

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

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 :

16/02/2022

Dossier complet le :

16/02/2022

N° d'enregistrement :

2022-0014

1. Intitulé du projet

Création d'un pôle d'échanges multimodal à proximité de la gare d'Hazebroeck

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

Communauté de Communes de Flandre Intérieure

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

Valentin Belleval, Président de la Communauté de Communes de Flandre Intérieure

RCS / SIRET

2 0 0 0 4 0 9 4 7 0 0 1 9 0

Forme juridique EPCI

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.))
41-a)	Le projet du pôle d'échanges multimodal de la gare d'Hazebroeck comprend un parking silo sur 4 niveaux et comptabilisera 551 places au total dont 12 places pour les personnes à mobilité réduite et 28 places pré-équipées pour accueillir des bornes de recharge pour les véhicules électriques.

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

La Communauté de Communes de Flandre Intérieure est propriétaire des parcelles CT496 et CR288 sur la commune d'Hazebroeck, sur lesquelles elle est maître d'ouvrage pour la création d'un pôle d'échanges multimodal. Ce futur pôle d'échanges multimodal comprendra un parking silo de 551 places sur 4 étages dont 28 places pré-équipées de bornes de recharge (pouvant en accueillir à termes 110) pour les véhicules électriques, un square multigénérationnel ayant également une fonction de jardin d'attente, une placette haute qui accueillera les équipements dédiés aux mobilités actives ainsi qu'une gare routière de 6 quais pouvant évoluer jusqu'à 8. A l'est du site, sera créée une forêt urbaine sur un terrain aujourd'hui totalement imperméabilisé, elle aura une fonction d'espace de balade. Les parcelles CT496 et CR288 ont d'abord été achetées par l'Etablissement Public Foncier (EPF) auprès d'une entreprise de négoce en pommes de terre, Bateman. L'EPF a ensuite réalisé une mission de démolition et dépollution du site avant d'engager la cession de ces parcelles auprès de la CCFI. Les parcelles rachetées sont donc déjà imperméabilisées. Elles accueillent aujourd'hui la base vie et zone chantier pour les travaux de démolition et construction de la nouvelle passerelle qui enjambera le réseau ferré pour faire la connexion entre Hazebroeck Nord et Hazebroeck Sud et qui viendra desservir le futur pôle d'échanges multimodal. L'objectif est donc à termes de doter la commune d'un véritable pôle gare en coeur de ville favorisant le recours aux transports collectifs et mobilités actives.

4.2 Objectifs du projet

Comme évoqué précédemment, le principal objectif du projet est de favoriser le recours aux transports collectifs et aux mobilités actives. C'est la raison pour laquelle le parking créé accueillera principalement les usagers du train de la gare d'Hazebrouck, véritable noeud ferroviaire qui comptabilise environ 6500 montées/descentes par jour. La création de ce parking est fortement attendue par les usagers du train qui ne disposent pas actuellement d'offre de stationnement à proximité de la gare. Par ailleurs, il s'agit de la seule gare du territoire intercommunal qui bénéficie d'une desserte TGV directe vers Paris. La création d'une gare routière, de 6 quais, aura vocation à accueillir l'ensemble des bus du réseau régional Arc-en-ciel. La création de ce pôle bus répond aux besoins de sécurité constatés car, à ce jour, les bus s'arrêtent sur voirie sur la rue de la gare et sur le boulevard Abbé Lemire, respectivement au Sud et Nod du réseau ferré.

Enfin, la ville d'Hazebrouck et la Communauté de Communes de Flandre Intérieure ont une ambition de favoriser les mobilités actives. Pour cela, le projet intègre la création d'un abris vélos sécurisés de 60 places en pied de passerelle ainsi qu'une vingtaine d'arceaux vélos en libre accès pour favoriser la mixité d'usage.

Il s'agit donc d'un véritable projet répondant aux besoins d'accessibilité du territoire, qui réduira aussi les émissions de gaz à effet de serre induits par l'usage de la voiture individuelle vers les métropoles et agglomérations voisines.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux commenceront à la suite des travaux de construction de la nouvelle passerelle qui s'achèvent courant du mois d'Octobre/Novembre 2022. Le démarrage des travaux est prévu le 02/01/2023 et la durée prévisionnelle du chantier est de 19 mois à partir de la date d'obtention du permis de construire purgé de tout recours. La mise en service est à ce jour prévue pour le 05/08/2024.

Il n'y a pas de travaux de démolition prévu sur le site. Des travaux de terrassement sont prévus afin d'adapter la plateforme. Il s'agit d'un terrassement minimum pour évoluer quasiment à partir des niveaux naturels du sol. La construction fait essentiellement appel à une structure en béton majoritairement préfabriquée, ce qui limitera les nuisances de chantier.

Les différentes phases de travaux sont les suivantes :

- Préparation de chantier : janvier à fin mars 2023
- Installation de chantier : fin mars à mi-avril 2023
- Terrassements : Mi-avril à début juillet 2023
- Fondations, gros oeuvre, revêtements et finitions du parking : mi Juillet 2023 jusqu'à mi juillet 2024
- Travaux de voirie : Juillet 2023
- Aménagements des espaces extérieurs, placette et square, espaces verts, mobilier urbain : Octobre 2023 à Juillet 2024

La zone de chantier sera parfaitement clôturée et sécurisée. Les installations de chantier seront réalisées conformément à un plan qui sera validé par le coordonnateur sécurité prévention santé. Elles seront mises en place durant la période de préparation de chantier et jusqu'à la fin du chantier.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le parc de stationnement sera sécurisé et accessible au public par le biais d'un système de contrôle d'accès et de barriérage compatible avec la billetterie interopérable Pass-Pass déployée à l'échelle régionale. La Communauté de Communes de Flandre Intérieure va se faire accompagner par un bureau d'études pour définir les modalités précises d'exploitation, de gestion et d'entretien du futur parking, néanmoins, une liste de principes de fonctionnement a déjà été définie :

- Un parking silo sur 4 étages de 551 places principalement dédié aux usagers du train dont l'entrée/sortie se fera au niveau de la rue du contour de la gare (voir plan en annexe)
- Ouverture du parking 1 heure avant le premier train et fermeture 1 heure après le dernier train
- Un système de contrôle d'accès pour sécuriser le site et permettre une rotation dans les usages
- Une qualité de service attendue : information, assistance, propreté des locaux, maintenance des installations, sécurité des personnes et des biens
- Un système de vidéoprotection avec un local de surveillance
- L'importance de l'affichage dynamique dans le parking pour en permettre une utilisation efficace (signalisation des places disponibles) et qui devra également faire le lien avec les offres de transport du pôle gare (train, bus)

L'entrée voitures se fera donc au niveau de la rue du contour de la gare. Pour accéder à la gare ou aux quais, les utilisateurs redescendront au niveau 0, traverseront le square et pourront directement emprunter les escaliers de la future passerelle ou les ascenseurs de cette dernière. Rappelons que la future passerelle sera également dotée d'escaliers et d'ascenseurs centraux pour accéder directement aux quais. L'interface entre les deux projets est donc forte puisqu'elle vise à optimiser au maximum le temps de parcours des usagers du train.

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).

Ce dossier sera soumis au dépôt d'un permis de construire auprès du service urbanisme réglementaire de la Communauté de Communes de Flandre Intérieure qui en assurera l'instruction.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
parcelle CT496 en propriété CCFI	12 649 m ²
parcelle CR288 en propriété CCFI	288 m ²
parcelle CT401 en propriété centre tertiaire flandre lys	1788 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Hazebrouck
Contrebas du boulevard Abbé
Lemire
Contrebas de la rue du contour de
la gare

