inscrit dans le programmation prévue pour la ZAC République-Eperon, pour laquelle une augmentation du trafic routier est attendue. Les aménagements envisagés au sein de la ZAC (voiries et giratoire) tiennent compte de cette augmentation de trafic. Par ailleurs, le site est bien desservi par les transports en commun, il dispose dans un rayon de 15 mn de marche, de 2 arrêts de bus principaux desservis au moins une fois par heure par 7 et 8 lignes de bus.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☐ ☐	☒ ☒	Hors phase chantier, les principales sources de nuisances sonores créées par le projet sont liées au trafic routier généré par le projet. Il s'agit toutefois de nuisances sonores typiques d'un centre-ville. Selon le classement sonore des infrastructures routières, le site n'est passitué dans une zone affectée par le bruit. (voir annexe cartographique)

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐ ☐	☒ ☒	Les nuisances olfactives générées par le projet seront limitées, et principalement dues à la circulation automobile (combustion des carburants).
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	☐ ☐	☒ ☒	Seuls certains travaux en phase chantier sont susceptibles de créer ce type de nuisance.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☐ ☐	☒ ☒	En l'état actuel du projet, le type d'éclairage qui sera mis sur le site du projet n'est pas défini. Il est néanmoins envisagé l'utilisation d'équipements économes en énergie, qui seront pilotés par une gestion dynamique.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☐	☒	Les rejets dans l'air générés par le projet seront limités, et principalement dus à la circulation automobile (combustion des carburants).
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	☒	☐	Les rejets liquides sont: - les eaux pluviales, qui ne pourront pas être infiltrées au regard de la nature du sol (quai portuaire entièrement imperméabilisée), mais qui seront collectées puis tamponnées via les ouvrages qui seront réalisés dans le cadre de la ZAC, avant rejet à la mer. Une partie des EP sera récupérée pour l'arrosage - le projet ne rejette pas directement les eaux de mer au milieu naturel. Les eaux de mer à évacuer, issues du renouvellement des eaux du centre de thalassothérapie, seront rejetées à la sortie du circuit de Nausicaa.
	Engendre-t-il des effluents ?	☒	☐	Le projet sera raccordé au réseau d'eau usée qui sera réalisé dans le cadre de la ZAC, et qui aura pour exutoire la station d'épuration de Boulogne-sur-Mer. En première approche, le projet rejettera environ 240 m3 d'eau usée par jour.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☒	☐	Les déchets en phase de fonctionnement sont inertes (déchets ménagers). En phase chantier, les déchets produits seront des déchets classiques du BTP. Une charte chantier sera imposée aux entreprises, elle comportera des prescriptions relatives à la collecte, au tri et à l'évacuation des déchets.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	Le projet est localisé en intégralité dans le Site Patrimoine Remarquable (SPR), mis en oeuvre sur la ville de Boulogne-sur-Mer. Sans que ce bâtiment fasse l'objet d'un classement ou d'une protection particulière, l'ancienne gare maritime constitue dans le paysage du port un témoignage d'une valeur patrimoniale et architecturale. Il a ainsi été fait le choix de poser le bâtiment principal du projet en surélévation de la gare maritime pour limiter les démolition. L'avis de l'ABF sera pris en compte lors de l'établissement du PC.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	☐	☒	Le site prend place: - sur une friche portuaire, et plus particulièrement une ancienne gare maritime qui n'est plus en fonctionnement.

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

Oui ☐ Non ☒ Si oui, décrivez lesquelles :

Les sites de l'autorité environnementale et de la police de l'eau ont été consultés, les projets autorisés depuis moins de 3 ans et situés à proximité (Boulogne-sur-Mer, Le Portel, Outreau, Saint-Martin-Boulogne...), susceptible d'avoir de incidences cumulées sont:

- la réalisation d'un parking silo de 169 places ouvertes au public sur la commune de Saint-Martin-Boulogne;
- le projet "Belle Isle" qui prévoit la construction de 134 logements individuels sur la commune de Saint-Léonard;

Les impacts cumulés potentiels de ces projets avec celui de la construction du complexe hôtelier et de thalassothérapie sont relatifs aux thématiques globales à l'échelle de la Communauté d'Agglomération du boulonnais voire au delà: utilisation de matériaux et ressources (eau, énergie, ...), gestion des déchets, qualité de l'air.

A l'échelle locale, le seul impact cumulé attendu est lié au trafic routier. Mais au regard de l'éloignement des projets et du maillage routier, l'impact sera limité.

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 :

Le projet est susceptible d'attirer une clientèle étrangère, mais les impacts liés aux déplacements seront limités.

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

voir note explicative

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Le projet est cohérent avec la programmation de la ZAC République-Eperon, qui a fait l'objet d'une étude d'impact dans le cadre du dossier de création. Celle-ci sera mise à jour en phase de réalisation.

Ce projet de renouvellement urbain se développe sur une friche portuaire dont les enjeux environnementaux ont été pris en compte au sein de la ZAC (enjeux forts pour le biodiversité et le trafic routier).

Il est localisé en milieu urbain à proximité de transports en commun, et des commerces et services du centre-ville. Le projet intègre par sa conception la densification, la mixité fonctionnelle et générationnelle à l'échelle de la ZAC en favorisant l'intégration du quartier et de ses usagers dans la ville existante.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	☒
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) ;	☒
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 ;	☒
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	☒
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : 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 ;	☒
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	☒

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

Annexe 6 : Patrimoine architectural

Annexe 7 : Carte des zones à risques – PPRL liés à l'évolution des falaises entre Equihen-Plage et Sangatte

Annexe 8 : Carte informative du zonage réglementaire du PPRI bassin versant de la Liane

Annexe 9 : Plan du réseau de transport en commun

Annexe 10 : Classement sonore du réseau routier

Fiche Urbaine secteur Eperon - avril 2016

9. Engagement et signature

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



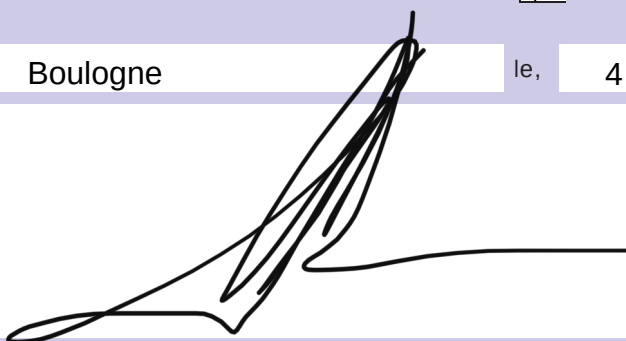
Fait à

Boulogne

le,

4 février 2021

Signature



Boulogne sur Mer

Construction de deux hôtels et d'un centre de thalassothérapie

Demande d'instruction au cas par cas



Annexes cartographiques

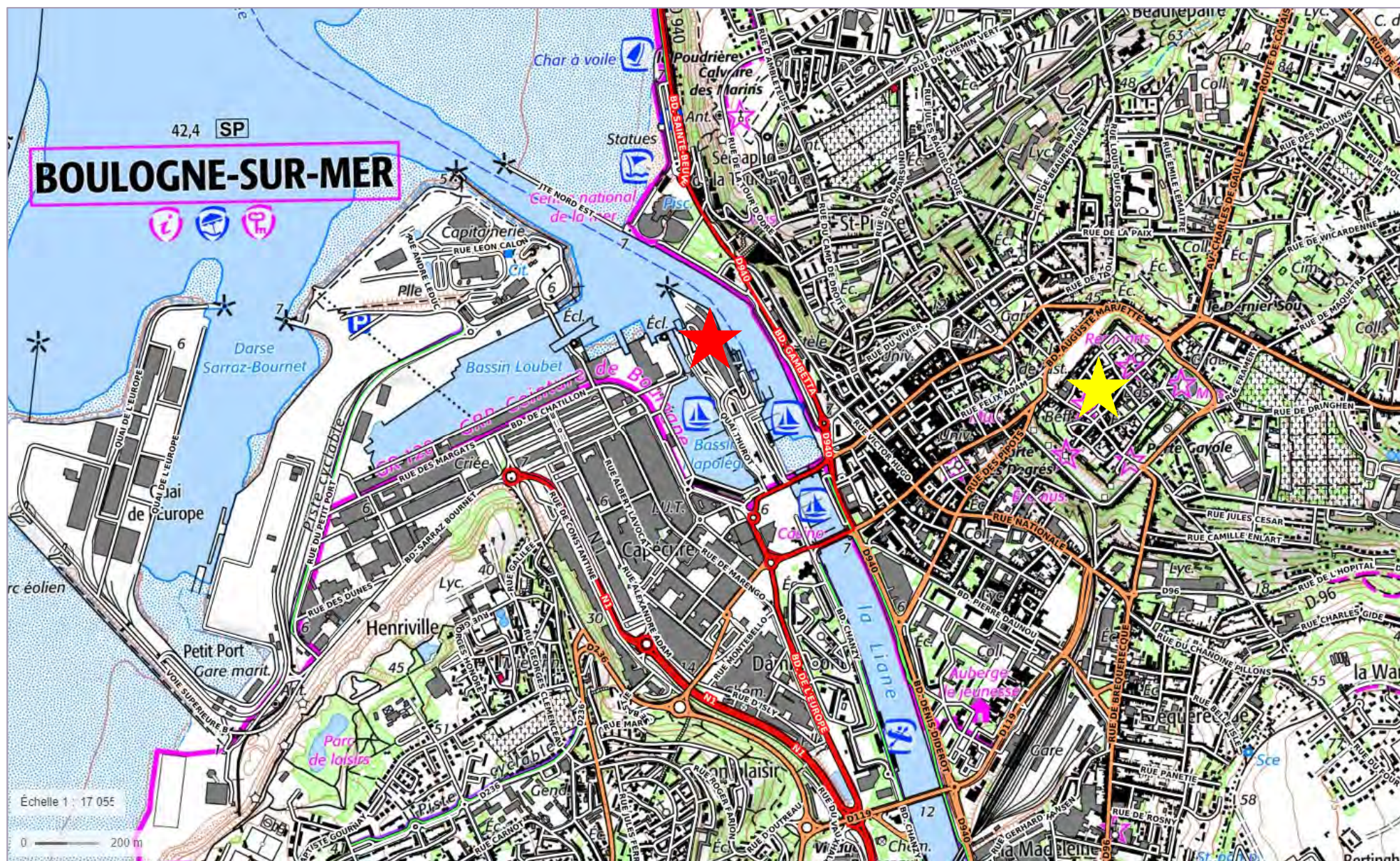
Sommaire:

Annexe 2a : Plan de situation au 1/25000.....	3
Annexe 2b : Plan de situation rapproché.....	4
Annexe 2c : Le projet dans la ZAC République Eperon.....	5
Annexe 3 : Reportage photographique.....	6
Annexe 4a : Plan masse et aménagements extérieurs.....	9
Annexe 4b: Plan par étages et accès	10
Annexe 4c: Façades.....	11
Annexe 4d : Coupes.....	13
Annexe 4e : Plan des démolitions.....	14
Annexe 4f: Insertion urbaine: vue depuis le boulevard Gambetta	18
Annexe 5 : Situation du projet par rapport aux sites Natura 2000.....	19
Annexe 6 : Patrimoine architectural.....	20
Annexe 7 : Carte des zones à risques – PPRL liés à l'évolution des falaises entre Equihen-Plage et Sangatte	21
Annexe 8 : Carte informative du zonage réglementaire du PPRI bassin versant de la Liane.....	22
Annexe 9 : Plan du réseau de transport en commun.....	23
Annexe 10: Classement sonore du réseau routier	24

Indice	Date	Modification	Référence
A	19/01/2021		23705
B	04/02/2021	Ajout annexe 4 ^e et modification annexe 5	

Annexe 2a : Plan de situation au 1/25 000

Source: infoterre.brgm.fr



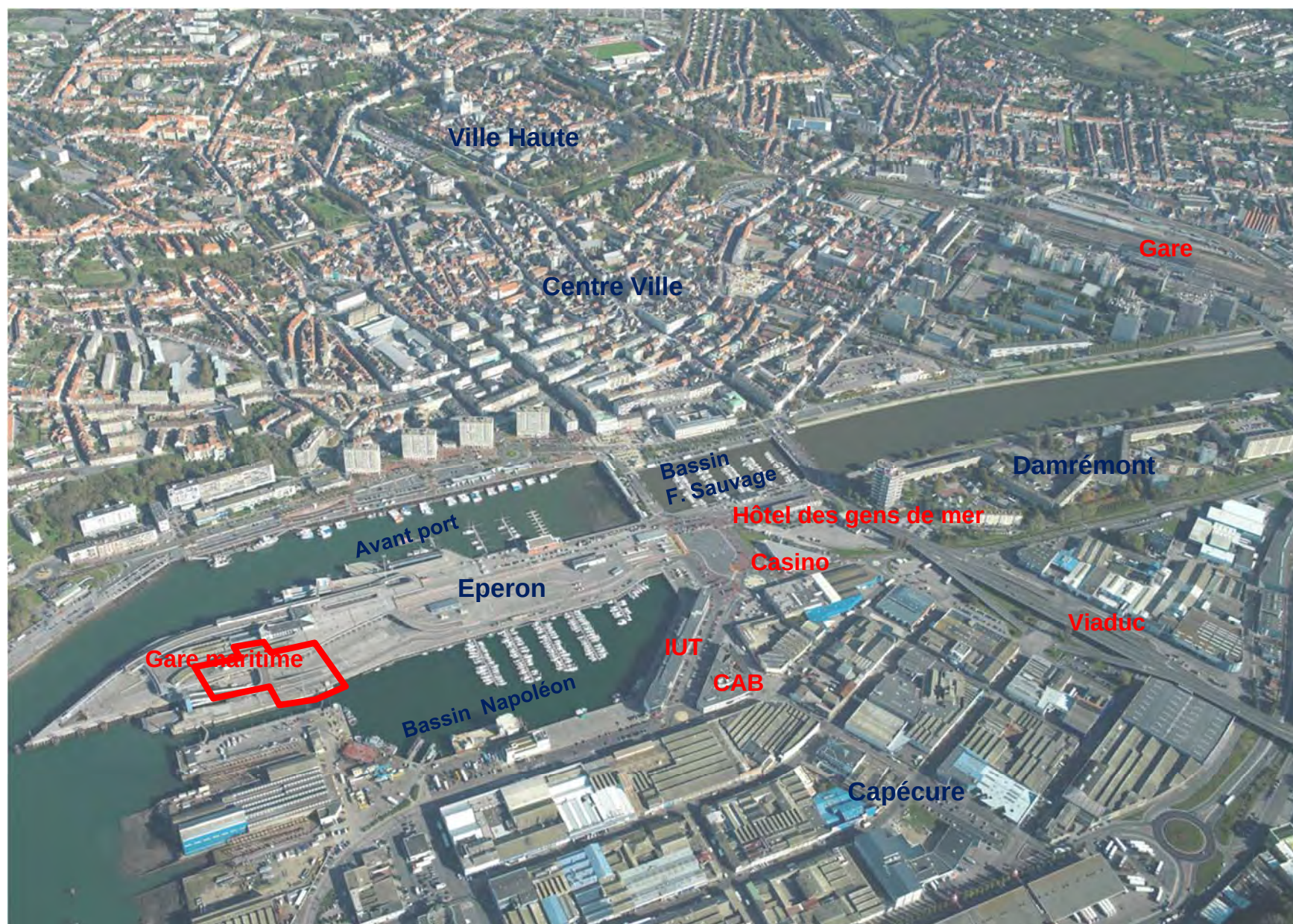
Site du projet



Hôtel de Ville

Annexe 2b : Plan de situation rapproché

Source: Dossier de création de la ZAC République Eperon - juin 2013



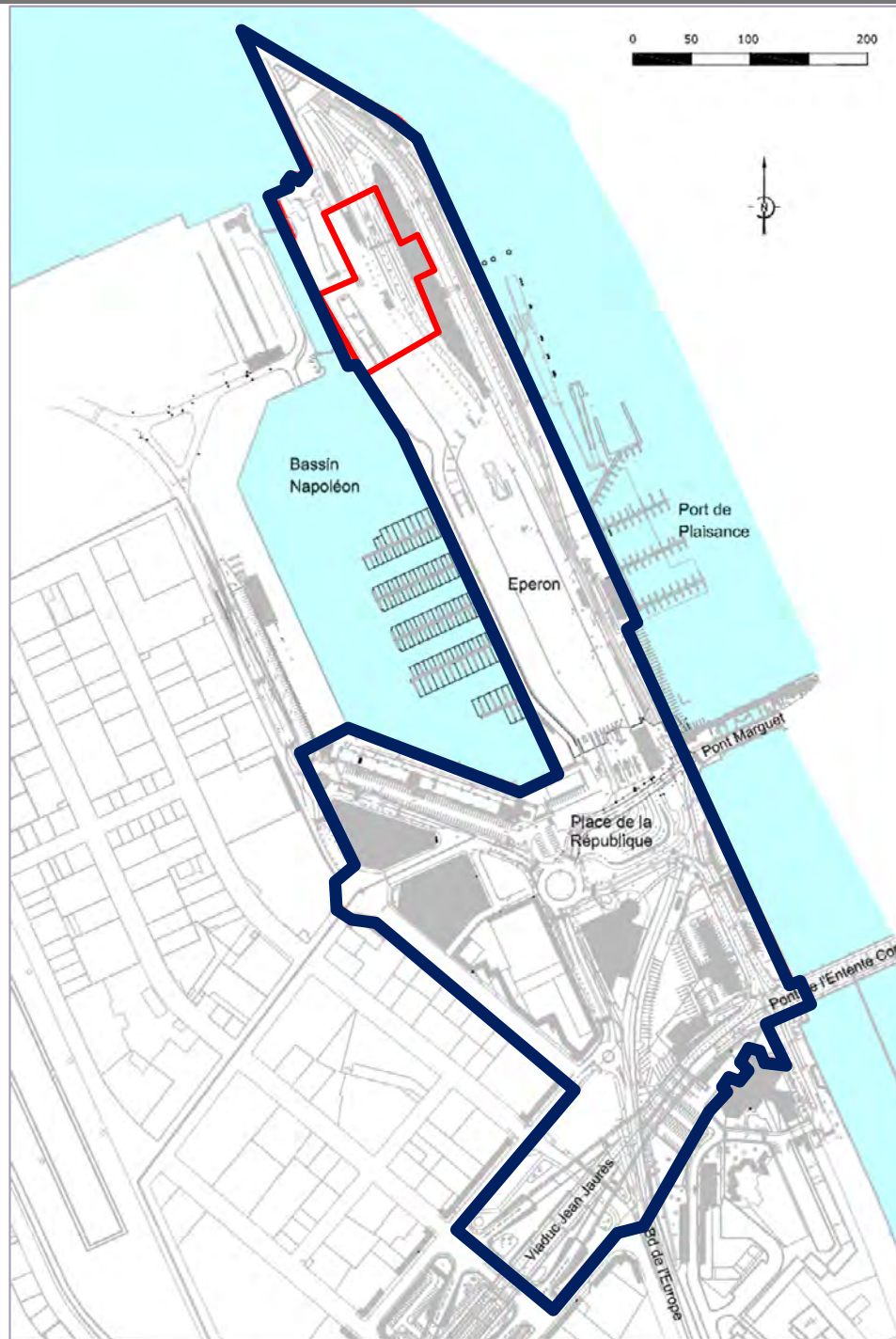
N



Emprise du projet

Annexe 2c : Le projet dans la ZAC République Eperon

Source: Dossier de création de la ZAC République Eperon - juin 2013



 Emprise du projet

 Emprise de la ZAC République-Eperon



Annexe 3: Reportage photographique

Source: dossier de permis de construire – 31/07/2020- Ateliers JF Martinie



 Site du projet

 Prises de vue

N



Annexe 3: Reportage photographique

Source: dossier de permis de construire – 31/07/2020- Ateliers JF Martinie



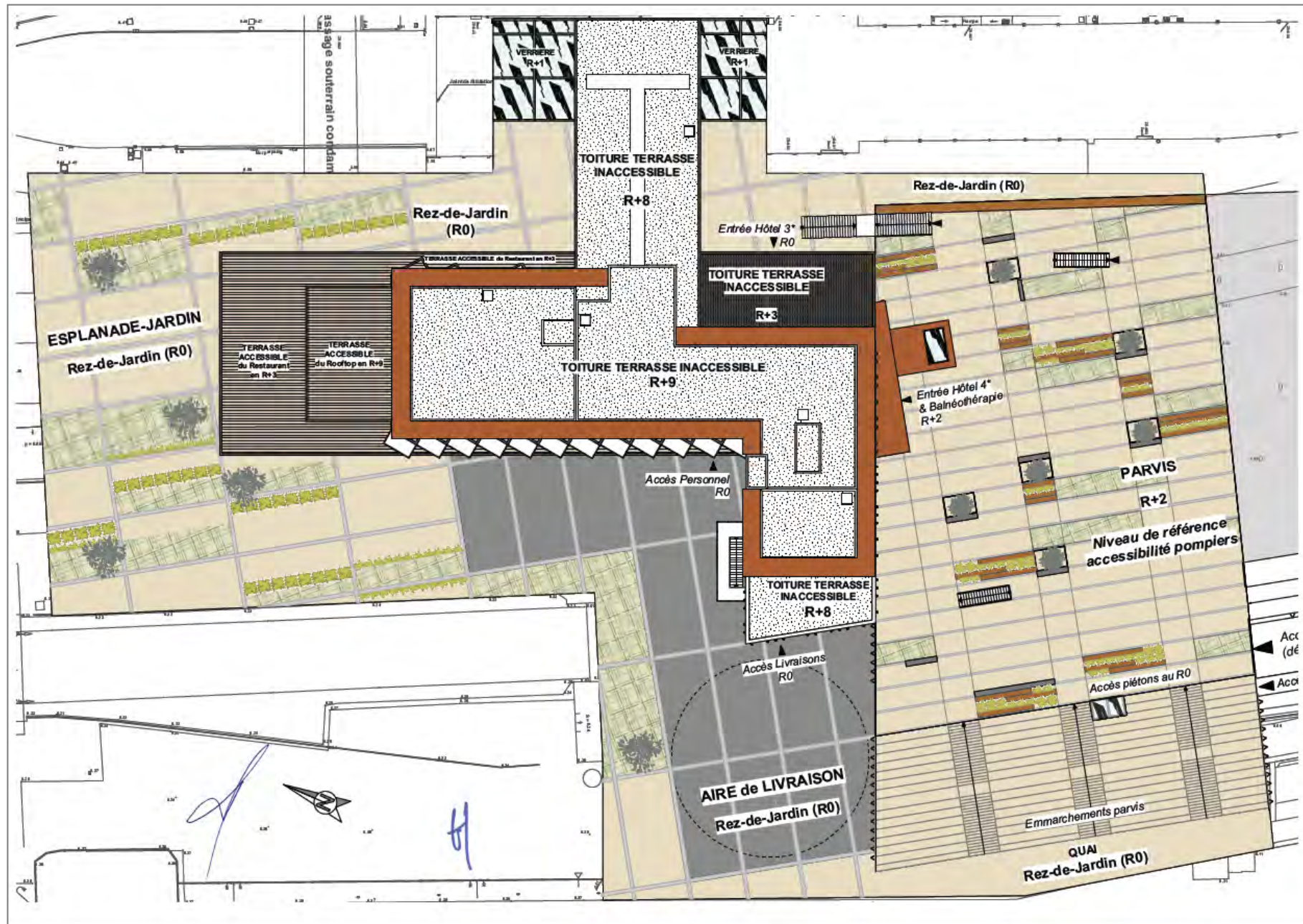
Annexe 3: Reportage photographique

- Source: dossier de permis de construire – 31/07/2020- Ateliers JF Martinie



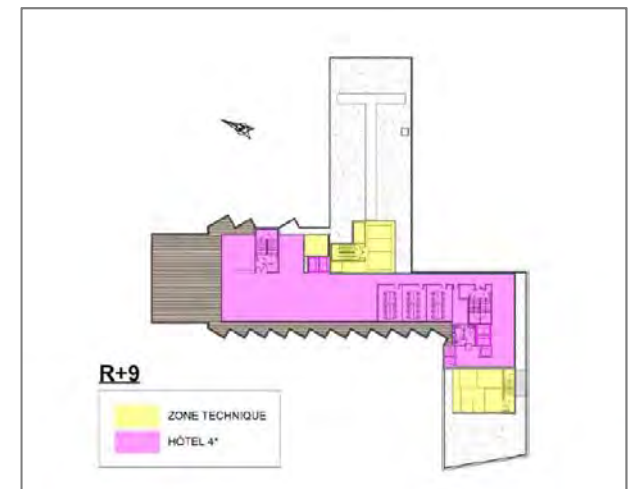
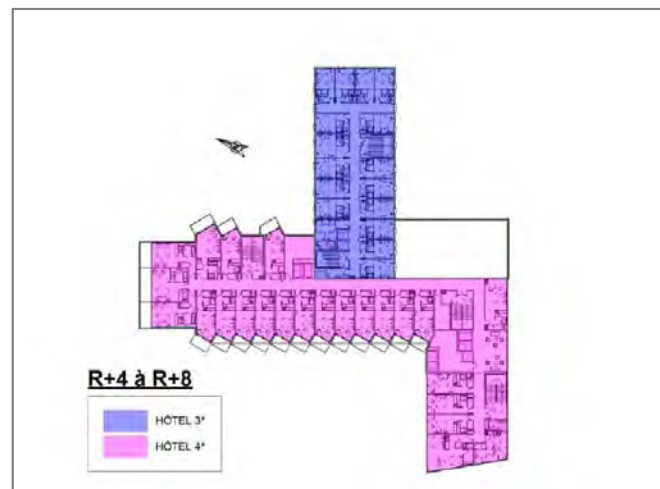
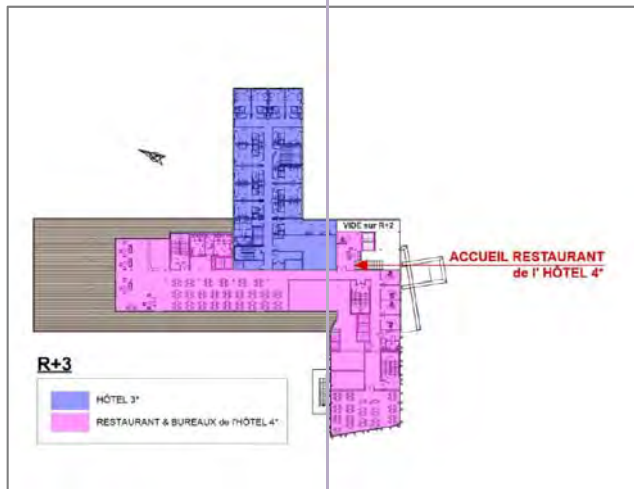
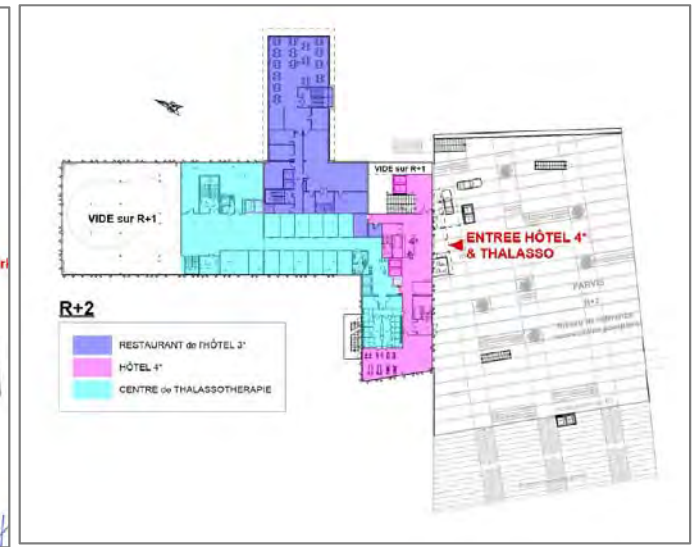
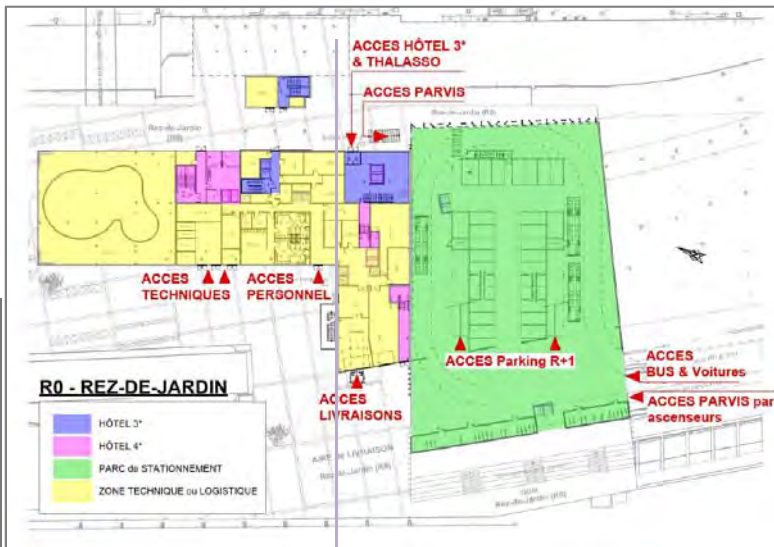
Annexe 4a: Plan masse et aménagements extérieurs

• Source: dossier de permis de construire – 31/07/2020- Ateliers JF Martinie



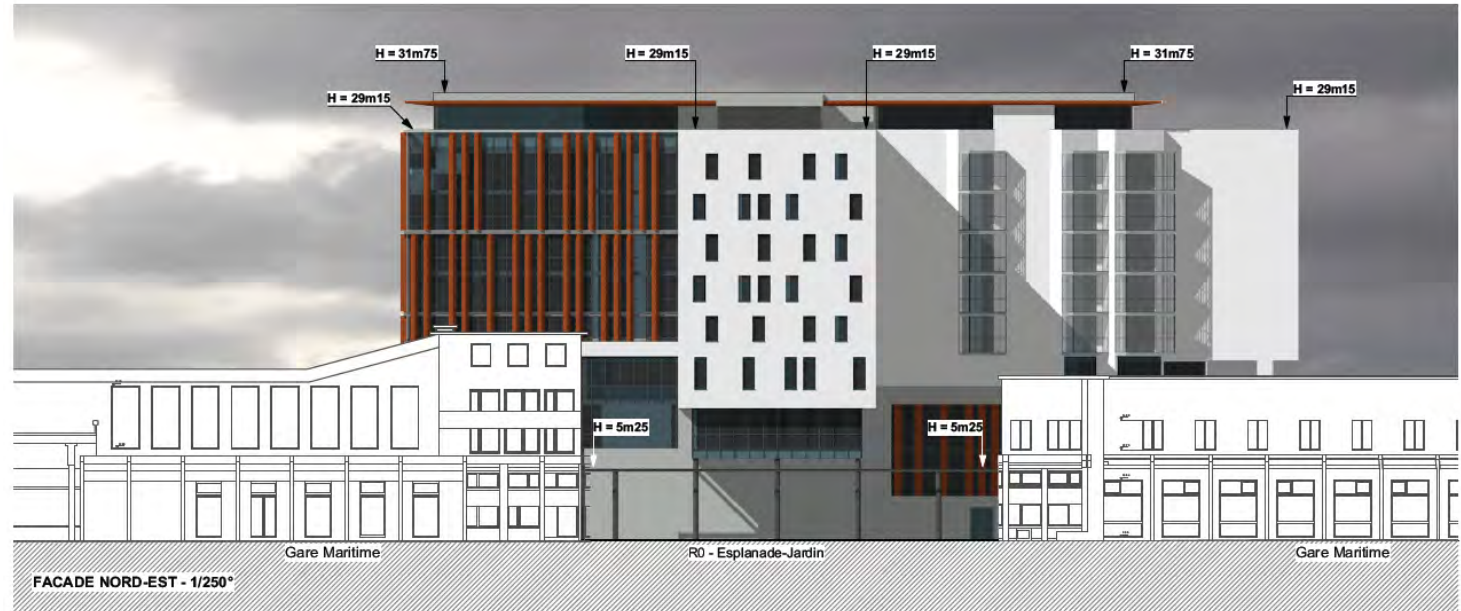
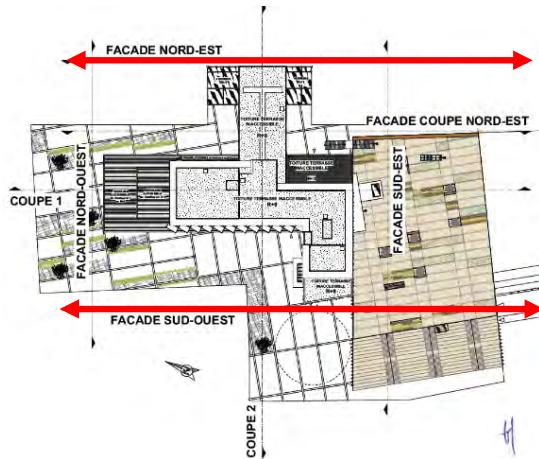
Annexe 4b: Plan par étages et accès

Source: dossier de permis de construire – 31/07/2020- Ateliers JF Martinie



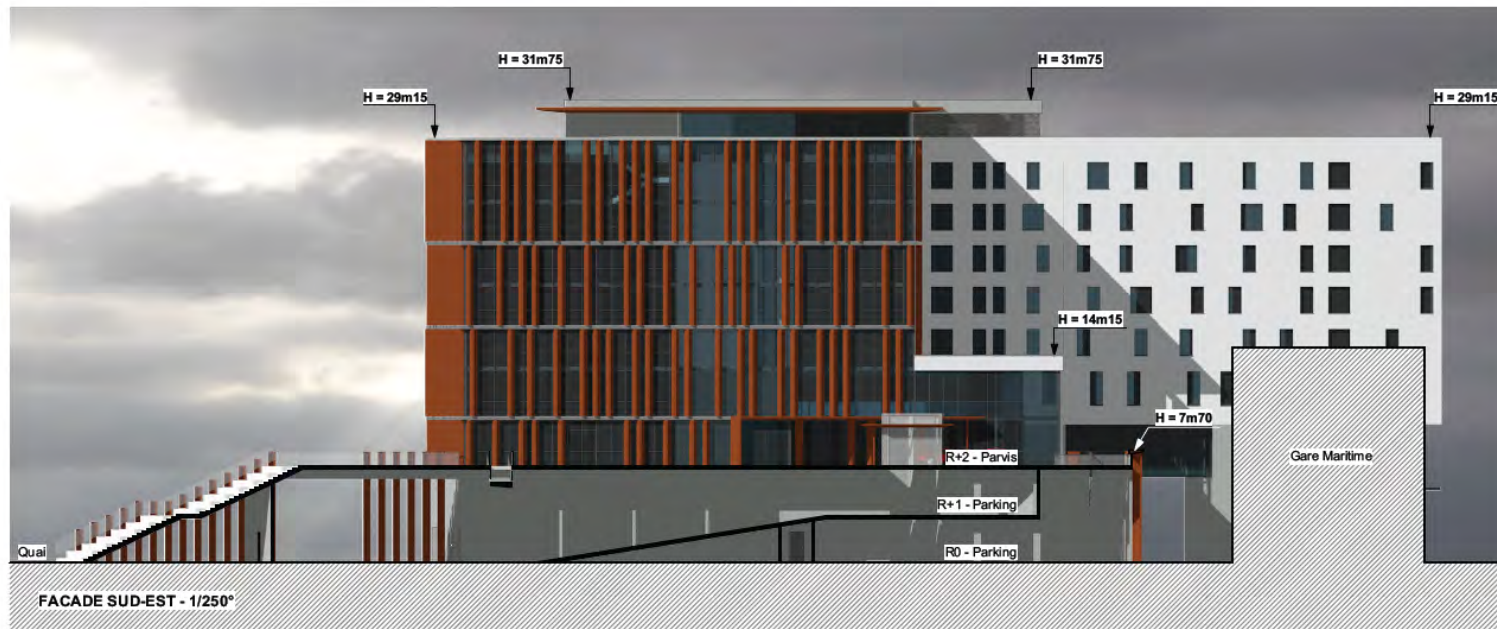
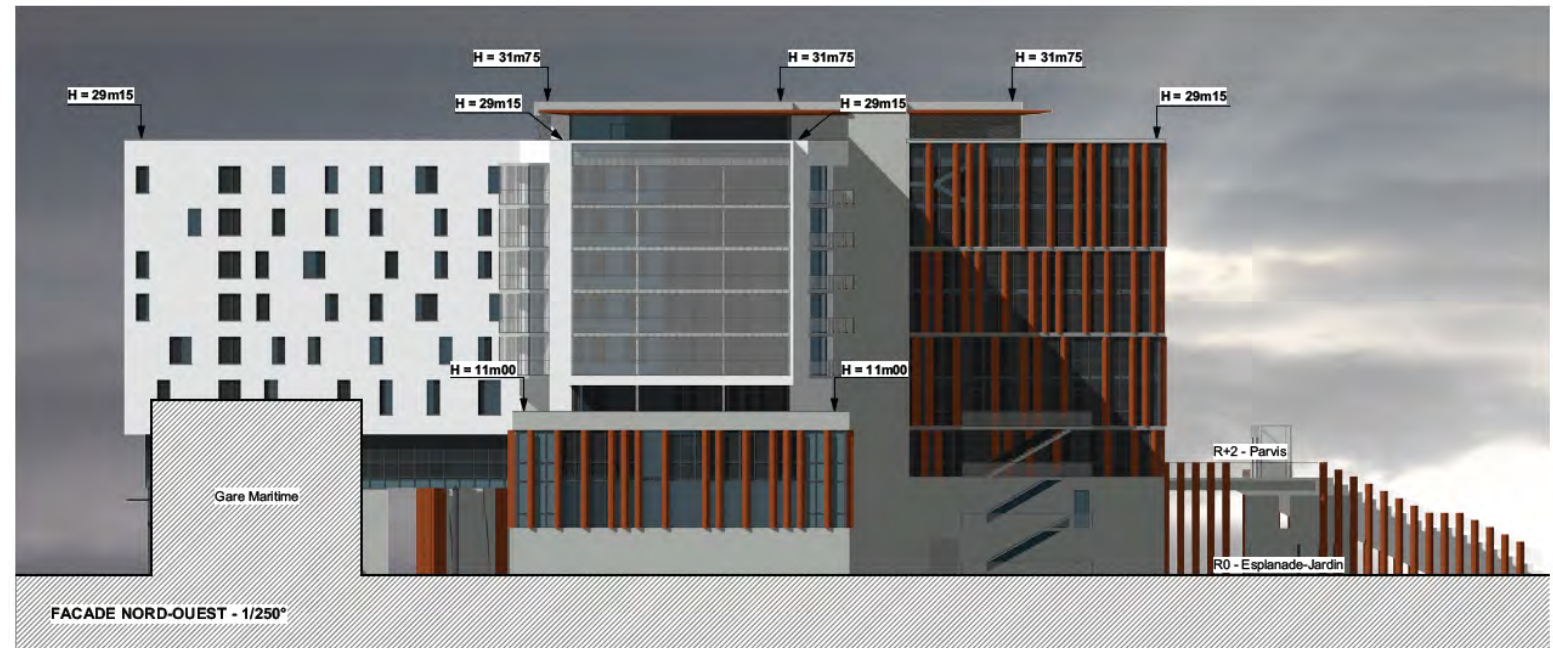
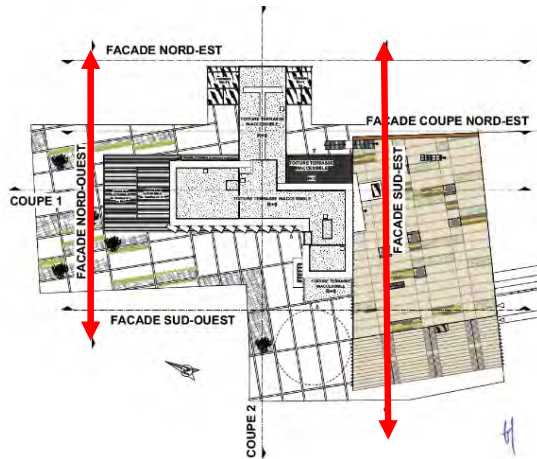
Annexe 4c: façades