Coordonnées géographiques¹

Long. 50° 43' 33" 2 Lat. 02° 32' 30" 0

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

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) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les terrains d'assiette du projet sont en effet concernés par une zone de bruit, notamment en raison de la proximité voisine avec les terrains SNCF Réseau et le réseau ferré en exploitation. La gare d'Hazebrouck est un noeud ferroviaire caractérisé par sa forte fréquentation en trains, tgv mais également en passage de fret ferroviaire.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Un rapport a été établi par le bureau d'études Burgeap démontrant qu'il n'y a, à ce jour pas de matières polluantes relevées sur site malgré l'ancienne activité commerciale et ferroviaire du site. Ces études de sol ont été réalisées pour la phase avant projet définitif de l'étude de maîtrise d'oeuvre du pôle d'échanges multimodal. L'EPF avait réalisé la dépollution du site avant la cession auprès de la CCFI.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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 ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Oui, ce projet nécessitera quand même un déblaiement des terres suite aux excavations et terrassements nécessaires pour la réalisation du projet. Ceci dit, l'approche écologique de la maîtrise d'oeuvre a permis d'élaborer un projet prévoyant un terrassement minimal du site, pour évoluer le plus possible à partir des niveaux naturels de l'unité foncière.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les terres des sols seront réutilisées pour la création de la forêt urbaine et y créer un espace de balade.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Comme le projet s'implantera sur un terrain déjà imperméabilisé et exploité comme base vie et travaux pour la construction de la future passerelle, il n'y a plus de faune et de flore présente sur site. Par ailleurs, il s'agit d'un terrain imperméabilisé de longue date puisqu'il accueillait une entreprise et a ensuite été racheté par l'EPF qui y a mené des travaux de dépollution et démolition.
	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 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La fonction première du site est d'offrir du stationnement sécurisés pour les usagers du train dans leurs déplacements domicile/travail-études ou loisirs. Aussi, le parking silo de 551 places créera nécessairement de nouveaux flux vers cette zone. Par ailleurs, la création du pôle bus à cet endroit, engendrera également une concentration des déplacements bus vers cet espace. Néanmoins, l'objectif à plus large échelle est de réduire l'usage de la voiture individuelle et donc de de diminuer le nombre de déplacements.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet créera nécessairement du bruit puisqu'il concentrera des flux automobiles et bus. Au regard de la contrainte d'espace, la CCFI a engagé un bureau d'études pour la réalisation d'une étude de circulation en vue de réduire au maximum les impacts circulatoires et sonores du projet dans son environnement proche. Il faut également souligner que les nuisances sonores créées seront minimales par rapport à celles engendrées par l'activité ferroviaire proche.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet engendrera principalement des odeurs dûs aux gaz d'échappement automobiles. Néanmoins pour éviter la concentration des gaz nocifs pour la santé, le parking sera largement ventilé avec des claustras de briques et tôles aciers qui laisseront passer l'air. De plus, afin de réduire les émissions de gaz, la CCFI souhaite favoriser l'usage et le recours aux véhicules électriques, c'est la raison pour laquelle le parking sera doté de 28 places avec des points de recharge pour les véhicules électriques.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>La conception du bâtiment (parking silo) sur pieux permet d'éviter tout effet de vibration à venir. Néanmoins, le site du pôle d'échanges multimodal sera exposé aux vibrations engendrées par le passage des trains de frêt.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le projet engendrera des émissions lumineuses, puisqu'un éclairage du parking est prévu. Néanmoins pour limiter toute pollution lumineuse supplémentaire, le parking sera rétroéclairé, ce sera l'éclairage à l'intérieur du parking qui permettra par le jeu des claustras d'avoir un ouvrage illuminé de l'extérieur. Il s'agira donc d'un éclairage doux, de faible intensité pour limiter les impacts visuels. Le projet est lui même concerné par des émissions lumineuses dues à l'éclairage de la passerelle et des voies ferrées.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Les rejets dans l'air issus de l'exploitation du projet seront les émissions de gaz à effet de serre des voitures des usagers du parking silo.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le projet engendrera un rejet des eaux usées dans le réseau d'assainissement. Un tamponnement pour les eaux pluviales est prévu avant un rejet dans le réseau d'assainissement.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le projet engendrera un rejet des eaux usées dans le réseau d'assainissement. Un tamponnement pour les eaux pluviales est prévu avant un rejet dans le réseau d'assainissement.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>La production de déchets est celle liée à l'activité et l'exploitation du site, il s'agira principalement de déchets recueillis dans les poubelles. Au regard de la politique intercommunale menée pour la réduction des déchets (passage à la redevance incitative), des bacs pour le tri de déchets seront prévus.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet permettra au contraire la requalification du secteur de la gare d'un point de vue architectural et paysager (aujourd'hui véritable friche en coeur de ville) en faisant notamment le lien avec la future passerelle, véritable ouvrage d'art. Le parking silo a également conçu comme un bâtiment totem marquant l'entrée de ville.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	D'un point aménagement et urbanisme, le projet a un impact favorable. Il s'agit donc d'un élément fonctionnel indispensable pour les usagers de la gare d'Hazebrouck mais également pour redynamiser le centre-ville d'Hazebrouck.

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 :

Le projet du pôle d'échanges multimodal est mis en cohérence avec la construction de la future passerelle, ouvrage d'art urbain qui traverse le réseau ferré. Comme évoqué précédemment la passerelle de la gare desservira le pôle d'échanges multimodal par l'escalier et l'ascenseur côté Nord.

C'est cette même passerelle qui assurera une connexion rapide et efficace à la gare et aux quais pour les usagers du train venus se stationner dans le parking silo, arrivés en bus ou qui déposent leur vélo en pied de passerelle côté Nord.

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 site du pôle d'échanges aura des incidences positives de nature transfrontalière. La Communauté de Communes de Flandre Intérieure est engagée dans un projet transfrontalier Interreg "Transmobil" qui a pour ambition de favoriser la mobilité dans la zone rurale transfrontalière. Dans le cadre de ce projet, la gare d'Hazebrouck au regard de son importante desserte TER et TGV est considérée comme un hub interrégional.

D'ailleurs, le pôle d'échanges multimodal accueillera la future ligne de bus transfrontalière qui fera la liaison entre Hazebrouck-Poperinge et Ypres.

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) :

L'essence même du projet est de favoriser le recours aux transports collectifs et aux mobilités actives. En effet, en offrant tout d'abord du stationnement sécurisé à proximité de la gare, la CCFI souhaite améliorer l'accessibilité de la gare et donc encourager les déplacements en train à l'échelle du territoire régional voire national. La desserte TER et TGV dont bénéficie Hazebrouck est un véritable atout pour désengorger les axes routiers et notamment l'axe autoroutier A25 dont la saturation à proximité de la métropole lilloise et de l'agglomération dunkerquoise est de plus en plus prégnante.

En créant un véritable pôle d'échanges visant à favoriser la multimodalité, le site a également pour ambition de réduire au maximum l'usage de la voiture individuelle pour le dernier kilomètre. Ce site accueillera le réseau de bus régional Arc-en-ciel. Néanmoins, la CCFI ayant adopté la compétence mobilité en mars 2021, des réflexions s'enclenchent pour la création de lignes de proximité autour des deux pôles urbains du territoire (Hazebrouck et Bailleul) avec un rabattement vers les deux gares. Enfin, la CCFI s'est également dotée d'un schéma directeur vélo qui a pour ambition de tripler la part modale du vélo et donc de développer la pratique quotidienne du vélo (pour les déplacements domicile travail). La rénovation de la voirie avec l'intégration de pistes cyclables et les équipements prévus sur site vont en ce sens.

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.

Même s'il est difficile de présager des conclusions de l'examen au cas par cas, nous pouvons à ce jour affirmer que les impacts négatifs du projet nous semblent réduits par rapports aux effets bénéfiques et vertueux de ce dernier. Rappelons que le projet évoluera sur un terrain totalement imperméabilisé, il n'y aura pas d'artificialisation supplémentaire bien au contraire puisque la forêt urbaine vise justement à recréer un espace végétal. A notre connaissance et au regard des études menées, le sol n'est pas pollué, ne comprend pas de zone humide et n'accueille pas d'essence faunistique ou floristique particulière.

Enfin, ce projet vise à requalifier une friche située en coeur de ville et à réhabiliter un espace fortement contraint et déjà soumis à des nuisances (sonores, vibrations, lumineuses) pour éviter d'en créer sur un espace vierge de ces dernières. Il permet dans sa philosophie première de réduire les émissions de gaz à effets de serre par le développement des mobilités collectives et actives.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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.	<input type="checkbox"/>

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
Plan masse du projet Notice architecturale et notice environnementale du projet Carte zone bruit Rapport d'étude de sol Rapport intermédiaire des études hydrologiques Rapport de pollution de sol Rapport d'étude pyrotechnique
L'ensemble de ces rapports sont le résultats des études menées dans le cadre des études pour la construction du pôle d'échanges multimodal.