Source: dossier de permis de construire – 31/07/2020- Ateliers JF Martinie



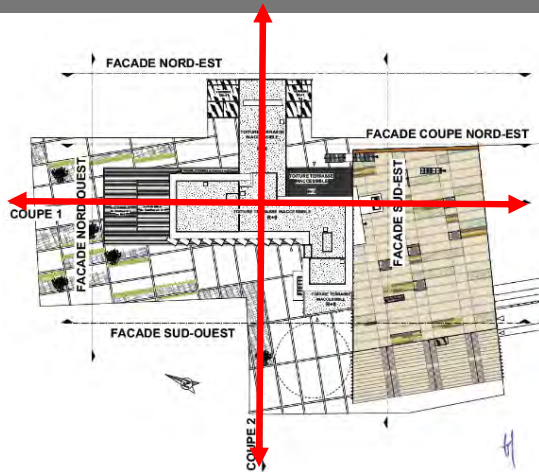
Annexe 4c: façades

Source: dossier de permis de construire – 31/07/2020- Ateliers JF Martinie



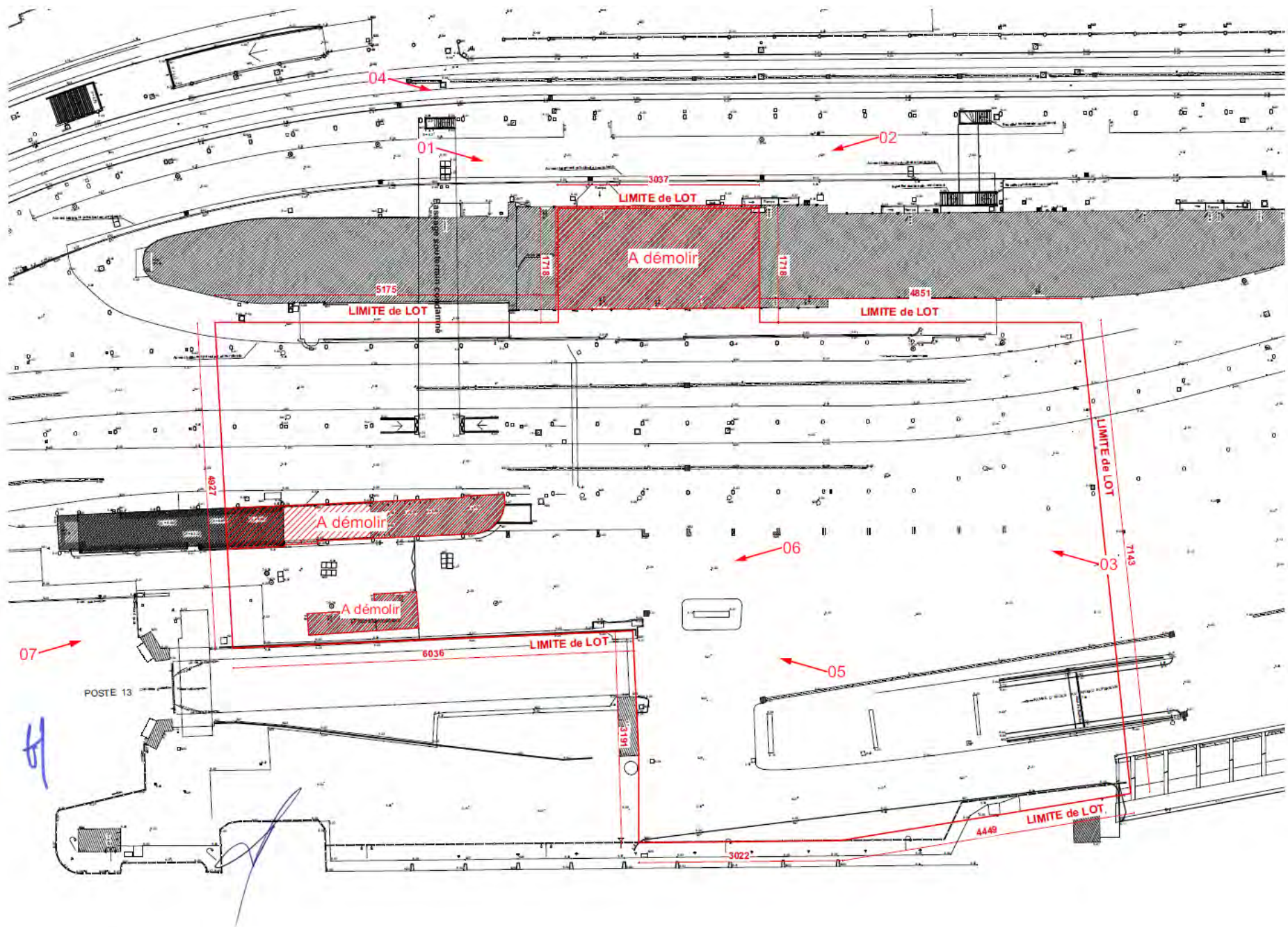
Annexe 4d: coupes

Source: dossier de permis de construire – 31/07/2020- Ateliers JF Martinie



Annexe 4e: Plan des démolitions

Source: dossier de permis de construire – 31/07/2020- Ateliers JF Martinie



Annexe 4e: Plan des démolitions

Source: dossier de permis de construire – 31/07/2020- Ateliers JF Martinie



Zone à démolir

Annexe 4e: Plan des démolitions

Source: dossier de permis de construire – 31/07/2020- Ateliers JF Martinie



Zone à démolir

Annexe 4e: Plan des démolitions

Source: dossier de permis de construire – 31/07/2020- Ateliers JF Martinie



Zone à démolir

Annexe 4f : Insertion urbaine: vue depuis le boulevard Gambetta

Source: dossier de permis de construire – 31/07/2020- Ateliers JF Martinie



Annexe 5 : Situation du projet par rapport aux sites Natura 2000

Source: www.geoportail.gouv.fr



Site Natura 2000 – classé au titre de la directive Oiseaux

Site Natura 2000 – classé au titre de la directive Habitats

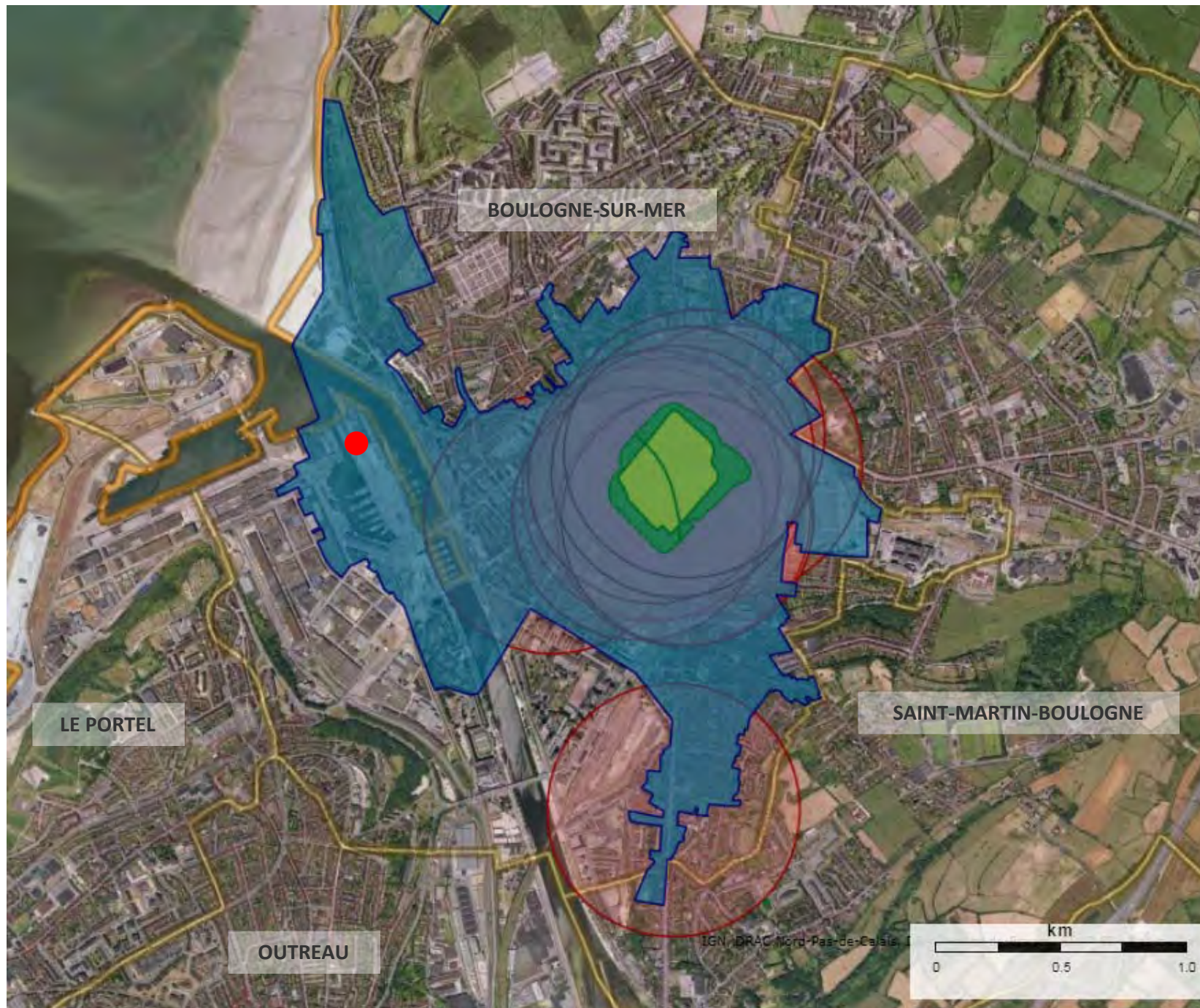
Site du Projet

Limites administratives



Annexe 6 : Patrimoine architectural

Source: atlas.patrimoines.culture.fr



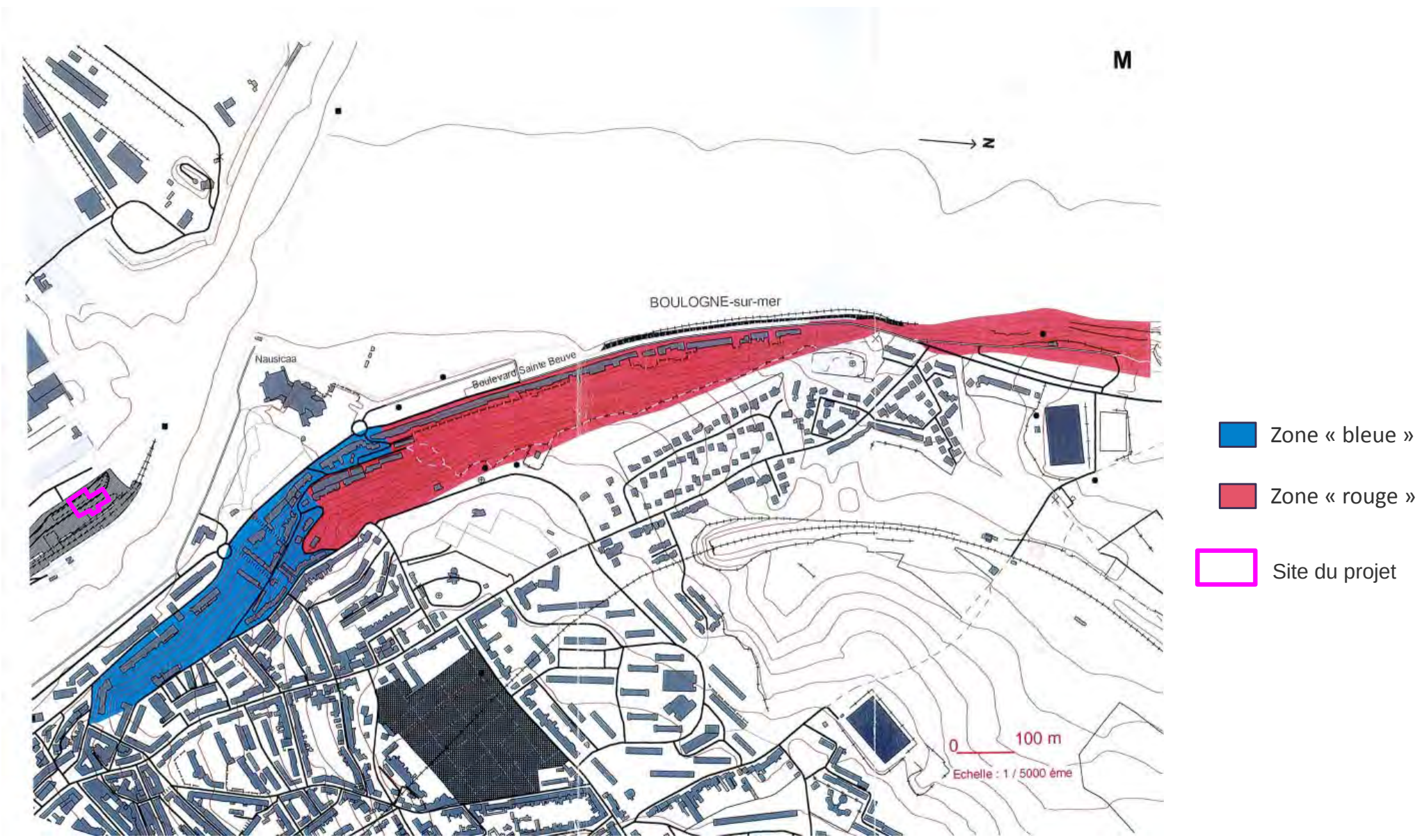
- Site Classé
- Site Inscrit
- Site Patrimonial remarquable
- Monuments historiques
- Site du Projet
- Limites administratives



Annexe 7 : Carte des zones à risques – PPRL liés à l'évolution des falaises entre Equihen-Plage et Sangatte

Source: PPRL – Approuvé le 22 octobre 2007

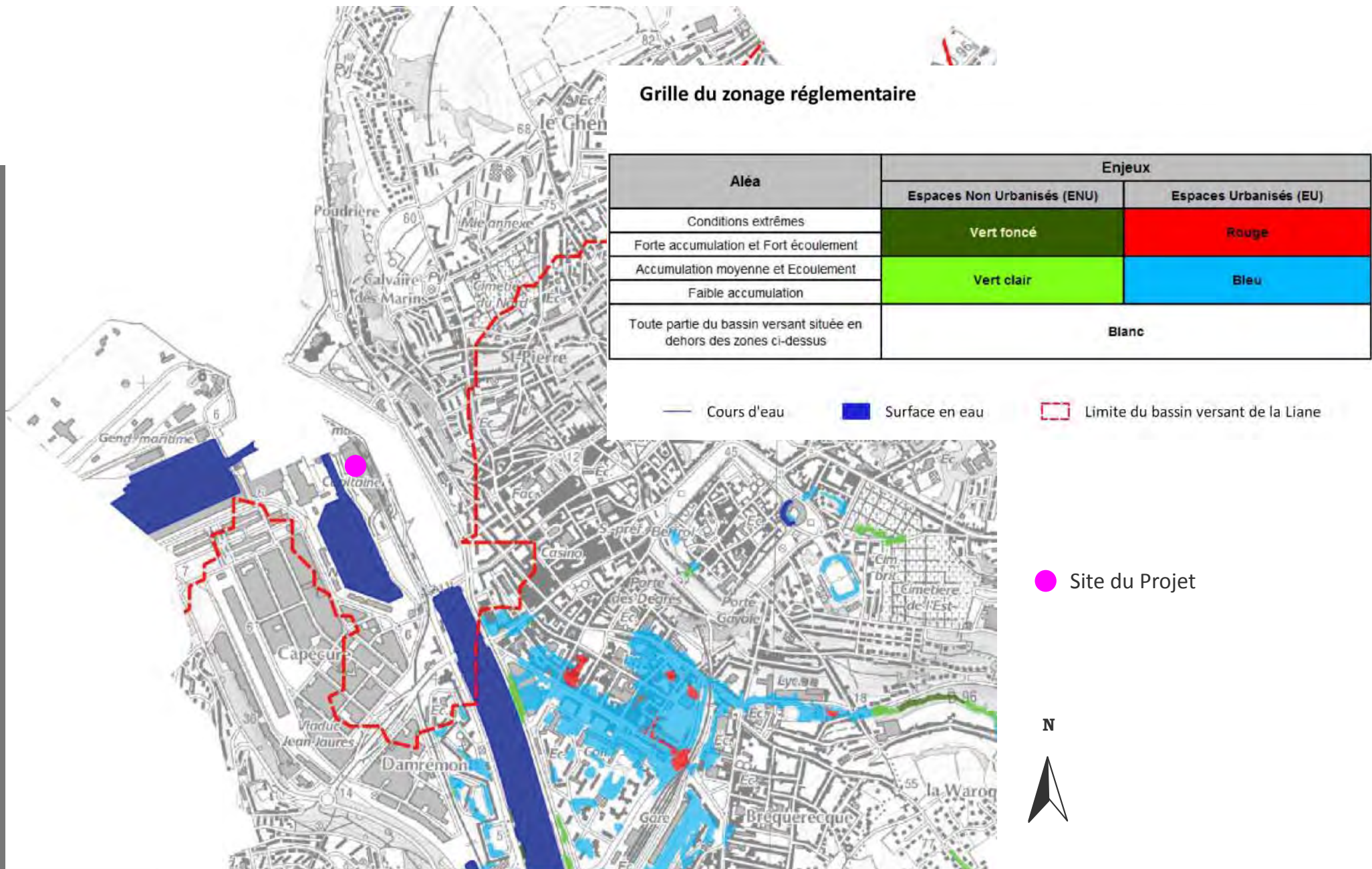
<https://www.pas-de-calais.gouv.fr/Politiques-publiques/Prevention-des-risques-majeurs/Plan-de-prevention-des-risques/PPRN-applicables/PPRL-lies-a-l-evolution-des-falaises-entre-Equihen-Plage-et-Sangatte>