9. Engagement et signature

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

Fait à Hazebrouck

le, 11 Février 2022

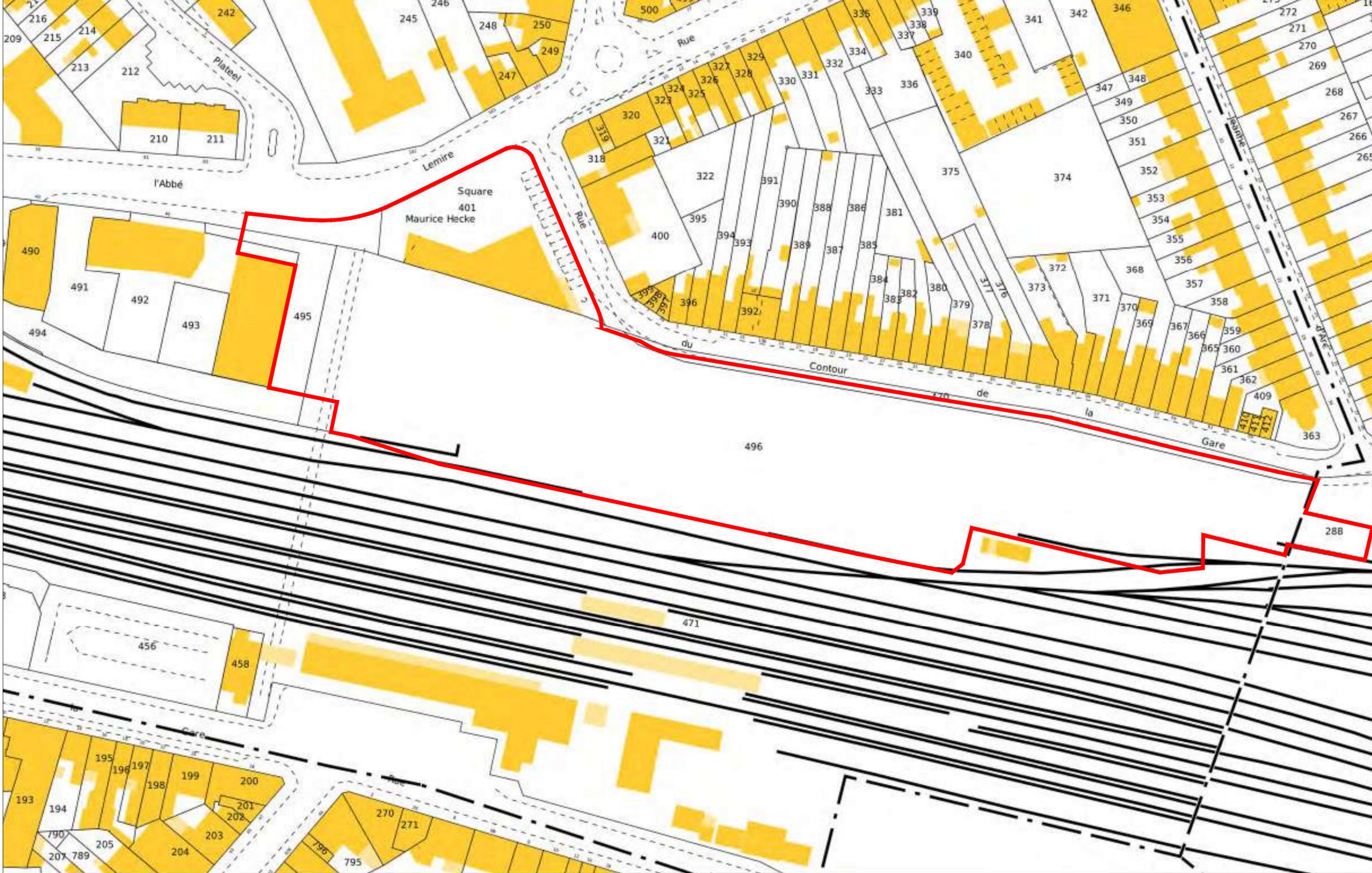
Signature



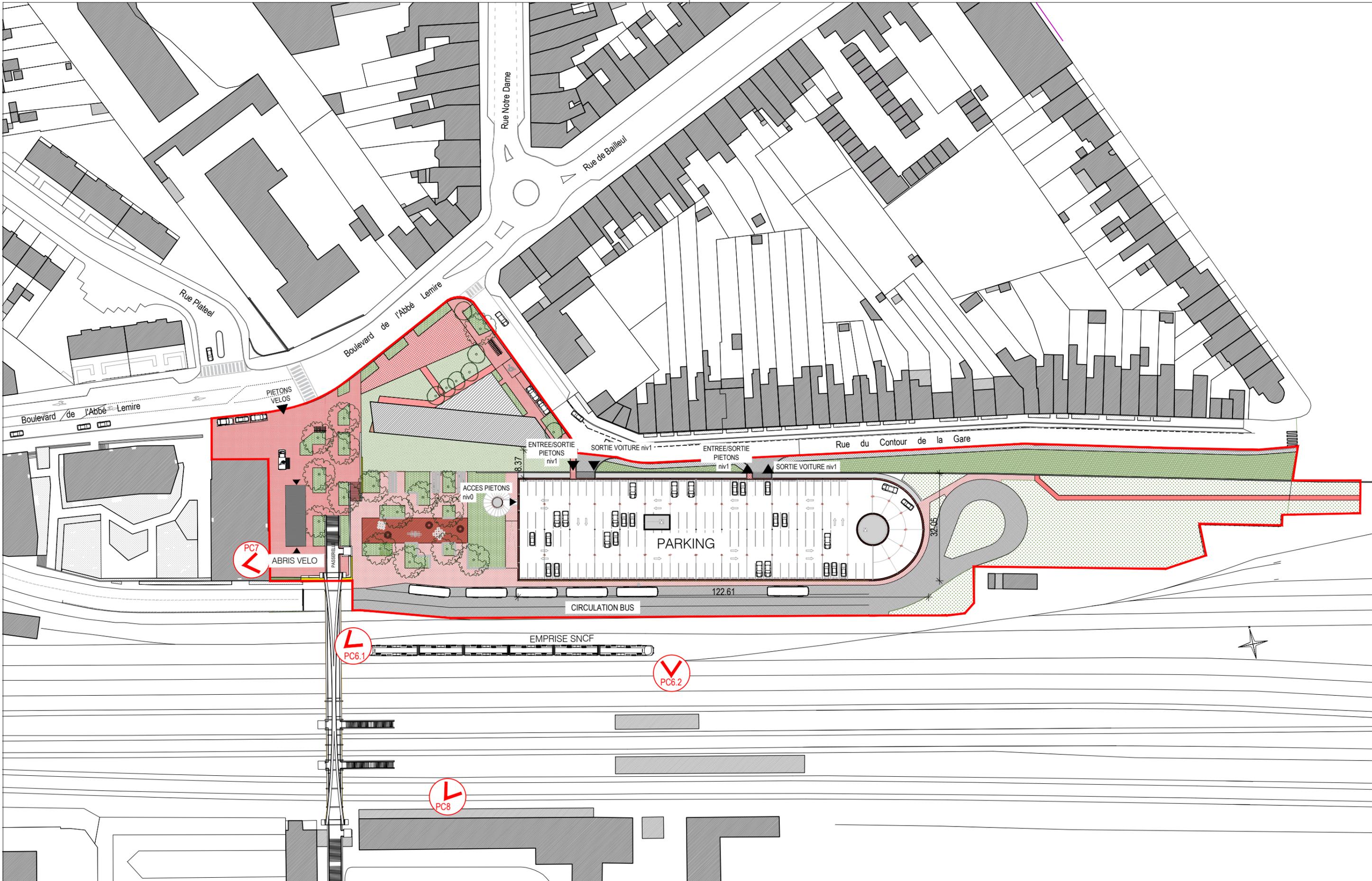
The image shows a handwritten signature in blue ink over a circular official stamp. The stamp contains the text 'COMMUNAUTE DE COMMUNES DE FLANDRE INTERIEURE' around the perimeter and a central emblem. The signature is a stylized, cursive name.



AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL EN GARE D'HAZEBROUCK	Nom : Plan de situation du terrain		Echelle : 1/2500	<u>Maîtrise d'ouvrage :</u> CCFI 222 bis rue de Vieux Berquin 59190 Hazebrouck	<u>Maîtrise d'oeuvre :</u> Architecte mandataire : Explorations Architecture 1 bis Cité Paradis 75010 PARIS T + 33 1 44 61 70 58 / F : + 33 1 42 46 20 36 hazebrouck@explorations-architecture.com	Paysagistes : Agence Laure Planchais 5 rue de Charonne 75011 Paris agence-laureplanchais@orange.fr	BET Structure : IGREC 127 avenue d'Italie 75013 Paris francois-seret@y-ingenierie.com	BET Transports: RR&A 15 avenue de la paix BP30069 F-67002 Strasbourg cedex hbe@rra.fr	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Indice</th> <th>Modifications</th> <th>Date</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> </tbody> </table>	Indice	Modifications	Date	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Format A3
	Indice	Modifications	Date																									
	-	-	-																									
-	-	-																										
-	-	-																										
-	-	-																										
-	-	-																										
Emetteur : EA	Phase : PC	Indice : 0	Date : Février 2022																									
		N° : PC1																										



AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL EN GARE D'HAZEBROUCK	Nom : Plan cadastral avec emprise projet			Echelle : 1/1000		<u>Maîtrise d'ouvrage :</u>		<u>Maîtrise d'oeuvre :</u>		Paysagistes :		BET Structure :		BET Transports :		Indice	Modifications	Date	Format A3				
	Emetteur : EA			Phase : PC		Indice : 0		Date : Février 2022		CCFI 222 bis rue de Vieux Berquin 59190 Hazebrouck		Explorations Architecture 1 bis Cité Paradis 75010 PARIS T + 33 1 44 61 70 58 / F : + 33 1 42 46 20 36 hazebrouck@explorations-architecture.com		Agence Laure Planchais 5 rue de Charonne 75011 Paris agence-laureplanchais@orange.fr		IGREC 127 avenue d'Italie 75013 Paris francois-seret@y-ingenierie.com		RR&A 15 avenue de la paix BP30069 F-67002 Strasbourg cedex hbe@rra.fr		-	-	-	
	N° : PC1.1															-	-	-					



AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL EN GARE D'HAZEBROUCK

Nom : Plan masse des constructions à édifier
 Echelle : 1/1000
 N° : PC2
 Date : Février 2022

Maîtrise d'ouvrage :
CCFI
 222 bis rue de Vieux Berquin
 59190 Hazebrouck

Maîtrise d'oeuvre :
 Architecte mandataire :
Explorations Architecture
 1 bis Cité Paradis
 75010 PARIS
 T + 33 1 44 61 70 58 / F : + 33 1 42 46 20 36
 hazebrouck@explorations-architecture.com

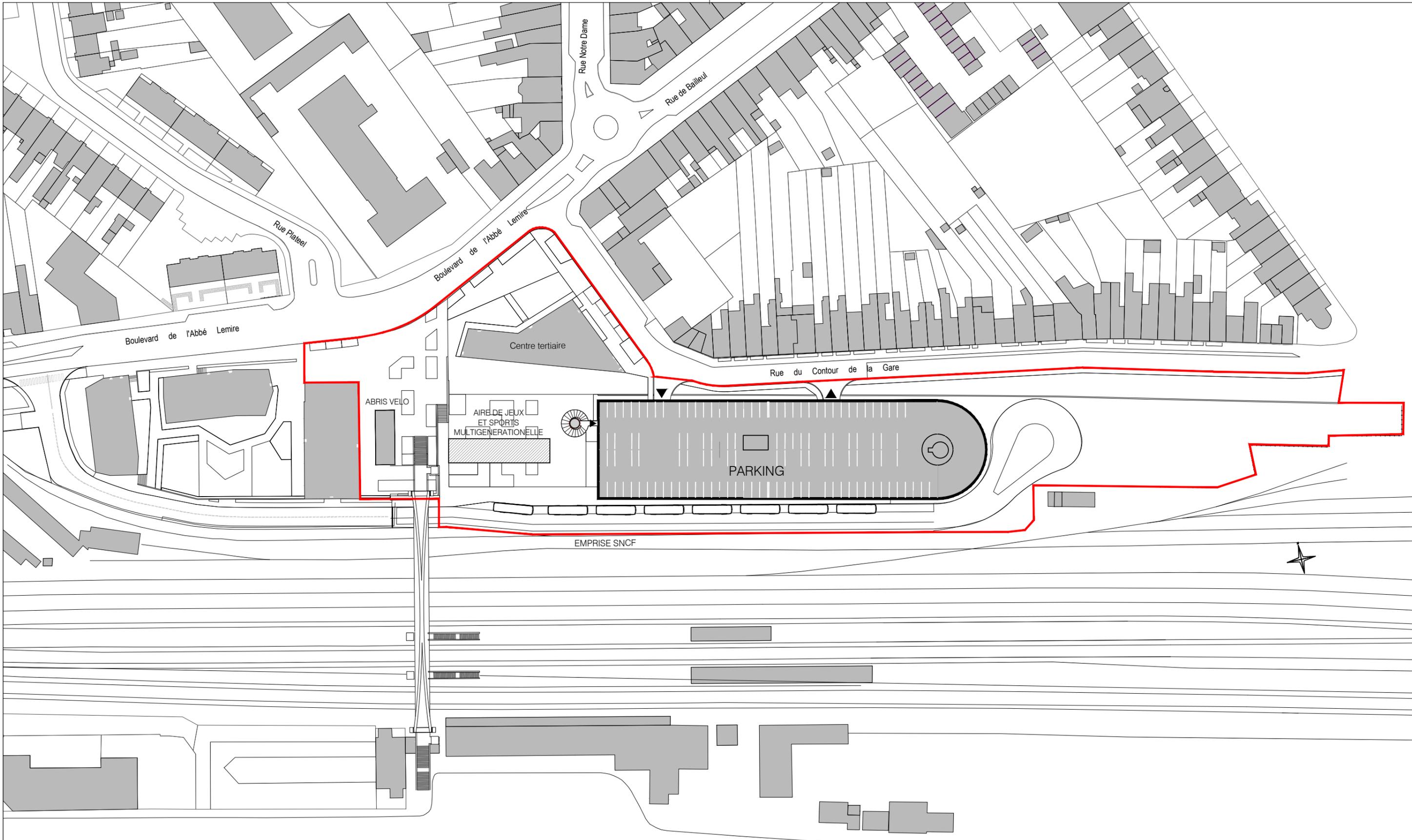
Paysagistes :
Agence Laure Planchais
 5 rue de Charonne
 75011 Paris
 agence-laureplanchais@orange.fr

BET Structure :
IGREC
 127 avenue d'Italie
 75013 Paris
 francois-seret@y-ingenierie.com

BET Transports :
RR&A
 15 avenue de la paix
 BP30069 F-67002 Strasbourg cedex
 hbe@rra.fr