Annexe 8 : Carte informative du zonage réglementaire du PPRI bassin versant de la Liane

Sources: Consultations officielles – zonage réglementaires – septembre 2019

<https://www.pas-de-calais.gouv.fr/Politiques-publiques/Prevention-des-risques-majeurs/Plan-de-prevention-des-risques/PPRN-Inondation-en-cours/PPRN-de-la-Liane/Consultation-officielle>



Annexe 9 : Plan du réseau de transport en commun

Sources: www.marineo.fr



- A** La Plage <> Wimereux Mairie
- B1** Station Liane par Médiathèque
- B2** Station Liane par Dernier Sou
- C** Services des Mines <> Mont Lambert / Questinghen
- D** Station Liane <> Polyclinique
- E** Les Quesnelets <> Wicardenne
- F** Baston <> Beethoven
- G** Station Liane <> Léo Delibes / Le Village / Hesdin l'Abbé les Écoles
- H** Station Liane <> Alprech
- I** Station Liane <> Val d'Écault
- J** Val d'Écault <> Mairie de St Étienne au Mont
- K** Station Liane - Beaufort <> Station Liane - Brequereque
- L** Station Liane <> Chailly / Macquinghen
- M** Station Liane <> Résurgat / Château de Pont de Briques
- O** Station Liane <> Professeur Clerc

- Arrêt desservi par une seule ligne
- ◐ Arrêt desservi par plusieurs lignes
- ◑ Arrêt desservi dans un seul sens
- Terminus

● Site du Projet

◌ Isochrone 15 mn à pied

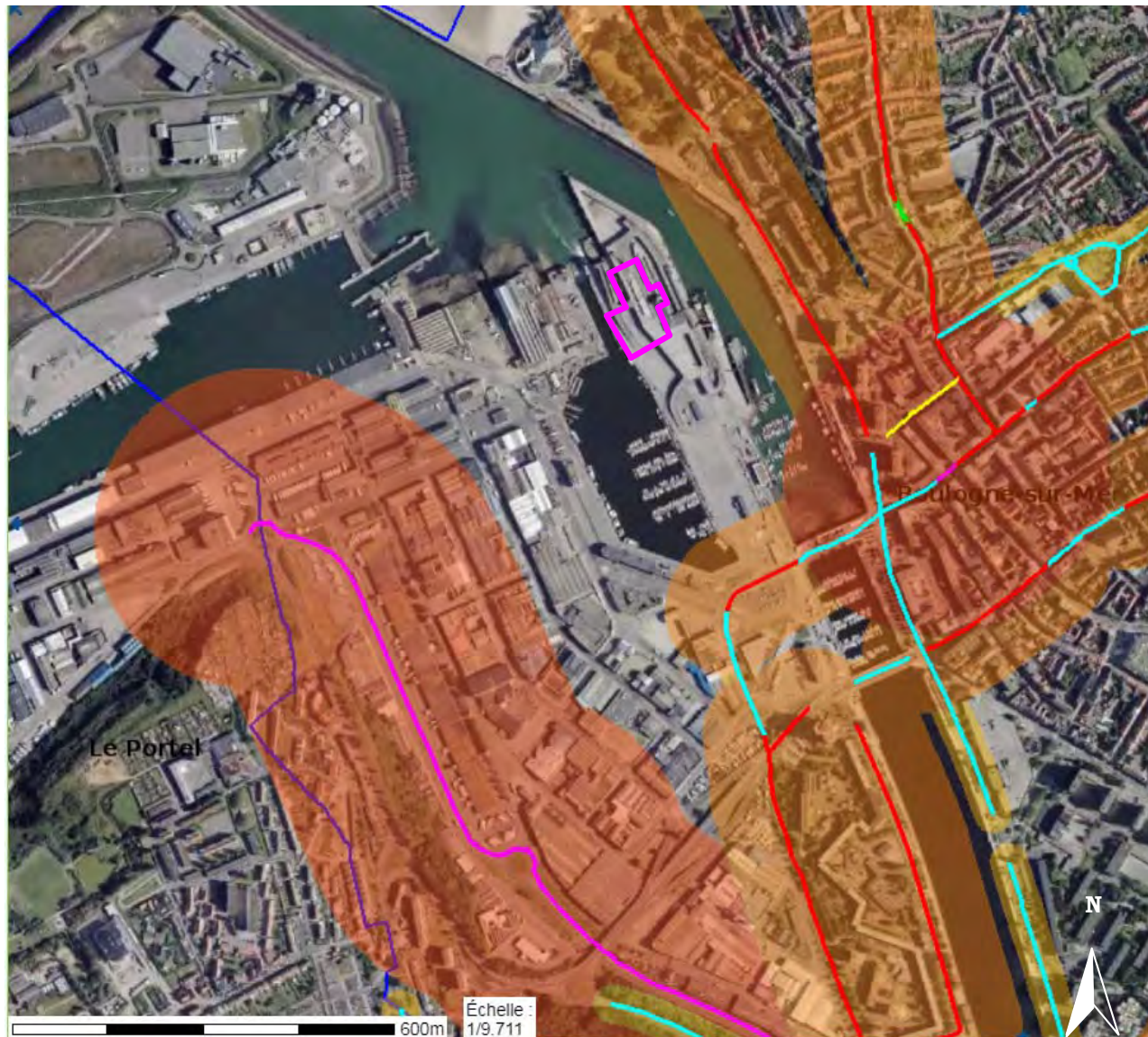
↔ Trajet en vélo: projet – gares SNCF: 9mn

0 250 m

Annexe 10 : Classement sonore du réseau routier

Sources: révision du classement sonore des infrastructures routières 2020 – version de consultation

<https://www.pas-de-calais.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-developpement-durable/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestres-et-aerien/Le-classement-sonore-des-infrastructures-de-transport-terrestres-CSV/Revision-du-classement-sonore-des-infrastructures-routieres-2020-Consultation-des-maires>



Catégorie de l'infrastructure

- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5
- Non connu

Largeur maximale du secteur affecté par le bruit

- 300 m (jour $db(A) > 81$)
- 250 m ($76 < \text{jour } db(A) < 81$)
- 100 m ($70 < \text{jour } db(A) < 76$)
- 30 m ($65 < \text{jour } db(A) < 70$)
- 10 m ($60 < \text{jour } db(A) < 65$)

 Site du projet

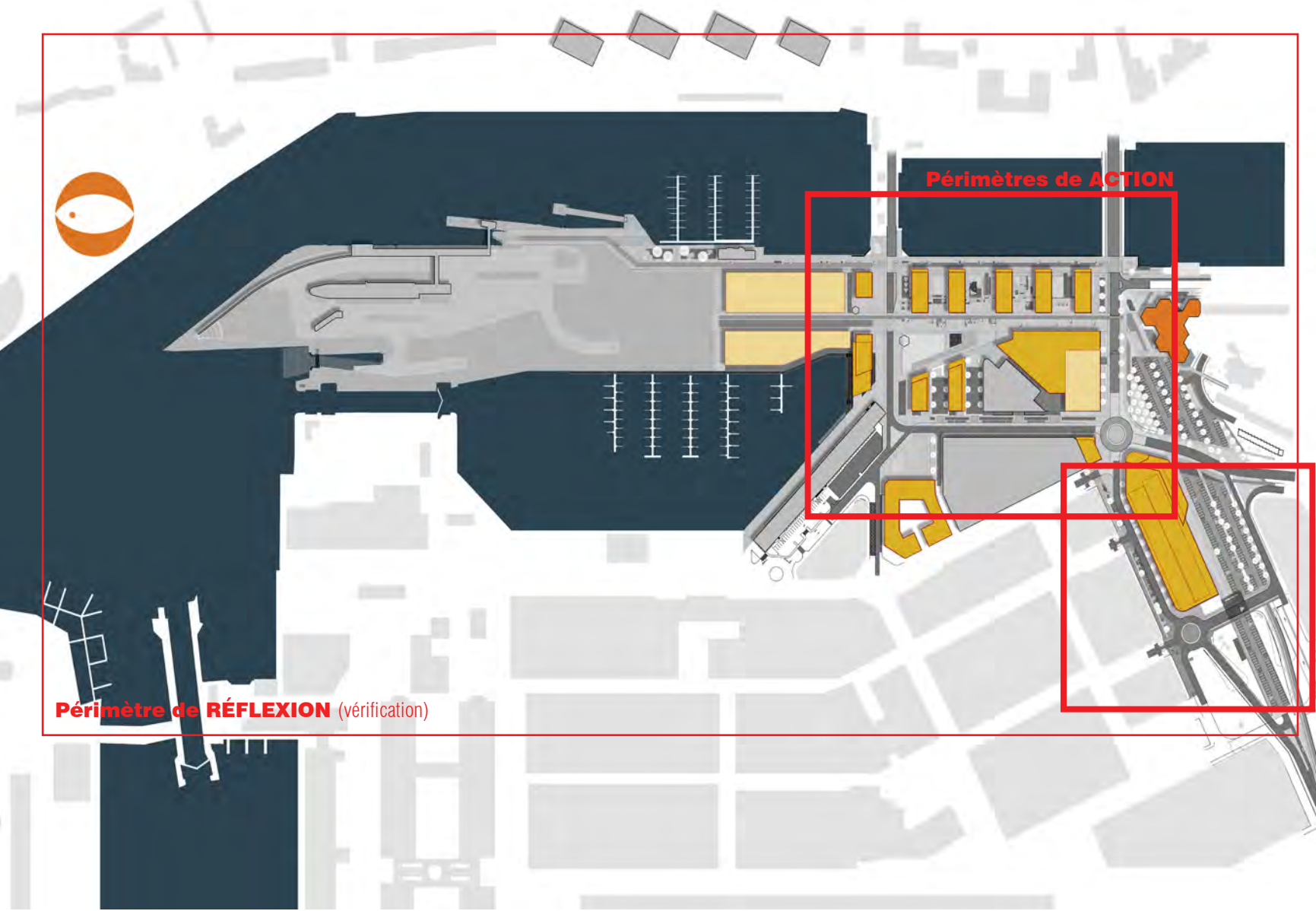
ZAC RÉPUBLIQUE - ÉPERON AMÉNAGEMENT DU SECTEUR RÉPUBLIQUE VIADUC



FICHE URBAINE SECTEUR ÉPERON

**Présentation du projet RÉPUBLIQUE - VIADUC
& Organisation urbaine en relation avec l'Éperon**

PRÉAMBULE



- Deux échelles de projet :
- 1. Périmètre de RÉFLEXION (Vérification) = SECTEUR RÉPUBLIQUE / ÉPERON
 - 2. Périmètre d'action = SECTEUR RÉPUBLIQUE / VIADUC

Projet au cœur du réseau viaire existant et au cœur d'un projet d'envergure.

Cette première opération République est à considérer comme une «greffe» pour envisager l'évolution à long terme sur Éperon avec pour objectif de redonner une nouvelle forme urbaine à la rive gauche de la Liane.

OBJECTIF DE LA FICHE URBAINE

L'approche urbaine et paysagère sur le secteur de l'Éperon ne peut se faire évidemment sans la prise en compte du contexte. L'ensemble du secteur élargi République - Viaduc - Éperon, symbole de développement stratégique de la ville basse de Boulogne est à l'heure actuelle en pleine genèse.

Si pour autant le contexte urbain actuel de la ville est préhensible aujourd'hui par les futurs constructeurs de ce morceau de territoire, l'ensemble des études en cours à toute proximité et autour de l'Éperon se doit d'être explicité et illustré.

Le présent document n'est pas une revue de(s) projet(s) autour de l'Éperon. Il s'attarde principalement sur le secteur République - Viaduc qui formera demain la porte d'entrée des différents programmes à construire sur cette presqu'île. Etant donné leur proximité, le projet République pour son volet urbain n'a pu être dissocié et défini sans amorcer les réflexions et sans regarder les ambitions urbaines sur l'Éperon. Il n'a pu être appréhendé non plus sans vérifier ses impacts sur le développement global de la ville basse.

Ce document a ainsi un double intérêt. Premièrement, il présente de manière générale le contexte et les grandes orientations urbaines sur le secteur élargi de la place de la République et le Viaduc. Deuxièmement il oriente, relie et replace les ambitions urbaines entre ces deux secteurs connexes nécessairement complémentaires et associés.

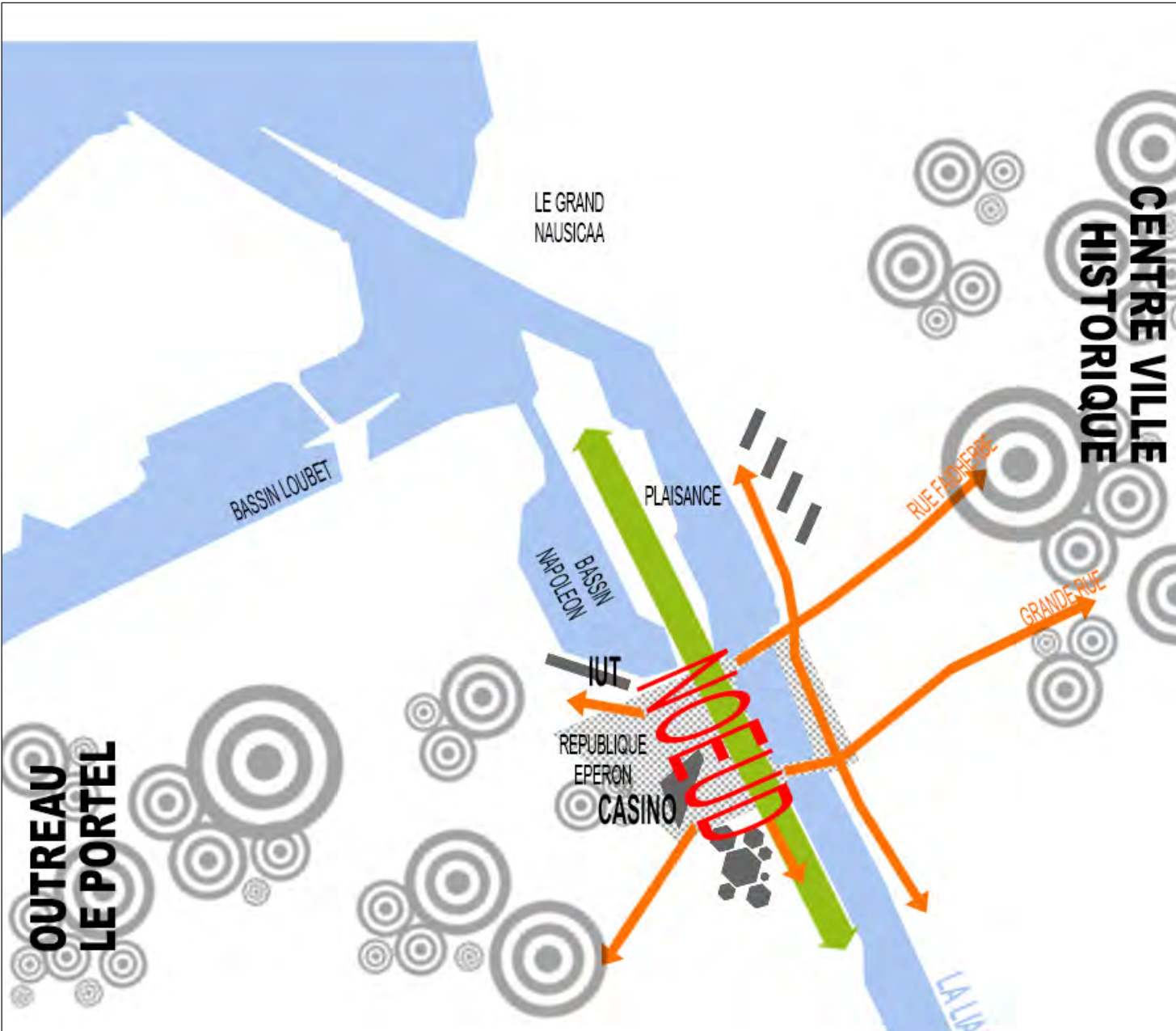
Tout en conservant volontairement une approche «extérieure» (ou périphérique) au site de l'Éperon, il permet d'apporter aux candidats quelques orientations sur les accroches urbaines et paysagères, sur ce que donnent à voir l'ensemble des composantes qui gravitent autour de l'Éperon et sur ce qui aujourd'hui semble important de valoriser pour conjuguer le projet avec l'existant et avec les grandes orientations urbaines qui composeront le territoire de demain.

Ce document a été élaboré en collaboration avec la SPL ATB Aménagement du territoire de Boulogne, aménageur et maître d'ouvrage de l'opération République/viaduc ainsi qu'avec les différents bureaux d'études techniques dont certains documents sont repris ici.

Il veut ainsi établir une cohérence globale au sein du nouveau quartier entre les volontés urbaines et la définition des objectifs communs à l'échelle de la ZAC de la République - Éperon mais également à l'échelle du tissu urbain existant au moment où la commune a pour objectif de développer un nouveau morceau de son territoire encre dans ses ambitions de fabriquer la ville de demain. Il oriente et accompagne les futurs constructeurs afin de les inciter à réaliser leur projet dans un souci d'harmonie avec le lieu et son environnement.

N'ayant pas la prétention d'être un recueil exhaustif des « bonnes » pratiques en matière d'urbanisme et d'aménagement, l'objectif est néanmoins de promouvoir la qualité urbaine globale des constructions futures sur l'Éperon en s'adaptant au contexte local et dans le prolongement des intentions urbaines sur le secteur République.

RÉPUBLIQUE VIADUC _ INTRODUCTION AU PROJET URBAIN



La ZAC République-Eperon se situe sur le territoire de la commune de BOULOGNE-SUR-MER qui est la «ville-centre» de la communauté d’agglomération du Boulonnais.