Indice	Modifications	Date
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-

Format
A3



 Emprise projet

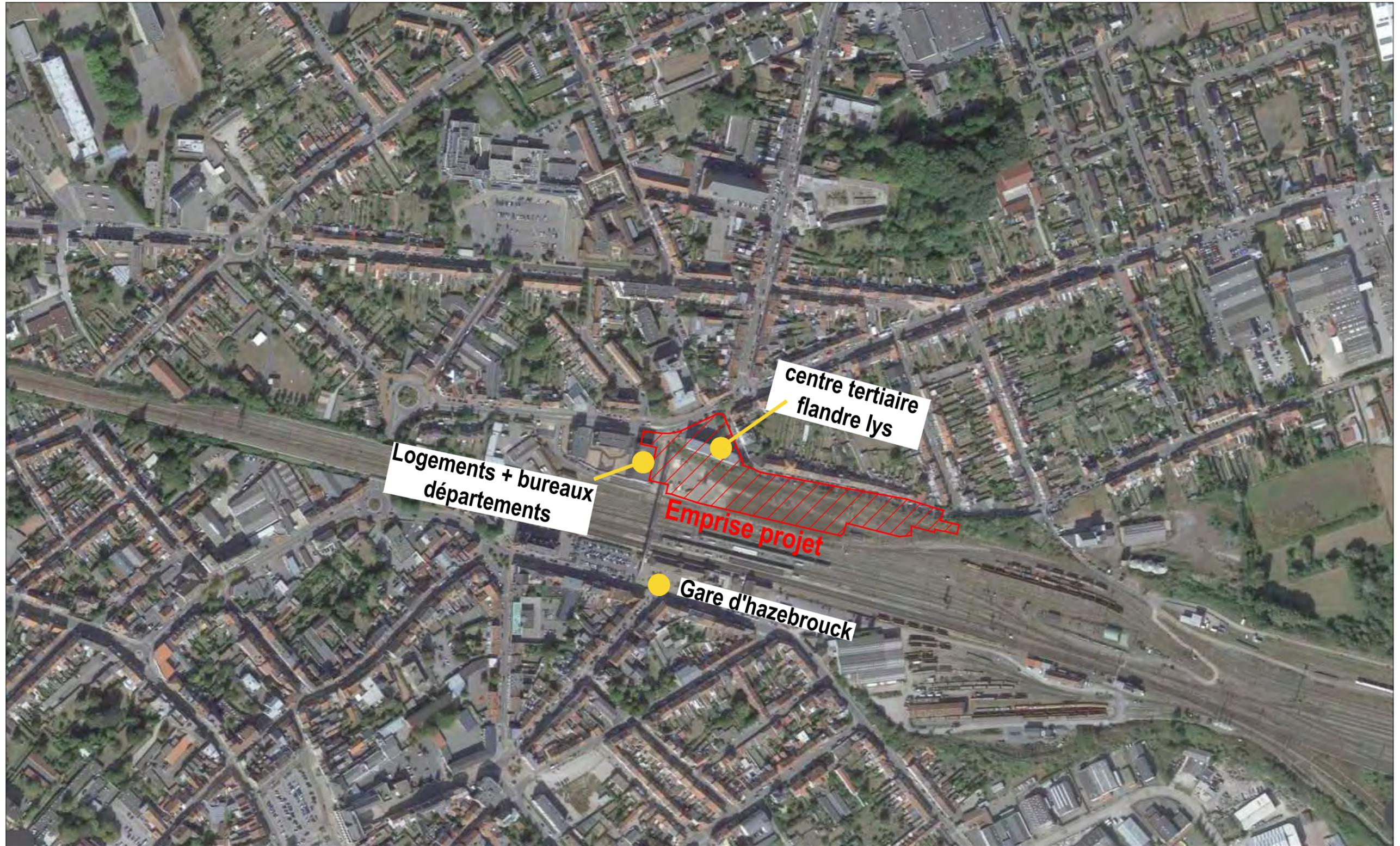
AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL EN GARE D'HAZEBROUCK	Nom : Plan existant avec emprise projet			Echelle : 1/1000	<u>Maitrise d'ouvrage :</u> CCFI 222 bis rue de Vieux Berquin 59190 Hazebruck	<u>Maitrise d'oeuvre :</u> Architecte mandataire : Explorations Architecture 1 bis Cité Paradis 75010 PARIS T + 33 1 44 61 70 58 / F : + 33 1 42 46 20 36 hazebruck@explorations-architecture.com	Paysagistes : Agence Laure Planchais 5 rue de Charonne 75011 Paris agence-laureplanchais@orange.fr	BET Structure : IGREC 127 avenue d'Italie 75013 Paris francois-seret@y-ingenierie.com	BET Transports: RR&A 15 avenue de la paix BP30069 F-67002 Strasbourg cedex hbe@rra.fr	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Indice</th> <th>Modifications</th> <th>Date</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> </tbody> </table>	Indice	Modifications	Date	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Format A3
	Indice	Modifications	Date																													
	-	-	-																													
-	-	-																														
-	-	-																														
-	-	-																														
-	-	-																														
-	-	-																														
Emetteur : EA	Phase : PC	Indice : 0	Date : Février 2022																													



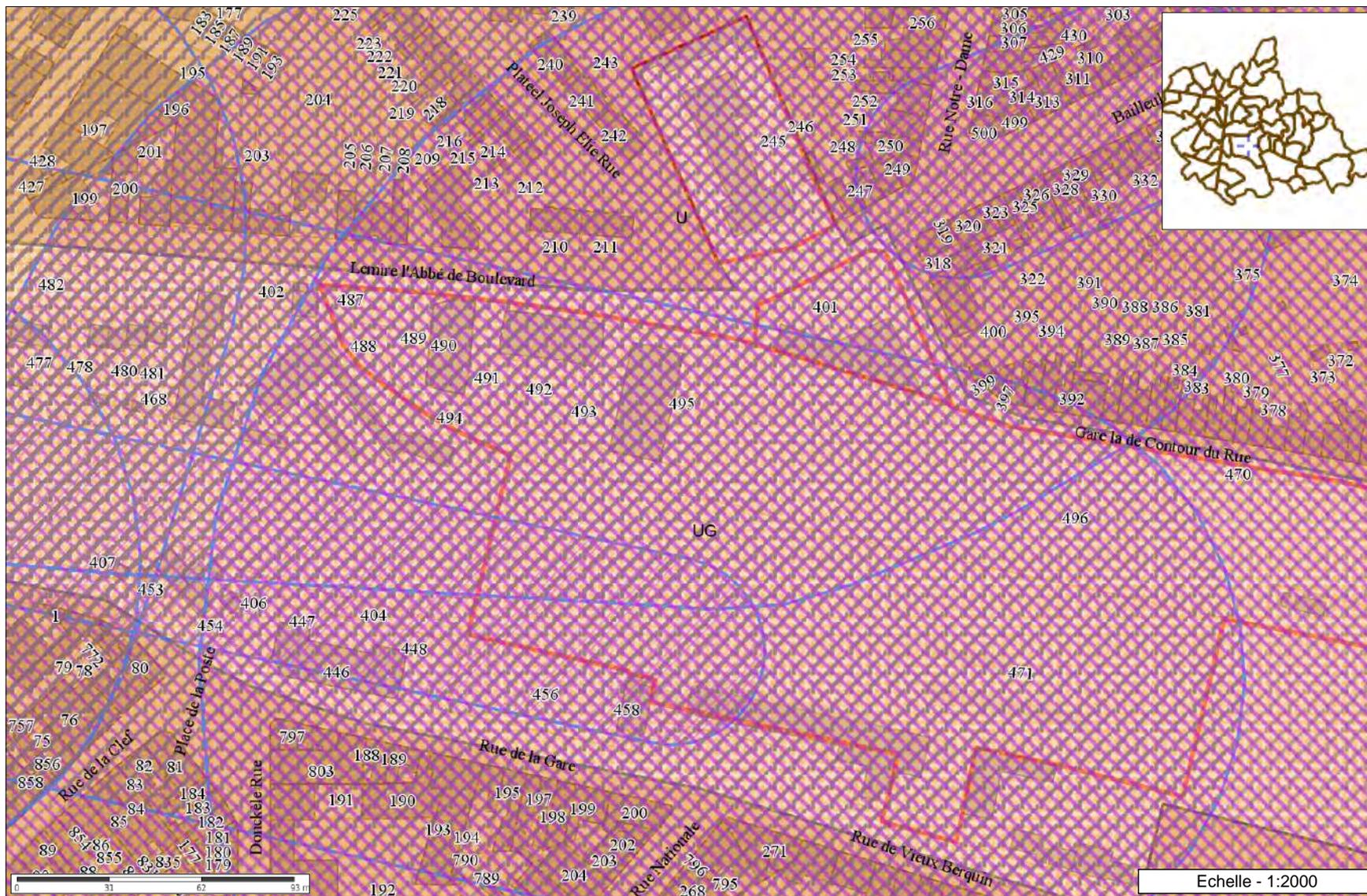
AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL EN GARE D'HAZEBROUCK	Nom : Photographie du terrain dans son environnement proche - Dec 2019		Echelle : ...	Maitrise d'ouvrage : CCFI 222 bis rue de Vieux Berquin 59190 Hazebrouck	Maitrise d'oeuvre : Architecte mandataire : Explorations Architecture 1 bis Cité Paradis 75010 PARIS T + 33 1 44 61 70 58 / F : + 33 1 42 46 20 36 hazebrouck@explorations-architecture.com	Paysagistes : Agence Laure Planchais 5 rue de Charonne 75011 Paris agence-laureplanchais@orange.fr	BET Structure : IGREC 127 avenue d'Italie 75013 Paris francois-seret@y-ingenierie.com	BET Transports: RR&A 15 avenue de la paix BP30069 F-67002 Strasbourg cedex hbe@rra.fr	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Indice</th> <th>Modifications</th> <th>Date</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> </tbody> </table>	Indice	Modifications	Date	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Format A3
	Indice	Modifications	Date																									
	-	-	-																									
-	-	-																										
-	-	-																										
-	-	-																										
-	-	-																										
Emetteur : EA	Phase : PC	Indice : 0	Date : Février 2022																									



AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL EN GARE D'HAZEBROUCK	Nom : Photographie du terrain dans son environnement lointain - Dec 2019			Echelle : ...	<u>Maîtrise d'ouvrage :</u> CCFI 222 bis rue de Vieux Berquin 59190 Hazebrouck	<u>Maîtrise d'oeuvre :</u> Architecte mandataire : Explorations Architecture 1 bis Cité Paradis 75010 PARIS T + 33 1 44 61 70 58 / F : + 33 1 42 46 20 36 hazebrouck@explorations-architecture.com	Paysagistes : Agence Laure Planchais 5 rue de Charonne 75011 Paris agence-laureplanchais@orange.fr	BET Structure : IGREC 127 avenue d'Italie 75013 Paris francois-seret@y-ingenierie.com	BET Transports: RR&A 15 avenue de la paix BP30069 F-67002 Strasbourg cedex hbe@rra.fr	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Indice</th> <th>Modifications</th> <th>Date</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> </tbody> </table>	Indice	Modifications	Date	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Format A3
	Indice	Modifications	Date																													
	-	-	-																													
-	-	-																														
-	-	-																														
-	-	-																														
-	-	-																														
-	-	-																														
N° : PC8	Date : Février 2022	Emetteur : EA	Phase : PC	Indice : 0																												