A l’embouchure de la Liane, au cœur historique du domaine portuaire, le quartier République Éperon, constitue **un lieu stratégique, à l’extrémité du projet fédérateur AXE LIANE**. Ce projet d’envergure développé à l’échelle de toute l’agglomération vise à **recréer une dynamique urbaine, économique et environnementale le long de la Liane, véritable colonne vertébrale entre le port et les rives de cette voie d’eau.**

UN SITE STRATÉGIQUE ...
... ET 5 AXES PROGRAMMATIQUES

- Faire de ce site aujourd’hui enclavé une entrée de ville, une façade de Boulogne-sur-Mer, « Vivre la Liane »
- Développer le rapport au fleuve « de la ville à la mer et jusqu’au port »
- Entretenir un dialogue entre les activités situées sur les 2 rives de la Liane
- Reconquête urbaine République-Éperon: changer l’image, accompagnée d’une programmation spécifique ;
- Le futur = offre globale de services, équipements majeurs et mode de vie spécifique avec de nouveaux modes de résidence, un accueil et une offre touristique de qualité

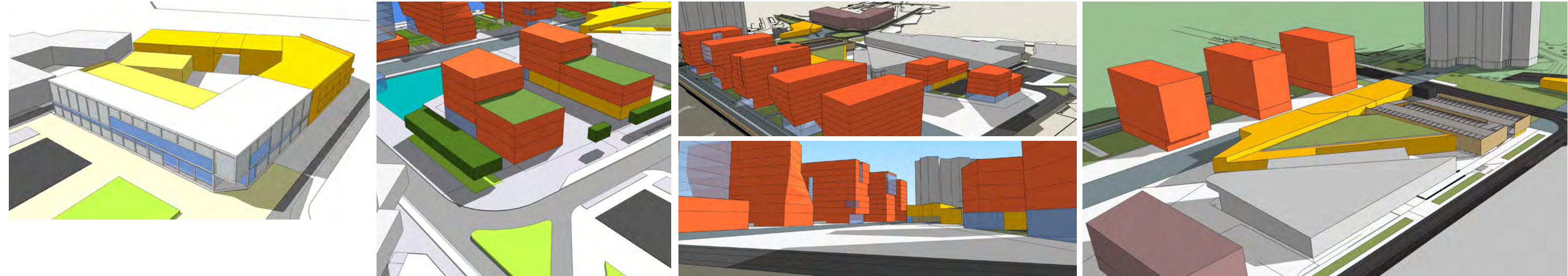
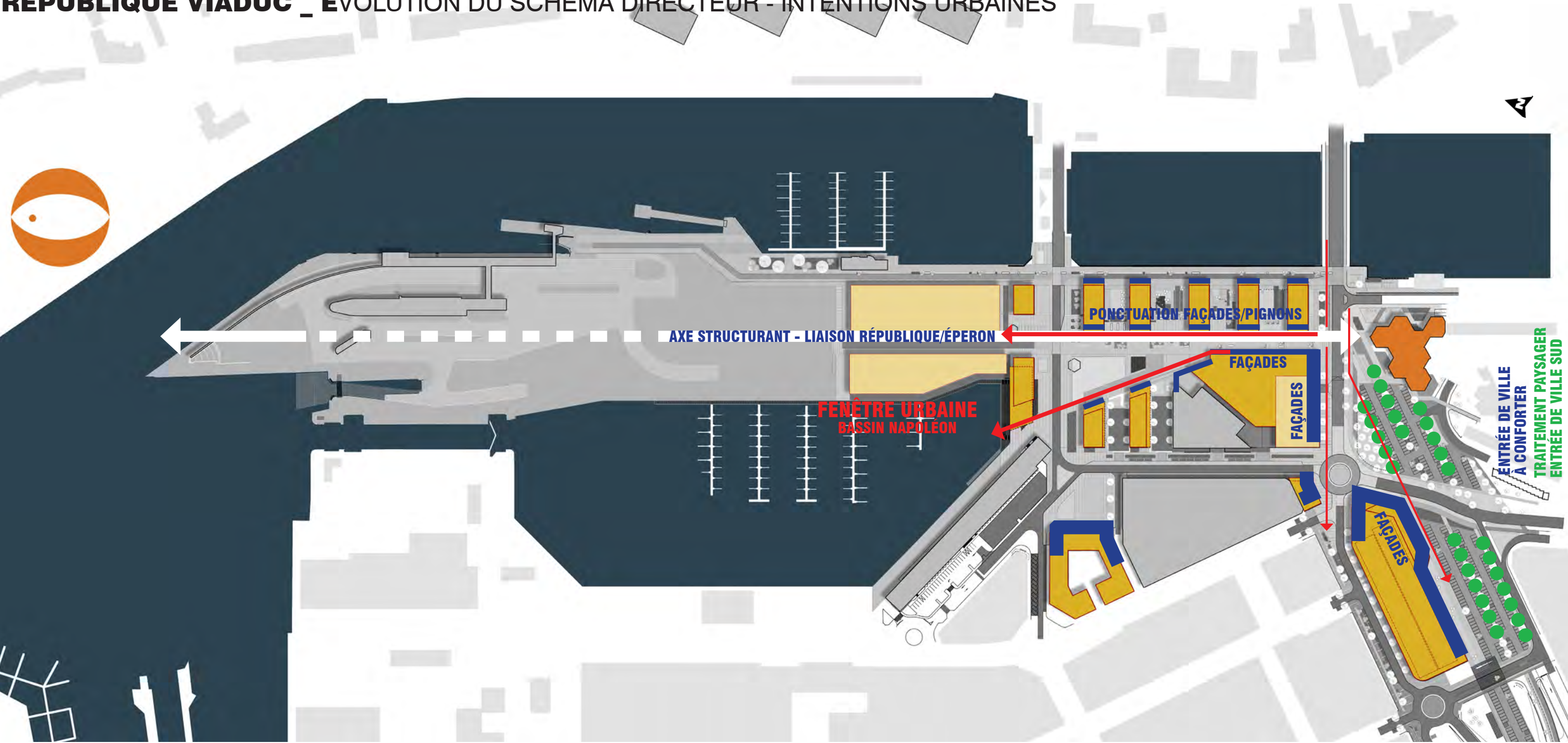
VIVRE LA LIANE
VILLE - PORT - MER

- Changer l’image, développer la PLAISANCE
- Nouveau lieu de ville - lieu de vie



= ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE ET URBAINE

RÉPUBLIQUE VIADUC _ ÉVOLUTION DU SCHÉMA DIRECTEUR - INTENTIONS URBAINES



La réalisation de ce nouveau morceau de ville doit s’inscrire dans une **approche d’aménagement global et de qualité, inspirée par une volonté d’intégration à l’existant** et basée sur les objectifs de développement durable.

Ce projet République – Viaduc devient le **levier pour la redéfinition d’un ensemble urbain attractif** constituant le **point d’appel de la ville basse de Boulogne vers la mer en relation avec l’Éperon et l’activité économique portuaire de Capécure**. Le quartier de la République va donc devenir LE NOUVEAU MORCEAU de ville en entrée de ville et redonnera à la ville et à ce secteur UNE IMAGE PLUS ATTRACTIVE ET ACTUELLE.

Les **connexions avec le tissu existant** par le prolongement des ponts Marguet, de l’entente Cordiale, par la qualification de l’amorce avec le Boulevard de L’Europe ou encore par la restructuration complète du viaduc doivent être affirmées. **L’orientation des dessertes internes du quartier se calque de ce fait sur le schéma viaire existant**. Le dimensionnement de chacune des voies permet une hiérarchisation des gabarits par rapport à leur fonction.

Ces préceptes sont donc fondamentaux dans la composition du nouveau quartier : un **espace public majeur** de grande qualité paysagère **priviliégiant les liaisons et les déplacements doux**, une véritable connexion en **transition entre le centre et le développement économique, éducatif et social** aux portes de la ville ancienne et du centre-ville.

L’espace public doit naturellement répondre par sa conception aux principes de développement durable et aux démarches environnementales :

- *Proportion de l’espace public créé servant de support au développement des relations humaines,*
- *Qualité de ces espaces (traitements paysagers, cadre de vie général)*
- *Création de liaisons douces,*
- *Matériaux à faible impact et énergie grise, essences végétales régionales principalement (permettant la biodiversité),*
- *Gestion différenciée des grands ensembles d’espaces verts réduisant les coûts d’entretien,*
- *Gestion des eaux pluviales et de ruissellement par des systèmes alternatifs,*
- ...

OBJECTIFS URBAINS & FORMES URBAINES

L’enjeu de ce vaste projet urbain est principalement d’aménager un espace public central, la place de la République et d’en profiter pour requalifier et valoriser les entrées de ville nord et sud de Boulogne-sur-Mer.

S’articulant autour des constructions existantes et celles à venir, **le projet République - Viaduc se veut être un espace public central, une entrée de ville structurée, urbaine et lisible**. Il doit mettre en évidence les liaisons piétonnes affirmées par le traitement des quais et les différents accès à la ville historique par le traitement de connexions physiques au droit des ponts existants traversant la Liane. Il s’agit de **formaliser et de modeler un nœud urbain aux croisements des artères importantes de la ville**.

Cette structure, au carrefour du domaine portuaire et des logements et commerces **offre un grand potentiel de visibilité et de valorisation de l’image sur la ville basse**. Elle donnera aux différents usagers «l’aperçu» et les «premières impressions» de la ville de Boulogne

Suivant la genèse du projet portée par les différentes études antérieures, la formalisation de cette polarité se matérialise par deux éléments principaux qu’il faut définir. A savoir :

- *le mail piéton, véritable colonne vertébrale du projet qui assure l’organisation générale des masse bâtie et irrigue l’ensemble des déplacements doux au sein même du projet jusqu’à l’Éperon,*
- *la place de la République, respiration urbaine et arrière-cour de l’Éperon qui articule les différentes composantes du secteur (ville basse, Capécure, quartier Damrémont, viaduc et Éperon.*

Le mail piéton structure l’espace urbain le long de la Liane. Il n’est pas une redondance des rives de la Liane. Il en est la dilatation. Il anime et participe à la définition d’un ensemble élargi, telle une séquence des rives de la Liane.

Qualifié d’armature urbaine, cet axe structurant renforcé par la création de séquences rythmées par les bâtiments, s’anime grâce à leurs espaces extérieurs **affirmant une trame végétale et paysagère support d’animation**. En référence aux alcôves des quais existants réaménagés en amont, une série de patios, «jardins des navigateurs» forment autant d’**interstices paysagers qui permettent d’assurer des liens évidents et importants entre l’eau et l’ambiance minérale de cette future centralité**.

Ces animations seront la base de la trame végétale du site et permettront les traversées et les liens avec les quais et le reste de la ville. Aux croisements des ponts, des zones de rencontre qu’il conviendra de traiter dans la continuité de la promenade offrent aux intersections des flux autant d’espaces privilégiés dédiés aux reports de flux où les modes de déplacements doux seront qualifiés.

Ce nouvel élément permettra de mettre en valeur la tour de logement Damrémont, de la mettre en perspective et de lui redonner du contexte en relation avec son gabarit et son importance tout en lui créant un parvis ouvert sur la ville et la libérant de l’emprise du viaduc.

La place de la République doit également être proportionnée afin de lui donner une lisibilité et une structure urbaine orientée vers le bassin Napoléon. Cette place piétonne venant élargir le mail central créé une fenêtre urbaine jusqu’au bassin Napoléon au pied de l’université. C’est ainsi tout un **secteur d’activité maritime associé à la plaisance qui se trouve mis en perspective depuis ce nouvel espace**. Il participe à la définition du lieu. La création de nouveaux bâtiments renforcera cette mise en scène et permettra, de plus, de densifier le projet grâce à l’implantation des nouvelles constructions.

Au sud de l’université, l’actuelle place Louis Sénéchal, comme un écho à la place de la République profite à la définition de l’aménagement du secteur. Marqué par la volumétrie architecturale de l’Université, il permet également de **mettre en valeur les anciens entrepôts portuaires d’intérêt patrimonial**. Un parking aérien apportera les stationnements de proximité nécessaires au bon développement des activités de commerce et de service.

En complément, l’implantation d’un parking silo d’environ 200 places offrira les besoins nécessaires en stationnements en l’entrée de la ville. Ce qui permettra d’offrir aux nouveaux services de proximité et à l’ensemble de ce nouveau quartier d’être parcouru par tous en privilégiant une place prioritaire aux modes de déplacements doux.

Des stationnements aériens sont présents sur la périphérie du site, au niveau de la tour de logements existants. Du stationnement privatif en infrastructure est prévu sous les tours de la nouvelle place.

RÉSEAU VIAIRE & SCHÉMA DE CIRCULATION

Les sens de circulation sont contraints par les ponts qui s’organisent en bouclage autour de la Liane et offrent un sens de traversée unique.

Le projet propose de laisser une place importante à l’étude des déplacements et de réétudier les sens de voirie en facilitant leur lecture afin de conserver une cohérence entre les orientations, les perspectives urbaines ouvertes et la circulation routière. Ainsi, afin d’optimiser le gabarit des voiries et éviter tout conflit de circulation, les sens uniques entre les ponts Marguet et de l’entente cordiale seront conservés jusqu’au carrefour avec les voiries existantes. Cela permet de limiter les croisements avec les flux piétons de la promenade qu’il conviendra de privilégier. Ainsi :

- *Le carrefour à l’entrée de la ville sud entre le boulevard de l’Europe, la rue Salengro (future liaison avec le viaduc) pourra être structuré afin d’orienter les flux vers le centre ville historique.*
- *La rue Marguet et la rue Ferdinand Farjon conserveront nécessairement leur sens unique de circulation en liaison avec les ponts afin de conserver une lecture claire de l’entrée de ville nord.*
- *Les croisements seront traités en zone de rencontre afin de favoriser et sécuriser les déplacements doux*

La difficulté à relever pour ce qui est de la circulation à l’échelle de la place de la République réside dans la cohabitation nécessaire des flux. Pour fonctionner le schéma de voirie doit à la fois pouvoir répondre aux différents flux d’entrée de ville avec des gabarits et le traitement de carrefours et d’emprises qui lui sont propres. Mais doit également pouvoir apporter une réponse aux déplacements locaux qu’ils soient carrossables ou doux et assurer un confort et une praticité des dessertes à chaque programmes ou équipements futurs qui s’y planteront.



Les circulations proposées se caractérisent en 4 parties :

- *Les voiries à fort trafic*
- *Les voiries secondaires*
- *Les voiries semi-privées*
- *Les liaisons douces*

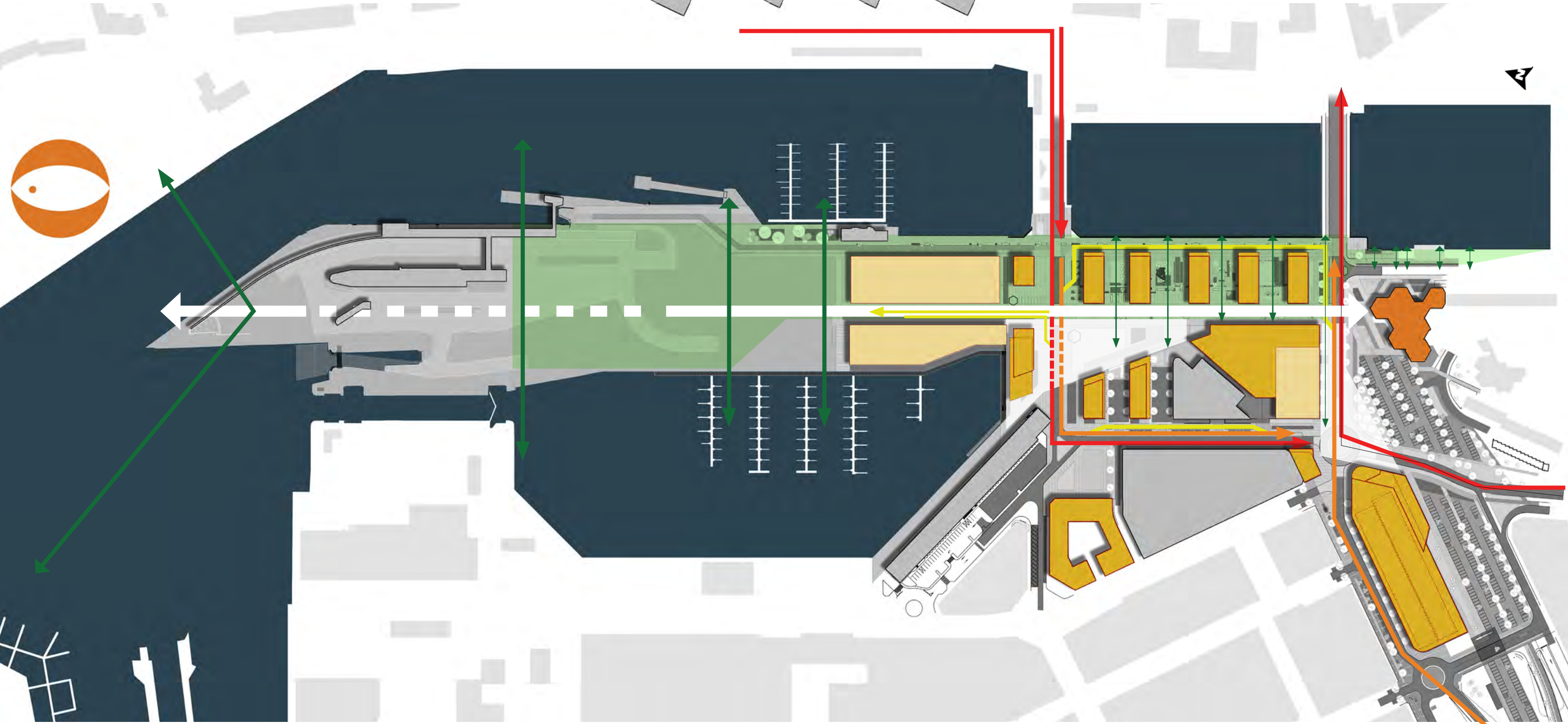
Pour ce faire, un réseau de contre-allées ou voies d’insertions est proposé. Ces voies permettent de fluidifier les déplacements, de séquencer et différencier les flux afin que chaque usager puisse se rendre compte de façon évidente du partage nécessaire de l’espace public. Sur ce modèle, la sortie depuis l’Éperon pourra se faire en limitant au mieux son impact mais surtout sans subir la densité du trafic empruntant le pont Marguet (L’entrée ne représentant pas de problème particulier).

Le traitement des voiries au niveau du viaduc laisse apparaître un caractère très routier, ne laissant que peu de place et de confort aux liaisons douces. Les aménagements donnent actuellement une lecture de l’espace public dédiés aux véhicules.

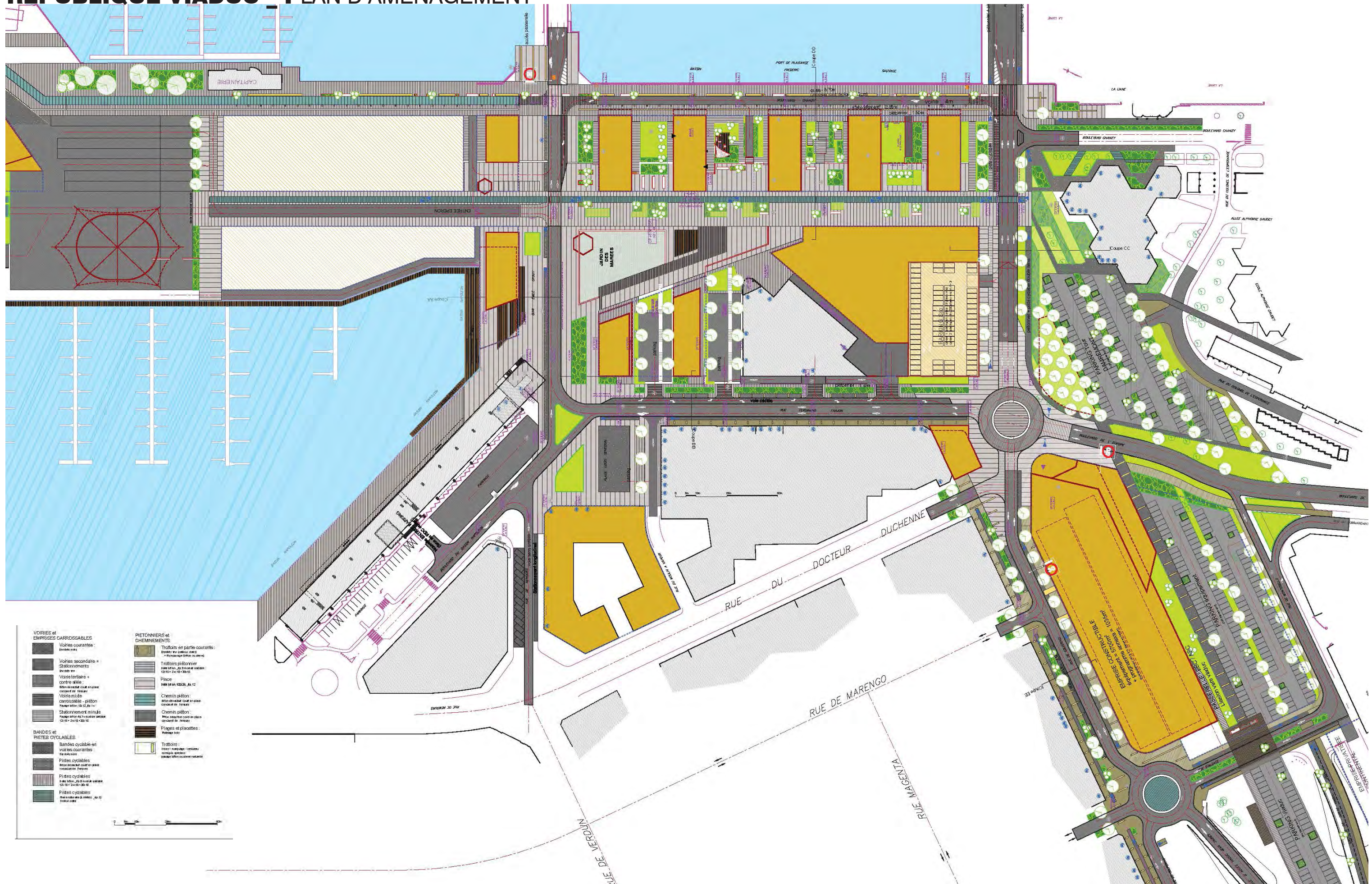
A terme, avec la démolition du premier tronçon du viaduc, il est proposé de retravailler les sens de voirie en facilitant leur lecture afin de conserver une cohérence dans les orientations et les perspectives dégagées et la circulation routière.

La circulation sera basculée sur la rive nord du viaduc en réutilisant la bretelle existante en double sens. Les voies résiduelles non exploitées à la circulation routière seront requalifiées afin de proposer et renforcer les liaisons douces et/ou voies en site propre dédiées aux piétons et cyclistes.

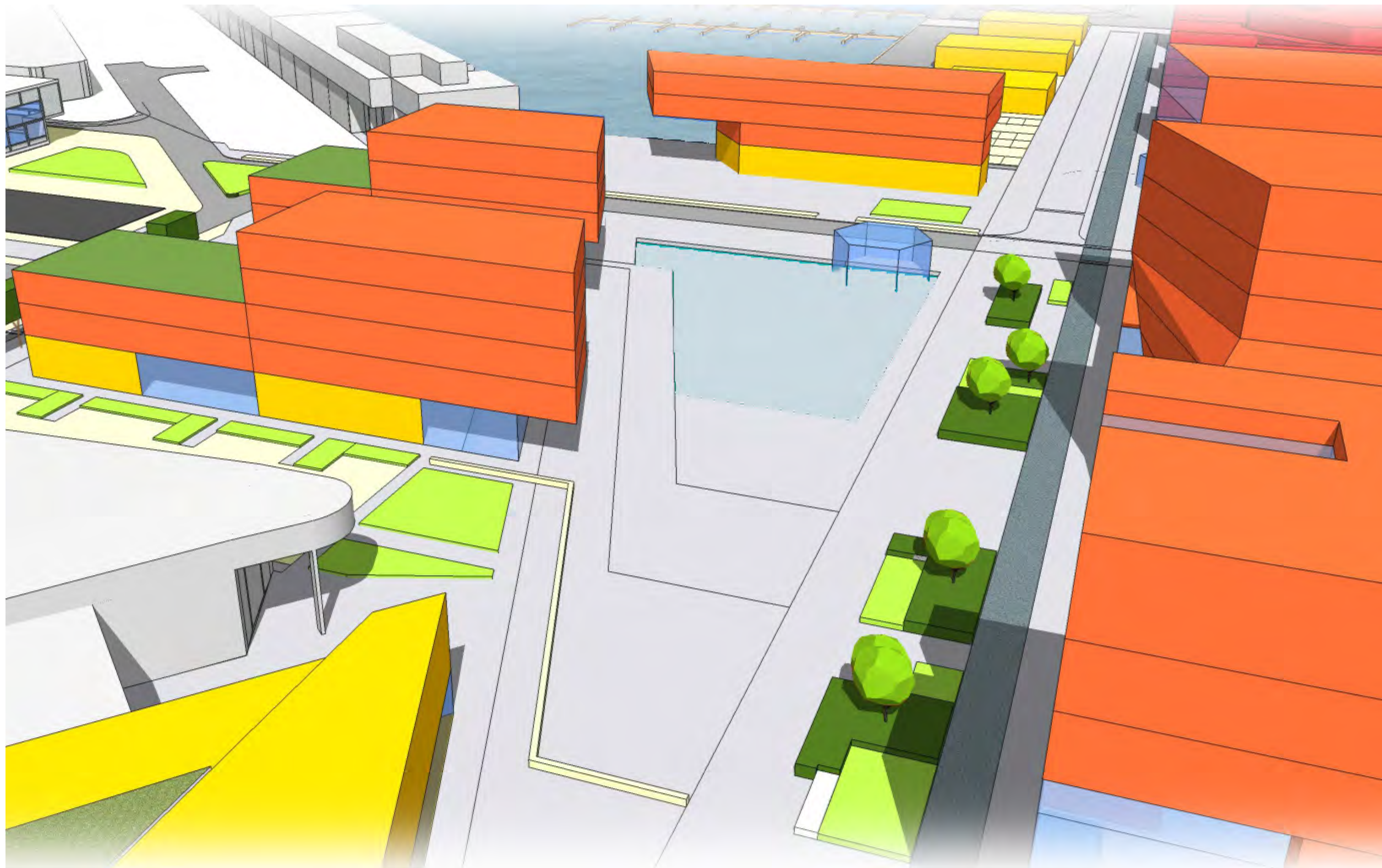
RÉPUBLIQUE VIADUC _ SCHÉMA DE VOIRIE, DESSERTES ET TRAMES URBAINES



RÉPUBLIQUE VIADUC _ PLAN D'AMÉNAGEMENT











SECTEUR DE L'ÉPERON _ LES COMPOSANTES EXTRINSÈQUES À CONSIDÉRER

Accompagner LE RELIEF
Falaise du Calvaire des
Marins

Composer avec la
FALAISE HABITÉE

VILLE HAUTE et
CATHÉDRALE

Mise en valeur des TOURS PIERRE VIVIENS
et des plans urbains successifs sur la
VIEILLE VILLE et la CATHÉDRALE

SIGNAL ARCHITECTURAL
et touristique avec
l'implantation du Grand
Nausicaa

QUAI GAMBETTA REQUALIFIÉ et
création des JARDINS DE L'ESTUAIRE

PORT DE PLAISANCE
(en développement)

Reconquête des

Rives de la Liane

PORT DE PLAISANCE
(en développement)

AXE STRUCTURANT - LIAISON RÉPUBLIQUE/ÉPERON

Verticalité
TOUR
DAMRÉMONT

FENÊTRE URBAINE
BASSIN NAPOLEON

PORT DE PLAISANCE
(en développement)

Chantier
Restauration
naval

Transition
VILLE - PORT

Potentiel de valorisation
des quais Masset - Delmotte

UNIVERSITÉ & COURSIVE

ENTREPÔTS
CAPECURE

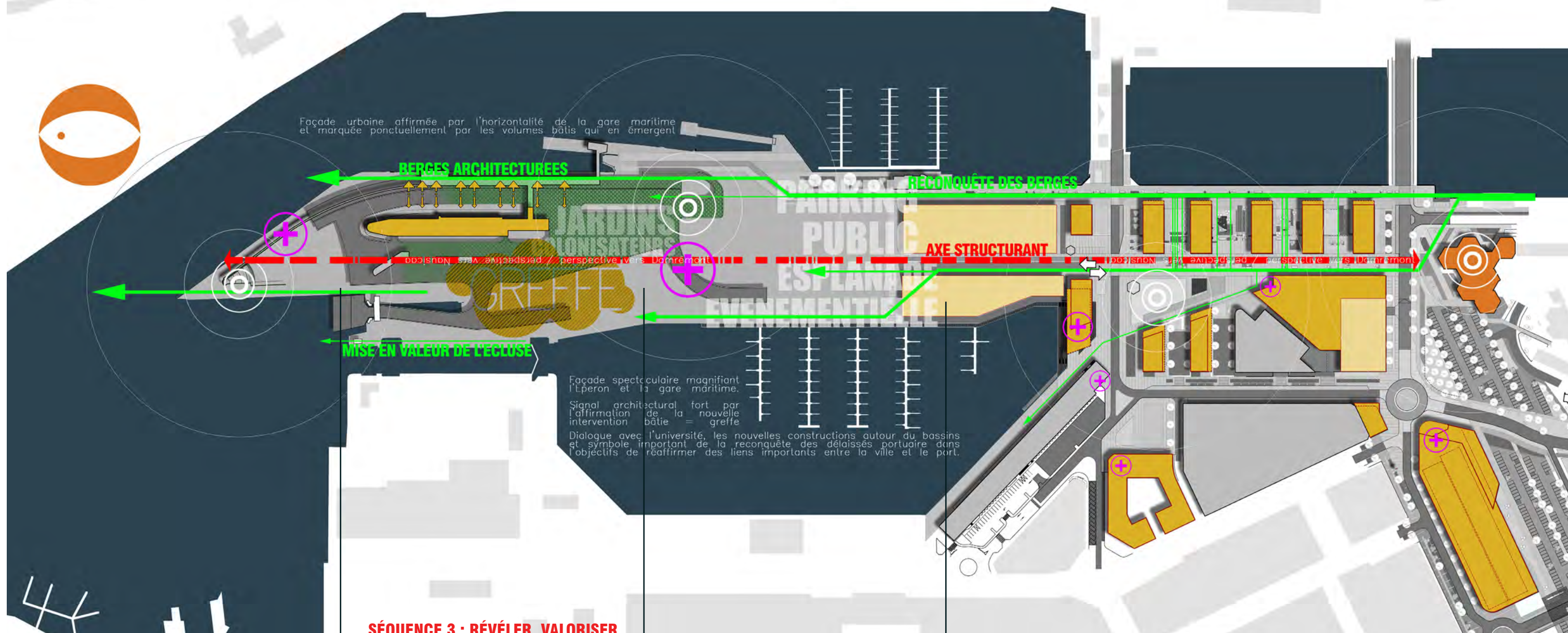
Ouverture visuelle sur LES
RELIEFS des communes
d'OUTREAU & LE PORTEL

CHENAL
D'ENTRÉE



SECTEUR DE L'ÉPERON

SCHÉMA GLOBAL DES INTENTIONS URBAINES ENTRE LES SECTEURS RÉPUBLIQUE ET ÉPERON



SÉQUENCE 4 : S'ÉVADER

Véritable proue de l'Éperon. Elle donne à voir la ville, Nausicaa ... mais invite surtout au voyage et à l'évasion.

La perspective depuis la dalle de l'Éperon donne une vision à 360°. La vue depuis la «pointe basse» offre une sensation d'immersion et de pleine mer.

A l'inverse, depuis les rives des quais Gambetta ou en arrivant par la mer, cette imposante presqu'île offre un potentiel de SIGNAL et d'APPEL à valoriser par le projet.

SÉQUENCE 3 : RÉVÉLER, VALORISER & PROJETER, GREFFER

Mettre en valeur la gare maritime par la GREFFE des nouveaux éléments de programme (auditorium, smac, ...).

Profiter des volumes construits existants, les réinvestir et profiter de l'image architecturale qui s'en dégage.

«Nettoyer» l'existant en supprimant les superflus, les postes, les bardages et éventuellement certaines rampes qui nuisent à la lecture monolithique de l'ensemble.

SÉQUENCE 2 : OCCUPER LE VIDE

Esplanade événementielle : occupation occasionnelle, manifestations de grandes ampleurs - espaces multifonctionnel répondant aux besoins en stationnement, à l'organisation du cirque (env.11000m²), rassemblements ...

Transition forte en marquante avec la séquence 3 : volonté architecturale, geste et façade comme signal depuis la Place de la République et depuis les quais Gambetta et Masset - Delmotte.

SÉQUENCE 1 : TRANSITION URBAINE

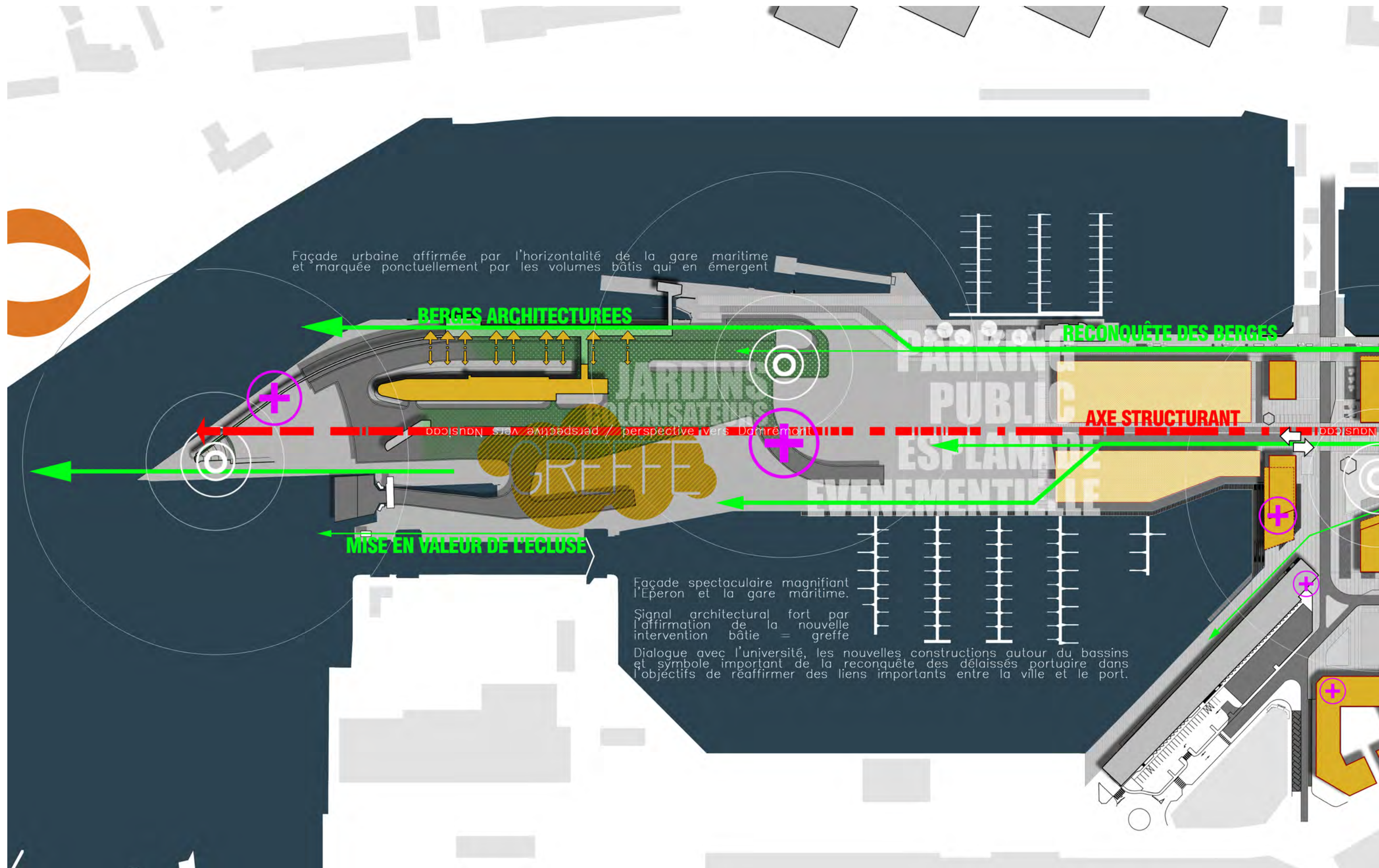
Amorcer et mettre en scène l'entrée de l'Éperon.

Accompagner les programmes bâtis autour de la place de la République (gabarit de transition R+3 / R+4).

Valoriser le foncier par la construction
(programmes envisagés : logements,
commerces, tertiaires et activités fluviales et
maritime, petit équipement (serre à papillons
...)).



SECTEUR DE L'ÉPERON _ SCHÉMA D'INTENTIONS URBAINES SECTEUR ÉPERON





RÉFÉRENCES _ LA GREFFE ARCHITECTURALE



ORIENTATIONS ET THÉMATIQUES ÉVENTUELLES _ LA COLONISATION VÉGÉTALE



ORIENTATIONS ET THÉMATIQUES ÉVENTUELLES _ L'AGRICULTURE URBAINE



ORIENTATIONS ET THÉMATIQUES ÉVENTUELLES _ PAYSAGES EN FRONT DE MER



BOULOGNE-SUR-MER

Construction d'un complexe hôtelier de thalassothérapie

Demande d'instruction au cas par cas

Note explicative



Sommaire

I. Contexte	3
II. Le parti-pris d'aménagement du projet de PIER 62	4
II.1 La programmation	4
II.2 Les aménagements	4
III. Evaluation du projet au regard de son environnement	6
III.1 Les espaces naturels	6
III.2 La faune et la flore	7
III.3 Monuments historiques	9
III.4 Ressource en eau et milieux aquatiques	9
III.5 Sous-sol / sol en tant que ressource	11
III.6 Climat / Energie	11
III.7 Mobilité	12
III.8 Risques naturels	14
III.9 Risques technologiques	14
III.09 Nuisances sonores	15
III.11 Eclairage	15
III.12 Déchets et Matériaux	15
III.13 Mesures en phase chantier	16

date	Indice	Objet de la modification	Référence
19/01/2021	A	Sortie du document	23705
04/02/2021	B	Compléments et modifications	

La présente note, jointe à la demande d'examen au cas par cas destinée à statuer sur la nécessité d'une évaluation environnementale, a pour objectif de présenter et de justifier le projet en cours d'étude par PIER 62 (groupe VIAE) et d'estimer la vulnérabilité du milieu dans lequel il s'insère, et de montrer les moyens mis en œuvre par le maître d'ouvrage pour réduire les impacts négatifs pressentis.