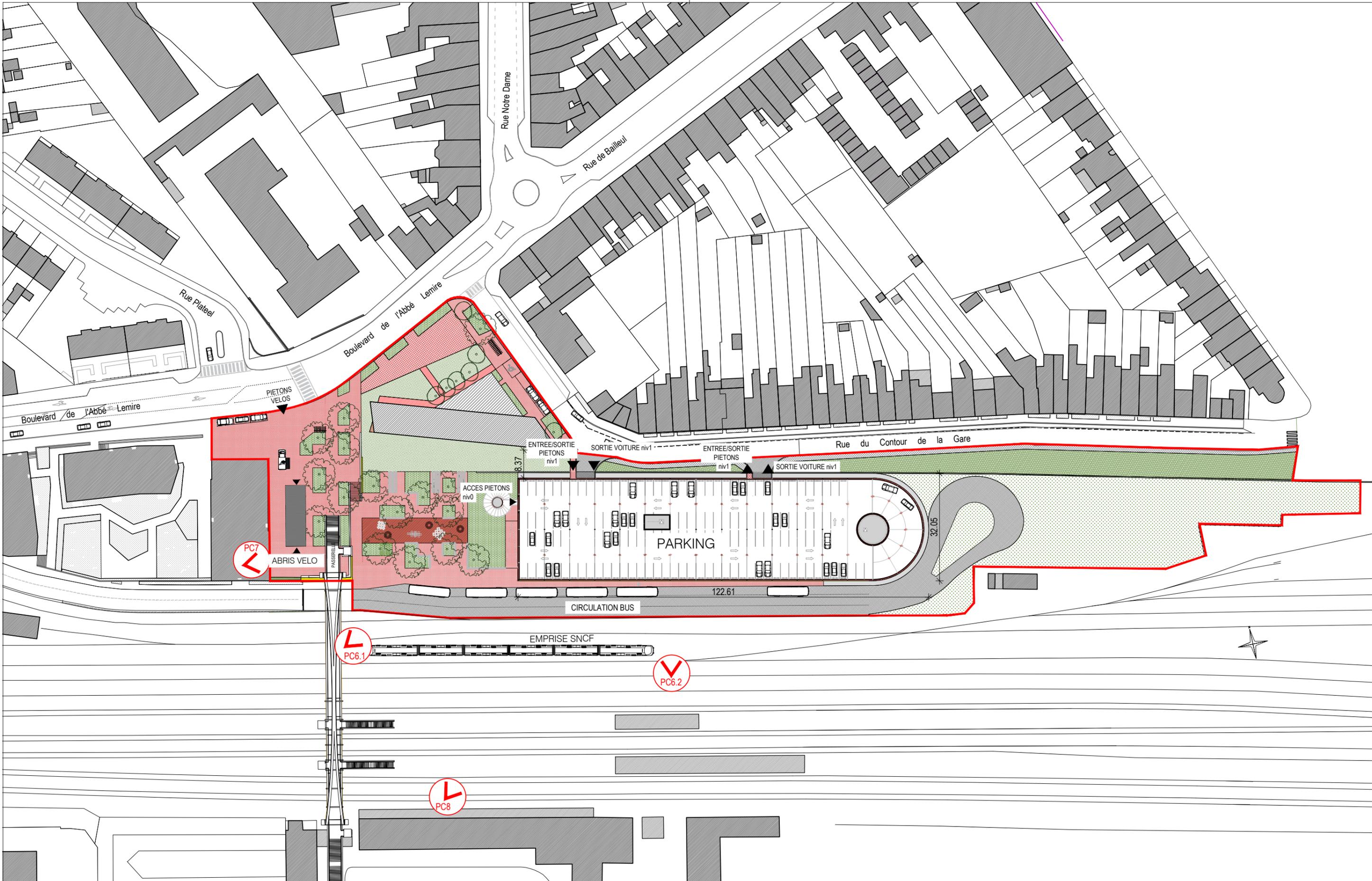
AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL EN GARE D'HAZEBROUCK	Nom : Plan des abords du projet - 2021			Echelle :1/4000	<u>Maîtrise d'ouvrage :</u> CCFI 222 bis rue de Vieux Berquin 59190 Hazebrouck	<u>Maîtrise d'oeuvre :</u> Architecte mandataire : Explorations Architecture 1 bis Cité Paradis 75010 PARIS T + 33 1 44 61 70 58 / F : + 33 1 42 46 20 36 hazebrouck@explorations-architecture.com	Paysagistes : Agence Laure Planchais 5 rue de Charonne 75011 Paris agence-laureplanchais@orange.fr	BET Structure : IGREC 127 avenue d'Italie 75013 Paris francois-seret@y-ingenierie.com	BET Transports: RR&A 15 avenue de la paix BP30069 F-67002 Strasbourg cedex hbe@rra.fr	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Indice</th> <th>Modifications</th> <th>Date</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> </tbody> </table>	Indice	Modifications	Date	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Format A3
	Indice	Modifications	Date																										
	-	-	-																										
-	-	-																											
-	-	-																											
-	-	-																											
-	-	-																											
Emetteur : EA	Phase : PC	Indice : 0	Date : Février 2022																										



Les informations contenues sur les cartes ne sont pas contractuelles, elles ne peuvent en aucun cas engager la responsabilité de la collectivité.

Copyright

Bâti dur	Données cadastrales DGI 2019
Parcelle	Données cadastrales DGI 2019
Parcelle (Infos propriétaire masquées)	Données cadastrales DGI 2019
Z	Documents d'urbanisme aux standards CNIG CC et PLU (version 2017c)



AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL EN GARE D'HAZEBROUCK	Nom : Plan masse des constructions à édifier		Echelle : 1/1000	Maîtrise d'ouvrage :	Maîtrise d'oeuvre :	Paysagistes :	BET Structure :	BET Transports :	Indice	Modifications	Date	Format
	Emetteur : EA	Phase : PC	Indice : 0	N° : PC2	CCFI 222 bis rue de Vieux Berquin 59190 Hazebrouck	Explorations Architecture 1 bis Cité Paradis 75010 PARIS T + 33 1 44 61 70 58 / F : + 33 1 42 46 20 36 hazebrouck@explorations-architecture.com	Agence Laure Planchais 5 rue de Charonne 75011 Paris agence-laureplanchais@orange.fr	IGREC 127 avenue d'Italie 75013 Paris francois-seret@y-ingenierie.com	RR&A 15 avenue de la paix BP30069 F-67002 Strasbourg cedex hbe@rra.fr	-	-	
			Date : Février 2022						-	-	-	

AMÉNAGEMENT DU PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL EN GARE D'HAZEBROUCK

PHASE : PERMIS DE CONSTRUIRE

PC 4 / NOTICE ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE



Maîtrise d'Ouvrage



Communauté de Communes de Flandre Intérieure (CCFI)
Hôtel Communautaire,
222 bis rue de Vieux Berquin
59190 Hazebrouck

Maîtrise d'Œuvre



Explorations Architecture,
Architecte mandataire
1bis, cité Paradis
75010 Paris



Agence Laure Planchais
Paysage et urbanisme
5 rue de Charonne
75011 PARIS



IGREC INGENIERIE SAS
127, avenue d'Italie CS 21405
75214 Paris Cedex 13



RR&A Roland Ribí & Associés
transports et déplacements
15 avenue de la Paix BP 30069
F-67002 Strasbourg Cedex

SOMMAIRE

1. PRESENTATION DU SITE 2

2. PARTI ARCHITECTURAL ET FONCTIONNEL 4

2.1 L'INTERMODALITÉ 4

- 2.1.1 UNE GARE ROUTIERE INDEPENDANTE
- 2.1.2 DES PARCOURS DE VELOS CLARIFIES
- 2.1.3 UN PARKING DESSERVI A MI HAUTEUR

2.2 UNE ARCHITECTURE EMBLEMATIQUE 6

- 2.2.1 UN GABARIT MAITRISE
- 2.2.2 DES FACADES EN BRIQUE ET METAL DEPLOYE
- 2.2.3 UN ESCALIER BELVEDERE

2.3 FONCTIONNEMENT DU PARKING 9

- 2.3.1 DESSERTE VEHICULES
- 2.3.2 CIRCULATION DES PIETONS
- 2.3.3 LOCAUX TECHNIQUES

2.4 AMENAGEMENTS INTERIEURS ET MISE EN LUMIERE 10

- 2.4.1 AMENAGEMENTS INTERIEURS
- 2.4.2 MISE EN LUMIERE

2.5 ACCESSIBILITE 12

- 2.5.1 AMENAGEMENTS EXTERIEURS
- 2.5.2 ACCES ET SORTIE DU PARKING
- 2.5.3 PLACES DE STATIONNEMENT RESERVEES

2.6 PLU 12

- 2.6.1 ZONE
- 2.6.2 LIMITE D'EMPRISE

3. LE PROJET DES AMENAGEMENTS DES ESPACES

EXTERIEURS 14

3.1 UN PROJET SUR DEUX NIVEAUX 14

- 3.1.1 L'UNITE ENTRE LES DEUX NIVEAUX
- 3.1.2 LE NIVEAU HAUT
- 3.1.3 LE NIVEAU BAS

3.2 LE TRAVAIL DU VEGETAL 16

- 3.2.1 DENSIFIER LA COULEE VERTE 16
- 3.2.2 DISTINGUER LES «PLANTATIONS URBAINES»
- 3.2.3 LE NIVEAU HAUT COMPOSE DE DEUX ENTITES 24
 - 3.2.3.a L'arrivée de la passerelle
 - 3.2.3.b Le square retrouvé
- 3.2.4 LA PLACE BASSE 28

1. PRÉSENTATION DU SITE

La présente notice porte sur l'aménagement d'un pôle multmodal en gare d'Hazebrouck. Celui-ci intégrera la construction d'un parking d'un abris vélos ainsi que l'aménagement d'une gare routière, de deux places hautes et d'un square bas.

Le projet se situe sur un ancien terrain SNCF au nord de la gare de Hazebrouck.

Il se situe sur un ensemble de cinq parcelles qui sont les suivantes : 0288, 0401, 0470, 0496

Le terrain, en contrebas, est délimité par les voies ferrées au Sud, le Bd de l'abbé Lemire au nord-ouest et la rue du contour de la gare à l'est. Il est accessible depuis la nouvelle voie d'accès basse et depuis la place haute au niveau du Bd de l'Abbé Lemire.

Le site est situé dans une emprise, soumis au règlement de la zone UG du plan local d'urbanisme de la ville de Hazebrouck.

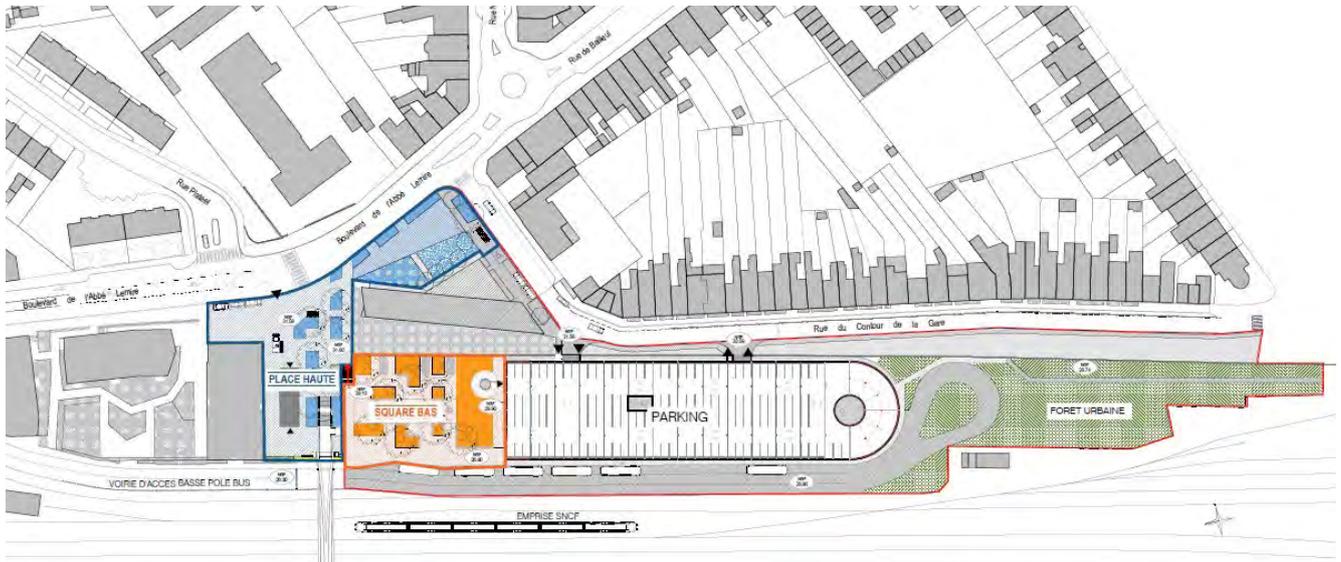
Le projet de parking et de pôle bus ainsi que le square se situent sur les parcelles CT 496 et CR288. Les parcelles sont des anciennes friches SNCF dépourvu de toute construction et sans végétations. Celles-ci ont reçu un traitement de dépollution par l'EPF avant sa cession à la CCFI. Les parcelles sont donc imperméabilisées. Actuellement elle accueille la base vie et la zone chantier pour les travaux de la nouvelle passerelle.



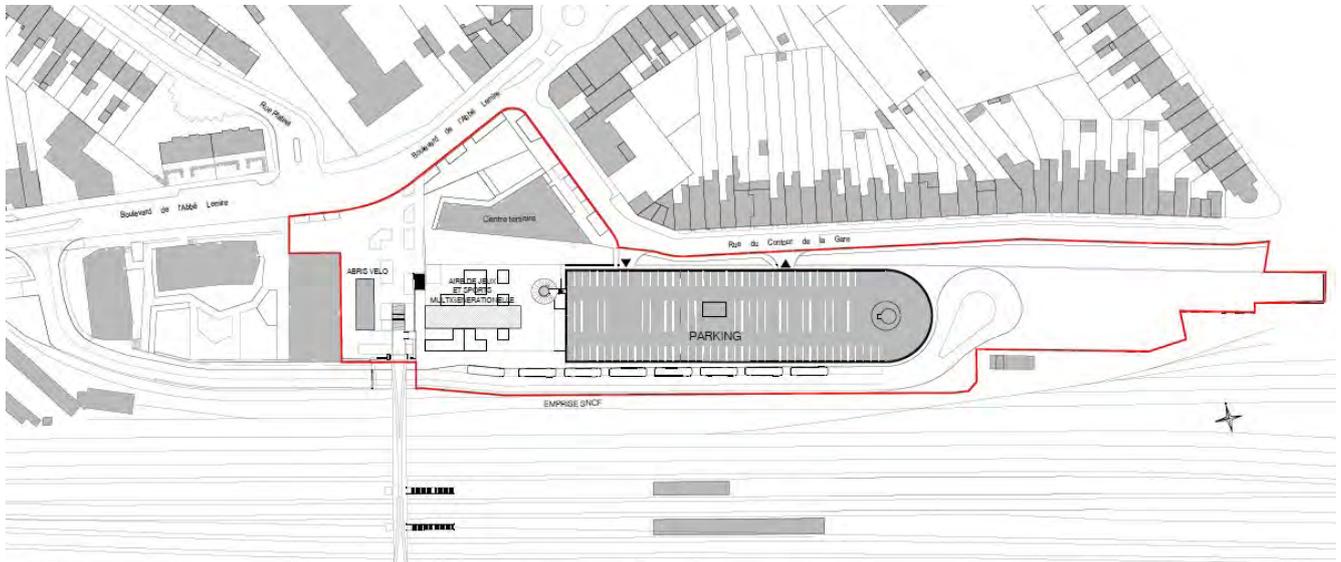
Vue satellite du site état existant



Emprise du projet sur plan cadastrale



Délimitation des différents espaces du projet



Emprise de projet



Plan masse

2. PARTI ARCHITECTURAL ET FONCTIONNEL

Le projet pour le PEM de Hazebrouck vise 3 objectifs :

- Créer une intermodalité efficace au Nord de la gare,
- Donner une identité forte à cette nouvelle entrée de ville.
- Proposer des espaces publics animés et écologiques,

2.1 L'INTERMODALITÉ

Notre projet propose une intermodalité à la fois efficace et sécurisée pour toutes les catégories d'usagers. Il s'appuie sur une répartition spatiale des flux entre le haut et le bas du site.