I. Contexte

Situé à deux pas de la ville commerçante et du centre touristique Nausicaa, le secteur République – Eperon marque une rupture architecturale et urbaine entre le centre-ville de Boulogne-sur-Mer et la zone portuaire dont il fait partie. Cette zone portuaire, qui est en réalité une friche industrielle à l'abandon depuis 20 ans, est enclavée. Elle est bordée par le quartier d'habitat Damrémont, la Liane, les bassins de plaisance, les équipements portuaires, et le secteur industriel Capécure.

Ce secteur République – Eperon n'en constitue pas moins le centre géographique de l'agglomération boulonnaise et sa vitrine pour les plaisanciers. Depuis l'ouverture de la liaison A16/port, ce site est d'ailleurs devenu un lieu d'accueil, une entrée de ville, une façade de Boulogne-sur-Mer et de toute l'agglomération.

Le renouvellement du secteur République Eperon, porté par la Ville de Boulogne-sur-Mer, s'inscrit dans un projet global de rénovation et de transformation profonde de la ville et de l'axe qui relie le port à la gare, le long de la Liane.

La ville, en lien avec la communauté d'agglomération du Boulonnais, a ainsi imaginé un projet d'envergure sur le site République-Eperon afin d'apporter à la façade maritime de l'agglomération, une nouvelle notoriété, une image moderne, dynamique et durable. Il s'articule autour d'une programmation mixte: habitat, espaces et équipements publics, projet social, développement économique qui se décline en 5 grands axes :

- Renforcer la fonction économique et touristique du port ;
- Accueillir une clientèle touristique ;
- Créer un site de fêtes, de rencontres et de loisirs ;
- Habiter ;
- Mettre en place un espace public fort sur lequel viennent s'accrocher les différentes fonctions.

La ville de Boulogne-sur-Mer a donc entrepris les démarches pour la requalification du site République – Eperon, soit 18 ha environ, en mettant en œuvre une procédure de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC). A l'époque de sa création en juin 2013, il était prévu que la ZAC République- Eperon, dont la SPL Aménagement du Territoire du Boulonnais (ATB) est le concessionnaire, développe la programmation suivante, répartie sur les secteurs République et Eperon :

- Environ 74 000 m² de SDP de logements ;
- Environ 12 000 m² de SDP d'activités tertiaires ;
- Environ 53 000 m² de SDP de commerces, services et équipements.

Dans le cadre du dossier de création de ZAC, le projet a fait l'objet d'une étude d'impact et un avis a été rendu par l'autorité environnementale le 26 décembre 2012. La procédure de réalisation de la ZAC est actuellement en cours.

Le périmètre de la ZAC englobe deux secteurs portuaires distincts, au sud le secteur République qui s'organise essentiellement autour de la place de la République et ses parkings, et au nord le secteur

Eperon qui constitue un espace fermé au public marqué par la présence de l'ancienne gare maritime de Boulogne-sur-Mer aujourd'hui à l'abandon.

Le projet porté par PIER 62, qui prend place dans le secteur Eperon, et plus particulièrement sur une partie de la friche de l'ancienne gare maritime, prévoit la réalisation d'un complexe hôtelier de thalassothérapie. Ce projet, en cohérence avec le programme de la ZAC, développe un programme d'environ 17 785m² de SDP sur un terrain d'assiette de 8 925m².

II. Le parti-pris d'aménagement du projet de PIER 62

II.1 La programmation

Le terrain du projet, situé à l'extrémité nord du quai Thuriot dans le secteur Eperon de la ZAC, prend place en partie sur l'ancienne gare maritime dont les activités se sont arrêtées en 2010.

Le projet prévoit la construction :

- De bâtiments (R+9 max) en partie situés en surélévation de la gare maritime comprenant :
 - o Deux hôtels : un hôtel 4* de 120 chambres et un hôtel 3* de 100 chambres ;
 - o Des espaces de restauration ;
 - o Un centre de thalassothérapie situé au R+1 et R+2 ;
- Des aménagements associés : parvis piétonnier situé au R+2, parking privé pour les clients situé au R0 et R+1, une zone de livraison en R0, des aménagements paysagers...

Ce projet s'inscrit dans une démarche de labellisation HQE.

II.2 Les aménagements

Un cahier de prescription du secteur République-Eperon a été élaboré en collaboration avec SPL ATB Aménagement du territoire du Boulonnais. Celle-ci vise à établir une cohérence globale au sein de ce nouveau quartier entre les volontés urbaines et la définition des objectifs communs à l'échelle de la ZAC République - Eperon, mais également à l'échelle du tissu urbain existant. Il oriente les différents constructeurs afin de les inciter à réaliser leur projet dans un souci d'harmonie avec le lieu et son environnement.

Nous reprenons ci-dessous quelques extraits des prescriptions urbaines de la ZAC République-Eperon, qui justifient les choix d'implantation, d'organisation et de composition du projet du complexe hôtelier de thalassothérapie :

- Façades magnifiant l'Eperon et la gare maritime ;
- Signal architectural fort ;
- Dialogue des bâtiments neufs avec l'existant ;
- Reconquête des délaissés portuaires dans l'objectif de réaffirmer les liens importants avec la ville ;
- Façade urbaine affirmée par l'horizontalité de la gare maritime ;
- Berges architecturées ;
- Mise en valeur de l'écluse.

Le choix de l'implantation a été guidée par la volonté de créer en bout d'Eperon un espace événementiel et touristique afin d'attirer le promeneur vers l'extrémité du site. De plus, à l'instar de la démarche d'intégration du projet dans son contexte paysagé, et de la nature propre du terrain qui impose une compacité, l'implantation des bâtiments sera conçue dans un souci de respect de la conception bioclimatique des bâtiments.

Le bâtiment principal a été implanté parallèlement aux quais, offrant le maximum de visibilité sur la ville, les bassins, et les quartiers alentours.

La position du bâtiment a été guidée par la constitution technique et les contraintes des infrastructures existantes (tirants du quai).

Afin de permettre la réalisation du projet tout en respectant l'héritage architectural de la gare maritime, et également d'assurer les mises aux normes sismiques et incendie, une démolition partielle de la gare maritime, portée par la ville de Boulogne-sur-Mer, sera réalisée afin d'intégrer le volume de l'hôtel 3*. Ainsi ce volume en R+8 sera posé sur des poteaux aux travers desquels passera une verrière qui aura pour mission de relier les deux parties de la gare. Ce bâtiment permettra alors une ponctuation verticale dans la lecture de la façade depuis le boulevard Gambetta.

Le bâtiment principal (R+9), qui abrite la partie thalasso et l'hôtel 4*, sera implanté en partie parallèlement à la gare, est posé sur un socle béton largement vitré. Ce socle, abritera la partie thalasso.

Tandis que l'hôtel 4* se développera sur les niveaux supérieurs.

Le parvis, situé au R+2 permettant ainsi d'abriter les parkings et le dépose minutes des bus, est accessible à pied depuis les quais.

En matière de mobilité, il est prévu :

Pour répondre aux besoins du projet, il est prévu conformément au PLU la réalisation d'une place de parking pour 3 chambres. Soit un total de 74 places réparties de la manière suivante :

- 56 places privées réservées aux clients ;
- 18 places mutualisées qui seront réalisées en dehors de l'assiette foncière sur la ZAC République – Eperon.

Le parking prévoit également l'aménagement d'une zone de dépose minute pour les bus de curistes et congressistes. Il est prévu la mise à disposition d'arceaux pour le stationnement des vélos. Par ailleurs, une quinzaine de vélos seront mis à disposition pour les clients des hôtels.

Pour ce qui concerne le stationnement des salariés, il est prévu la réalisation au sein de la ZAC République - Eperon d'un parking silo de l'ordre de 200 places ouvertes au public, ainsi que des cheminements doux pour les piétons et les cycles.

Afin de baisser le bilan carbone du projet, la livraison du béton par voie maritime plutôt que par voie routière est à l'étude.

En matière d'efficacité énergétique, il est prévu :

- Un raccordement du projet au réseau de chaleur urbain qui traversera la ZAC. Ce réseau de chaleur repose sur la valorisation combinée de 3 ressources locales renouvelables : les boues de la station d'épuration de la ville, les eaux usées et le bois.

- L'utilisation d'une pompe à chaleur (boucle eau chaude / eau froide) pour les besoins internes,
- Un éclairage qui concilie sécurité, confort et performance énergétique. Ainsi, les équipements seront de type LED et basse consommation, et une gestion dynamique sera assurée.
- Une démarche de labellisation HQE.

En matière d'aménagement en faveur de la biodiversité, il est prévu :

- La réalisation de toitures plates afin de permettre aux goélands de nicher. Des dispositifs seront toutefois installés en périphérie des toitures sur une bande de 80 cm à 1m pour empêcher les goélands de s'y fixer et de générer des nuisances par leurs excréments.
- Des jardins traités principalement en végétation de type dunaire viendront agrémenter le parvis et les pieds d'immeubles, et assureront une continuité écologique avec les aménagements paysagers prévus au sein de l'ensemble de la ZAC République - Eperon.
- Les eaux de pluie seront récupérées pour l'arrosage des espaces paysagers.

En matière de préservation de la ressource en eau, il est prévu :

- Une alimentation en eau de mer pour les soins de thalassothérapie à partir des eaux de mer rejetées par le centre Nausicaa voisin, ainsi qu'un rejet des eaux à évacuer, à la sortie du circuit de Nausicaa.
Le projet ne générera donc aucun prélèvement ni rejet direct d'eau de mer, bénéficiant du circuit déjà actuellement exploité par Nausicaa.
- Des dispositifs hydro-économes en eau potable seront installés dans les bâtiments

En matière de matériaux, il est prévu :

- L'utilisation de matériaux de construction sains, pérennes et recyclables. Il sera ainsi privilégié le choix de matériaux faisant l'objet de Fiches de Déclaration Environnementales et Sanitaires (FDES) et de produits titulaires d'un écolabel européen, favorisant fortement les matériaux et produits sans émission de composant organique volatile (COV).

III. Evaluation du projet au regard de son environnement

III.1 Les espaces naturels

(voir annexes cartographiques 5)

Le site d'étude ne se situe sur aucune zone à enjeu écologique (ZNIEFF, Natura 2000...).

Située sur une commune littorale, le site est toutefois situé à environ 2.2 km à vol d'oiseau à l'ouest du parc naturel marin FR9100005 - Estuaires picard et mer d'opale.

Trois sites Natura 2000 terrestres classés au titre de la directive Habitats, sont répertoriés dans un rayon de 10 km autour du site d'étude. Il s'agit :

- De « l'Estuaire de la Canche, dunes picardes plaquées sur l'ancienne falaise, forêt d'Hardelot et falaise d'Equihen » (FR3100480) situé à environ 3.5 km à vol d'oiseau;
- Des "Forêts de Desvres et de Boulogne et bocage prairial humide du Bas-Boulonnais" (FR3100499) situés à environ 8 km à vol d'oiseau.
- Des « Falaises et dunes de Wimereux, estuaire et basse vallée de la Slack, Garenne et Communal d'Ambleteuse » (FR3100479) situées à environ 6 km à vol d'oiseau.

Deux sites Natura 2000 marins classés au titre de la directive Oiseaux et Habitats, sont également répertoriés dans un rayon de 10 km autour du site d'étude. Il s'agit :

- Des Récifs Gris-Nez Blanc-Nez (FR3102003) situé à environ 6 km à vol d'oiseau.
- Du Cap Gris-Nez (FR3110085) situé à environ 7 km à vol d'oiseau.

Dans le cadre de l'étude d'impact de la ZAC, une expertise écologique a été réalisée en 2012 par le bureau d'études Alfa Environnement. Nous reprenons ci-dessous les conclusions de l'étude sur les incidences sur les sites Natura 2000 :

« Le secteur d'étude est éloigné de plusieurs kilomètres des sites Natura 2000.

La nature du projet n'aura pas d'effets sur les habitats qui ont justifié la désignation de ces sites, en raison de leur éloignement.

En dehors de pollutions accidentelles en phase "travaux" par exemple qui affecteraient le milieu marin (toutes les précautions seront prises pour éviter ce type d'événements), le projet du Site Eperon-République n'a pas d'effets notables sur les habitats et espèces ayant justifié la désignation des sites.

La Mouette tridactyle fait partie des espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000 "Cap gris Nez. [...] Les individus observés sur le Cap Gris-Nez sont issus de colonies vraisemblablement variées et pas uniquement de Boulogne-sur-Mer, le devenir de la population boulonnaise reste dépendante des mesures prises dans le cadre du projet qui vise à assurer le maintien de la Mouette tridactyle sur le port de Boulogne sur Mer, en conséquences, les effets du projet sur les populations observées en migration et hivernage sur le site Natura 2000 du Cap Gris-Nez ne seront que faiblement affectées (si elles le sont effectivement) »

III.2 La faune et la flore

Selon le rapport d'expertise du bureau d'études Alfa Environnement, réalisé dans le cadre de la ZAC :

« Le site d'étude ne présente pas d'habitats naturels à très forte valeur patrimoniale. En effet, il s'agit strictement d'espaces urbains, imperméabilisés où les seuls espaces de nature sont constitués d'espaces "verts" ornementaux très réduits (gazon, plantations d'arbustes ornementaux) et d'espaces récemment abandonnés où une végétation spontanée se développe, notamment là où s'accumule la matière organique apportée par les oiseaux marins ».

Par contre « les bâtiments qui servent de support à la nidification de la Mouette tridactyle sont d'une grande importance. Ils n'ont pas d'intérêt intrinsèquement, mais le rôle qu'ils jouent pour cette espèce en font un "habitat" d'intérêt majeur. »

Ainsi au regard des enjeux identifiés relatifs à la présence de Laridés sur le secteur République-Eperon, et dans le cadre des différents projets d'aménagement du secteur portuaire de Boulogne-sur-Mer, le Conseil Régional du Nord – Pas-de-Calais a souhaité avoir une vision précise des espèces protégées présentes sur le territoire portuaire et obtenir les autorisations préalables au vu du programme d'aménagement.

De ce fait, les installations portuaires du port de Boulogne-sur-Mer, les bassins, les jetées, la voie ferrée (en partie souterraine) et une partie de domaine portuaire (818 ha) ont fait l'objet de plusieurs expertises écologiques entre 2011 et 2015, afin d'évaluer l'intérêt écologique.

Suite aux expertises ainsi menées, et après croisement des données obtenues avec le programme d'aménagement portuaire envisagé, il s'avère que plusieurs espèces de Laridés protégées fréquentant les emprises du Domaine Portuaire Maritime de Boulogne-sur-Mer étaient susceptibles d'être impactées directement ou indirectement dans le cadre des différents projets d'aménagements.

Sur les bâtiments de l'ancienne gare maritime, la présence de colonie de mouettes tridactyles et de goélands argentés a été identifiée.

Aussi, un dossier de dérogation espèces protégées a été porté par la région en 2015 sur l'ensemble du périmètre étudié, comprenant donc celui de la ZAC République - Eperon. Il traite spécifiquement des Laridés, groupe d'oiseaux pour lequel quatre espèces sont nicheuses au sein du port de Boulogne-sur-Mer :

- la Mouette tridactyle (*Rissa tridactyla*) ;
- le Goéland argenté (*Larus argentatus*) ;
- le Goéland brun (*Larus fuscus*) ;
- le Goéland marin (*Larus marinus*).

Afin d'éviter et de réduire les impacts prévisibles du programme d'aménagement sur le patrimoine naturel, un certain nombre de mesures d'évitement et de réduction ont été intégrées au programme d'aménagement du secteur portuaire.

Mesures d'évitement :

- E01 -Phasage des travaux d'investissement et d'entretien en fonction des cycles biologiques des espèces ;
- E02- Balisage et évitement des zones sensibles en bordure des emprises de travaux ;
- E03- Prévention des risques de pollution accidentelle des milieux et de l'eau.

Mesures de réduction :

- R01- Accompagnement de certains travaux d'investissement et d'entretien par un écologue ;
- R02- Optimisation et encadrement des dispositifs visant à limiter l'installation de Laridés sur certains sites afin de réduire les impacts sur d'autres espèces non ciblées et afin d'éviter leur généralisation ;
- R03- Maintien de zones de quiétude en faveur de l'avifaune au sein du domaine portuaire maritime.

Deux mesures de compensation ont été retenues afin de compenser les impacts résiduels notables des différents projets d'aménagement.

Mesures de compensation :

- C01-Aménagement de plateformes de nidification en faveur de la Mouette tridactyle ;
- C02-Aménagement et maintien de toitures favorables à la nidification et au stationnement des goélands.

Ces mesures de compensation ont été réalisées en sous la responsabilité des différents maîtres d'ouvrage (Communauté d'Agglomération du Boulonnais, concessionnaire, Région Nord-Pas-de-Calais et ville de Boulogne-sur-Mer).

A titre d'exemple, la mesure C01 a été réalisée sur plusieurs sites, dont en partie sur la tour béton PP3 de la gare maritime (en dehors de l'emprise du projet porté par PIER 62). Selon les mesures de suivi réalisées sur les différents types de support mis en place (installation de planchettes en bois, création d'un mur artificiel...) cette mesure de compensation a permis de maintenir la colonie de mouettes tridactyles (augmentation des effectifs, colonisation de nouveaux sites, production de jeune...)

Niveau d'enjeu sur le milieu naturel : Fort

Le projet de PIER 62 respectera l'ensemble des mesures d'évitement et de réduction pour lesquelles il est concerné. A savoir toutes à l'exception de la R02 et R03, puisque les bâtiments de l'ancienne gare maritime ne sont concernés par ces mesures. Une participation financière a déjà été réalisée par PIER 62 pour la mise en œuvre de mesures de compensation.

Par ailleurs, le projet architectural prévoit que les toitures des bâtiments seront plates, et seront donc accessibles aux Laridés, et plus particulièrement aux goélands qui nichent sur les toitures des bâtiments.

En ce qui concerne le parti paysager du projet, il est prévu la plantation d'essences locales.

III.3 Monuments historiques

(voir annexes cartographiques 6)

La quasi-totalité de la commune de Boulogne-sur-Mer, dont le site de projet, est intégrée dans un périmètre de Site Patrimoine Remarquable (SPR). Celui-ci a pour objectif de révéler et préserver les valeurs du patrimoine architectural, du tissu urbain et de l'ambiance paysagère.

Niveau d'enjeu : Moyen

Les dispositions architecturales et paysagères seront présentées à l'Architecte des Bâtiments de France, pour validation lors du dépôt du permis de construire. Les avis de l'ABF émis lors de ces consultations seront suivis d'effet.

Par ailleurs, sans que ce bâtiment fasse l'objet d'un classement ou d'une protection particulière, l'ancienne gare maritime constitue dans le paysage du port un témoignage d'une valeur patrimoniale et architecturale. Il a ainsi été fait le choix dans le projet, de poser le bâtiment principal du projet en surélévation de la gare maritime, afin de ne générer qu'une démolition partielle de la gare.

III.4 Ressource en eau et milieux aquatiques

La préservation de la ressource en eau et des milieux aquatiques est un enjeu fort à l'échelle nationale. A l'échelle de la Communauté d'Agglomération du Boulonnais, même si la ressource en eau est actuellement suffisante sur le territoire, elle reste cependant fragile. En effet, la part importante de prélèvement en eau superficielle de la Liane rend la ressource vulnérable aux pollutions. De plus les quantités d'eau prélevées peuvent être contraintes par une sécheresse prolongée ou des sécheresses successives.

✓ Eaux superficielles

Le projet prend place sur le bassin versant de la Liane qui est située en bordure du projet.

Il existe un enjeu eau potable, puisque les eaux de la Liane (ainsi que ceux de la nappe de la craie) sont captées pour l'alimentation de l'agglomération boulonnaise. En première approche, le projet consommera environ 300 m³ d'eau potable par jour.

Le projet sera raccordé au réseau d'eau usée qui sera réalisé dans le cadre de la ZAC, et qui aura pour exutoire la station d'épuration de Boulogne-sur-Mer. En première approche, le projet rejettera environ 240 m³ d'eau usée par jour.

Le projet sera alimenté en eau de mer pour les soins de thalassothérapie. Toutefois le projet n'engendrera pas de prélèvement direct dans la mer. Il récupérera les eaux de mer rejetées après traitement par le centre Nausicaa voisin. Le projet ne génèrera également aucun rejet direct d'eau de mer dans le milieu marin, car les eaux de mer à évacuer seront rejetées à la sortie du circuit de Nausicaa.

Détail de la consommation journalière en eau de mer:

- Besoins journaliers du projet pour la thalassothérapie: 15 m³
- Volume des bassins de Nausicaa : 17 000 m³, avec, sur la base d'un renouvellement quotidien de 10%, un flux quotidien de 1 700 m³ d'eau de mer retraitée.

Le prélèvement (et la réintroduction dans le circuit Nausicaa) d'eau de mer par l'opération représente moins de 1% des flux de Nausicaa.

Un système de gestion des eaux pluviales sera instauré à l'échelle de la ZAC. En raison de l'imperméabilisation des sols, limitant les possibilités d'infiltration, les eaux pluviales seront recueillies dans des noues ou des réseaux puis tamponnées dans des ouvrages de rétention avant d'être rejetées à la mer. Le projet sera raccordé au réseau d'eau pluviale.

✓ Eaux souterraines

La complexité du sous-sol Boulonnais se traduit par une très grande diversité des ressources aquifères. Sur le plateau c'est la nappe de la craie qui est exploitée par des puits souvent profonds. Au pied de la ceinture crayeuse, l'eau souterraine circule dans le Cénomaniens qui alimente de très grosses sources. Dans le Jurassique, il y a de nombreux horizons perméables qui peuvent donner naissance à de petites sources, notamment dans les sables et grès du Portlandien, mais c'est surtout le Séquanien, avec ses calcaires fissurés, qui constitue la masse perméable la plus épaisse. Le Bathonien, quant à lui, est un réservoir potentiel mais peut cependant donner lieu à des débits très moyens lorsqu'il est atteint par des forages profonds.

Pour l'alimentation en eau potable, c'est la nappe de la craie qui fournit les meilleurs débits. Le projet n'engendrera pas de prélèvement d'eau directement dans la nappe pour ses besoins en eau potable. Il sera raccordé au réseau public de distribution qui est alimenté par les eaux de la craie et ceux de la Liane.

✓ Les zones humides

Le site n'a fait l'objet d'aucune étude de caractérisation des zones humides, cependant il prend place sur une infrastructure portuaire en béton entièrement imperméabilisée, où les seuls espaces de nature sont constitués d'espaces "verts" ornementaux très réduits (gazon) et d'espaces abandonnés où une végétation spontanée se développe.

Niveau d'enjeu : Fort

Dans le respect des mesures d'évitement retenues dans le dossier de dérogation espèces protégées, il sera imposé aux entreprises qui seront en charge des travaux de mettre en place les mesures nécessaires afin d'éviter toute pollution des milieux. Ces mesures s'intègrent dans une démarche générale de chantier respectant l'environnement au sens large la préservation quantitative et

qualitative de la ressource en eau, tant en phase de chantier que dans le fonctionnement du projet (mesures pour prévenir la pollution des eaux et du sol, préservation de la ressource en eau potable...)

Le projet n'a aucun impact sur le milieu marin, puisque l'eau n'est ni pompée ni rejetée directement au milieu naturel. L'approvisionnement pour la thalassothérapie et le rejet se font à la sortie du circuit de Nausicaa.

Des dispositifs hydro-économes en eau potable seront installés dans les bâtiments

Le projet récupérera une partie des eaux pluviales du projet pour l'arrosage des espaces paysagers.

III.5 Sous-sol / sol en tant que ressource

Le projet prend place sur un quai portuaire entièrement imperméabilisé, sur lequel les eaux pluviales ne peuvent pas s'infiltrer. En effet, le site repose sur un sol constitué de béton, et de remblais sableux et/ou limoneux. L'ensemble est situé au-dessus de la Liane à l'exception des fondations.

Niveau d'enjeu : **Faible**

Par son emplacement en cœur urbain, ce projet de réhabilitation d'une friche portuaire favorise la préservation des terres agricoles en limitant l'étalement urbain.

Par ailleurs, la nature propre du terrain sur lequel repose la gare maritime a imposé la compacité des bâtiments du projet.

III.6 Climat / Energie

La problématique du changement climatique est en enjeu fort à l'échelle nationale. Selon le scénario tendanciel produit par Météo France, il est prévu une augmentation locale de température de 3°C à l'horizon 2100.

A l'instar de la démarche d'intégration du projet dans son contexte paysagé, et de la nature propre du terrain qui impose une compacité, l'implantation des bâtiments sera conçue dans un souci de respect de la conception bioclimatique des bâtiments.

Le projet qui s'inscrit dans une démarche de labellisation HQE, respectera a minima la réglementation thermique en vigueur au moment du dépôt du permis de construire.

Le projet sera alimenté par un réseau de chaleur urbain qui traversera la ZAC République-Eperon. Ce réseau de chaleur repose sur la valorisation combinée de 3 ressources locales renouvelables : les boues de la station d'épuration de la ville, les eaux usées et le bois.

Par ailleurs pour ces besoins internes, il est prévu que le projet fonctionne avec une pompe à chaleur (boucle eau chaude / eau froide).

La nature du sol du projet fortement imperméabilisé induit un phénomène d'îlot de chaleur urbain, les quelques espaces paysagers qui viendront agrémenter le parvis et les pieds d'immeubles participeront cependant à la régulation thermique naturelle du projet. Ce sujet est également pris en compte au sein de la ZAC, dans laquelle il est notamment prévu de nombreux aménagements paysagers, et notamment des noues végétalisées.

Notons par ailleurs, que la présence de l'eau est forte dans ce secteur portuaire et que celle-ci participe fortement à l'atténuation du phénomène d'îlot de chaleur.

Niveau d'enjeu : Fort

A grande échelle, toute urbanisation implique une augmentation des GES, responsables du changement climatique. Cependant les caractéristiques du projet tel qu'il est conçu et placé (labellisation HQE, réseau de chaleur, pompe à chaleur, densité, aménagements paysagers, proximité du centre-ville et des offres en commerces et services, encouragement aux modes de déplacements alternatifs,...) permettra de limiter ces émissions.

De plus, afin de baisser le bilan carbone du projet, la livraison du béton par voie maritime plutôt que par voie routière est à l'étude.

III.7 Mobilité

Le projet est situé à 900m par le route du centre-ville de Boulogne-sur-Mer, situé en rive droit de la Liane, et donc des routes menant à la sortie de la ville et permettant de rejoindre des départementales.

Accessibilité par les modes doux :

Actuellement, des continuités piétonnes sécurisées sont aménagées le long des routes principales qui bordent le périmètre de la ZAC République-Eperon. La passerelle construite le long du pont Marguet permet de doubler les accès piétonniers entre le port et le centre- ville.

Les voiries d'accès au projet seront réalisées dans le cadre de la ZAC République-Eperon. La programmation de la ZAC prévoit la réalisation d'espace public majeur privilégiant les liaisons et les déplacements doux. Un mail piéton, véritable colonne vertébrale du projet assurera l'ensemble des déplacements doux à l'intérieur de la ZAC.

Des pistes cyclables seront aménagées de part et d'autre du boulevard prolongeant le viaduc Jean Jaurès créant ainsi une véritable continuité piétonne et cyclable à l'échelle du projet.

Les traversées des 2 principaux axes de circulations automobiles seront aménagées de façon à ralentir le trafic, par des passages surélevés ponctuels. Les revêtements minéraux sur la chaussée reprendront l'aspect des revêtements des espaces piétons (type dalles) pour marquer visuellement la continuité piétonne

Pour favoriser l'usage du vélo, le projet mettra à disposition des places de stationnement pour les vélos. Par ailleurs, une quinzaine de vélos seront mis à disposition pour les clients des hôtels.

Desserte par les transports en commun :

(voir annexe cartographique 9)

La ville de Boulogne-sur-Mer compte deux gares situées environ 2km du projet par la route, la gare de Boulogne-Tintelleries et celle de Boulogne-ville qui est la plus importante. Elles sont desservies par plusieurs lignes TER et un TER GV.

Celles-ci sont situées à environ 9mn en vélo ou environ 25 mn de marche à pied du projet.

Dans un rayon de 15 mn à pied m autour du projet, on note la présence, de 2 arrêts de bus principaux Il s'agit des arrêts Capécure desservi par 7 lignes et François Mitterrand desservis par 8 lignes ; situés à environ 11 minutes de marche. Les bus y circulent globalement entre 06h et 21h, avec au minimum un passage par heure.

Par ailleurs, dans le cadre de la ZAC il est validé le passage d'une ligne de bus en site propre dans le secteur République. L'arrêt de bus le plus proche du projet sera situé à environ 7 mn de marche à pied.

Accessibilité routière :

La ville de Boulogne-sur-Mer bénéficie d'une bonne desserte routière. Elle est reliée à l'autoroute A16 qui place la ville à 2h10 de Bruxelles et 2h30 de Paris.

Situé au cœur de Boulogne-sur-Mer, entre le port et le centre-ville, le site du projet bénéficie aussi d'une bonne desserte routière. Plusieurs voies structurantes de l'agglomération traversent le périmètre de la ZAC République - Eperon, comme la RN1 et le boulevard de l'Europe. Aussi, les ponts Marguet et de l'Entente cordiale qui mènent au site et relient le quai Chanzy à la RD 940 en rive droite de la Liane.

Dans le cadre de la ZAC, la réduction de la circulation automobile dans les quartiers est un élément clé de la qualité de vie, et de la reconquête de l'espace par tous. Des aménagements sont prévus par l'aménageur de la ZAC pour réorganiser le schéma de circulation existant suivant 3 objectifs :

- Limiter la circulation le long des quais,
- Apaiser la circulation à l'intérieur des sites République et Eperon,
- Maintenir la fonction de transit indispensable au fonctionnement de l'agglomération.

Estimation du trafic :

Selon les notices de sécurité établis dans le cadre du projet, il est prévu un total admissible de 1406 personnes dans l'hôtel 4* et équipement de thalassothérapie, ainsi que 379 personnes dans l'hôtel 3*, soit un maximum de 1785 personnes.

Pour estimer le trafic généré par le projet, nous prenons également les hypothèses suivantes :

- Part modale de la voiture particulière : 80%
- Taux d'occupation de 70%
- Nombre moyen de déplacement par jour en couple : 2

Soit environ 1000 déplacements en voiture par jour.

Ce flux est à modérer, car une partie des curistes viendront via des bus touristiques.

Par ailleurs les flux de circulations seront générés en dehors des heures de pointe du matin et du soir.

Stationnement :

Sur l'assiette foncière du projet, il est prévu la réalisation de 56 places de stationnement privé dédiées aux clients. Ce parking privé sera aménagé sous le parvis piéton, soit aux niveaux R0 et R+1. Le parking prévoit également l'aménagement d'une zone de dépose minute pour les bus de curistes. Il est également prévu la mise à disposition de d'arceaux pour le stationnement des vélos. Par ailleurs, une quinzaine de vélos seront mis à disposition pour les clients des hôtels.

Pour ce qui concerne le stationnement des employés, il est prévu la réalisation au sein de la ZAC République - Eperon d'un parking silo de l'ordre de 200 places ouvertes au public. Situé à environ 10 minutes de marche à pied, celui-ci sera relié aux aménagements pour les piétons et les cycles réalisés dans le cadre de la ZAC.

Niveau d'enjeu : Moyen

Le projet s'inscrit dans le schéma de circulation prévu au sein de la ZAC, qui a été conçu suivant 3 objectifs : libérer les quais du trafic automobile, de conserver le trafic de transit existant et d'améliorer l'accès au centre-ville depuis le sud de l'agglomération.

Le projet porté par PIER 62 prévoit la réalisation de 74 places de stationnements uniquement à destination des clients : 56 places seront privées et réalisées en dessous du parvis, et 18 seront réalisées sur la ZAC en dehors de l'emprise foncière et seront mutualisées.

Les salariés bénéficieront d'un parking silo de l'ordre de 200 places ouvertes au public qui sera réalisé au sein de la ZAC. Il sera distant d'environ 10 mn de marche via les cheminements piétons prévus dans la ZAC.

Le projet prévoit des mesures en faveur du vélo : place de stationnement et mise à disposition de vélos pour les clients.

Le projet sera situé à environ 7 mn de marche de la ligne de bus en site propre qui sera créée dans le secteur République de la ZAC.

III.8 Risques naturels

(voir annexes cartographiques 7 et 8)

D'après les données disponibles sur le portail internet Géorisques, la commune de Boulogne-sur-Mer est concernée par deux PPRN :

- PPR risques Littoraux lié à l'évolution des Falaises entre Equihen-Plage et Sangatte, approuvé le 22/10/07 ;
- PPR Inondation du bassin versant de la Liane, révision prescrite le 17/07/2019.

Le site du projet n'est pas situé sur des terrains concerné par les zonages réglementaires

Le site du projet est également concerné par les contraintes physiques de sol suivantes:

- Zone d'aléa nul pour le retrait gonflement des argiles et les remontées de nappe ;
- Zone de sismicité faible (zone 2);

Niveau d'enjeu : Faible

III.9 Risques technologiques

53 installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont recensées sur la commune de Boulogne-sur-Mer, aucune n'est classée SEVESO ;

Les sites SEVESO les plus proches sont situés à plus de 30km, il s'agit du site EQIOM Cimenterie de Lumbres et le site SYNTHEXIM de Calais.

Le site d'étude est donc localisé en dehors des zonages réglementaires d'exposition au risque industriel.

Niveau d'enjeu : Faible

III.09 Nuisances sonores

(voir annexe cartographique 10)

Le site du projet se trouve dans une zone couverte par un bruit de fond lié à la circulation routière, à la ville et la zone portuaire.

Selon le classement sonore des infrastructures terrestres en cours de révision, il n'est situé dans aucune bande de protection.

En dehors de la phase chantier, les seules nuisances sonores générées par le projet seront liées au trafic routier qu'il générera mais qui restera compatible avec un environnement de type urbain.

Lors de la phase travaux, les engins de chantiers et les travaux de terrassement seront une source de bruit pour les riverains. Toutefois, ne seront en activité sur les chantiers que les engins homologués, respectant les normes d'émissions sonores. De plus, l'exposition des populations au bruit ne sera que temporaire au niveau des zones en chantier.

Niveau d'enjeu : Faible

Les mesures en faveur de l'effacement de la voiture, les aménagements pour les modes doux au sein de la ZAC République - Eperon, ainsi que les mesures propres au projet (accès piétons, stationnement pour les vélos et mise à disposition de vélos...) limiteront les nuisances sonores liées au trafic routier.

III.11 Eclairage

La pollution lumineuse est importante dans la région Hauts-de-France, et particulièrement dans les grandes agglomérations. Le projet se situe dans un environnement très urbain, et en grande partie le long de voies existantes équipées d'éclairage public de type routier qui fonctionne toute la nuit

Niveau d'enjeu : Faible

L'éclairage qui sera mis en place au sein du projet dans les espaces extérieurs et intérieurs sera conforme à la législation en vigueur. Il sera conçu dans un souci de performance énergétique, et de façon à concentrer les flux lumineux vers les sols minéralisés. Les équipements seront de type LED et basse consommation, et une gestion dynamique sera assurée.

III.12 Déchets et Matériaux

La problématique de la gestion des déchets est une question environnementale éminemment transversale. En effet, les déchets, qu'ils proviennent des ménages ou des activités économiques, sont des sources potentielles de pollution pour les milieux et les ressources naturelles (eau, air, sols), et de risques sanitaires pour la population.

Les matériaux qui seront utilisés pour la construction des bâtiments, seront essentiellement non biosourcés (béton, verre, métal...). Une étude est en cours pour l'acheminement du béton par voie maritime. A l'intérieur des bâtiments, il sera privilégié l'usage de matériaux et de produits sans émissions de composés organiques volatils (COV).

Pour les besoins du projet, une démolition partielle de la gare maritime sera portée par la ville de Boulogne-sur-Mer. Les déchets feront l'objet d'un tri et seront dans la mesure du possible réutilisés, ou acheminés vers les filières de traitements et de valorisation appropriées.

Les déchets générés lors du chantier de réalisation feront également l'objet d'un tri et d'une évacuation vers les filières de valorisation appropriées, et d'autre part par les déchets de type ménager qui seront générés par les usagers.

Niveau d'enjeu : Moyen

Utilisation de matériaux de construction non biosourcés.

Une étude est en cours pour l'acheminement du béton par voie maritime

A l'intérieur des bâtiments, il sera privilégié l'usage de matériaux et de produits sans émissions de composés organiques volatils (COV).

La réutilisation d'une partie des matériaux de démolition sera privilégiée.

Les déchets générés en phase de réalisation et de fonctionnement feront également l'objet d'un tri et d'une évacuation vers les filières de valorisation appropriées.

III.13 Mesures en phase chantier

La réalisation du projet sera confiée à une entreprise qui devra être dotée d'une « charte du respect de l'environnement du chantier ».

L'objectif de ce document est de limiter les nuisances que tout chantier de construction génère sur l'environnement proche. Il définit les procédures qui seront mises en place pour atteindre ce but conformément aux exigences du client, à la politique générale Sécurité-Qualité-Environnement de l'entreprise et selon la sensibilisation du site.

L'enjeu de la charte est de protéger les riverains, et l'environnement des impacts d'un chantier tout en restant compatibles avec les exigences liées aux pratiques professionnelles du BTP.

Cette charte du respect de l'environnement du chantier s'articule autour de 9 articles, concernant la propreté du chantier, le stationnement des véhicules du personnel, les accès des véhicules de livraison, l'information du personnel de chantier, la limitation des risques sur la santé du personnel liés aux produits et matériaux, la limitation des pollutions des eaux et du sol, la gestion des déchets de chantier et de la sous-traitance.