2.1.1 Une gare routière indépendante

La nouvelle gare routière est installée sur le terrain naturel entre les voies ferrées et le parking silo. Les études en début de phase et les demandes de la Maîtrise d'ouvrage nous ont orientés sur le développement d'un accès double sens en partie basse du site. L'accès (contrôlé par barrière) est desservi par la nouvelle voirie d'accès au sud et une aire de retournement à l'est du site ce qui permet au bus de faire demi-tour. Cette disposition est à la fois fonctionnelle et économique, elle permet d'optimiser les temps de parcours des bus. Elle développe une organisation linéaire avec 6 emplacements de bus le long d'un quai unique qui pourrait être augmenté à 8 quais selon nécessité. Du point de vue de la sécurité des personnes, les piétons n'ont jamais à traverser de voie bus.

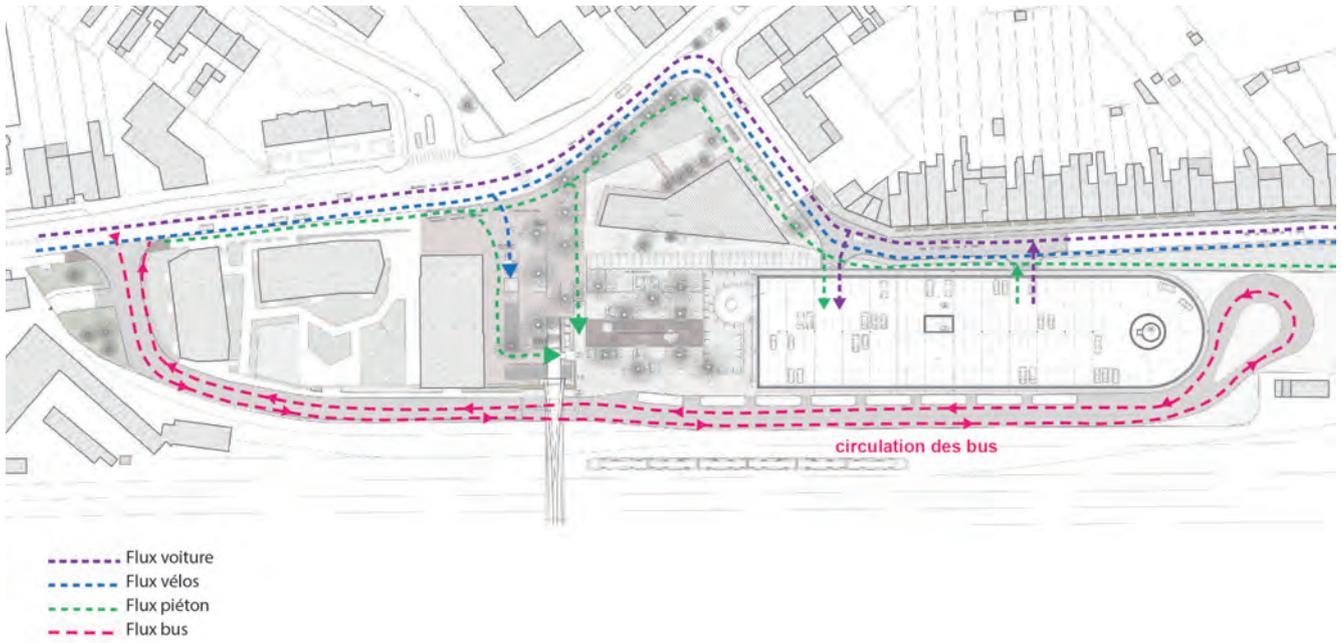
2.1.2 Des parcours de vélos clarifiés

En partie haute du site, les parcours vélos s'organisent le long de du Bd de l'Abbé Lemire et de la rue du Contour de la gare.

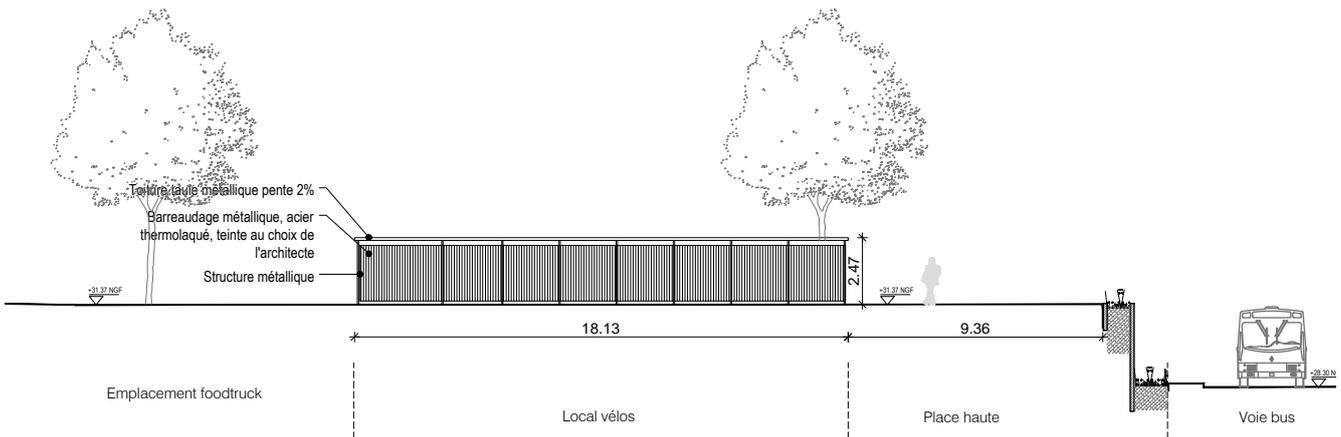
Les cyclistes arrivant par le Bd de l'Abbé Lemire pourront garer leurs vélos dans un emplacement sécurisé sur la place haute à l'arrivée de la passerelle ou bien sur des arceaux situés à proximité et le long de la rue du contour de la gare. L'emplacement sécurisés est matérialisé par un abris fermé indépendant et accessible par badge ou clé type abris SNCF couverts et verrouillés par la carte PassPass.

2.1.3 Un parking desservi à mi-hauteur

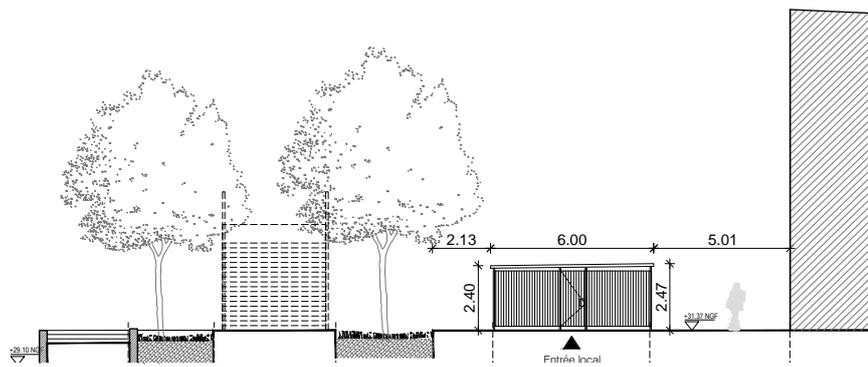
Le nouveau parking silo est desservi pour les voitures par la rue du Contour de la gare. Cette disposition permet d'éviter tout croisement avec le flux principal de la gare routière située en partie basse du site. La desserte du silo par un niveau intermédiaire permet également une bonne répartition des flux montant et descendant dans le bâtiment, en fonction des places disponibles.



Plan de l'intermodalité en phase APD



Elévations de l'abris vélo de 60 places sécurisées



Elévations de l'abris vélo de 60 places sécurisées

2.2 UNE ARCHITECTURE EMBLEMATIQUE

Notre projet développe une architecture emblématique afin que le parking silo s'intègre élégamment dans son environnement et reflète l'identité nordiste d'Hazebrouck.

2.2.1 Un gabarit maîtrisé

Nous proposons un parking de 551 places qui occupe une emprise aussi compacte que possible afin de respecter le PLU (retrait de 10m par rapport à la limite du domaine ferroviaire), de conserver le mur de soutènement de la rue du Contour de la gare et de libérer de l'espace généreux pour l'espace boisé à l'Est. Le parking s'organise sur 4 niveaux mais la hauteur perçue du parking reste inférieure à celle des maisons sur la rue du Contour de la gare.

Le local du personnel bus ainsi que le local de surveillance sont intégrés au rez de chaussée. La salle du personnel bus reste accessible directement depuis la place basse.

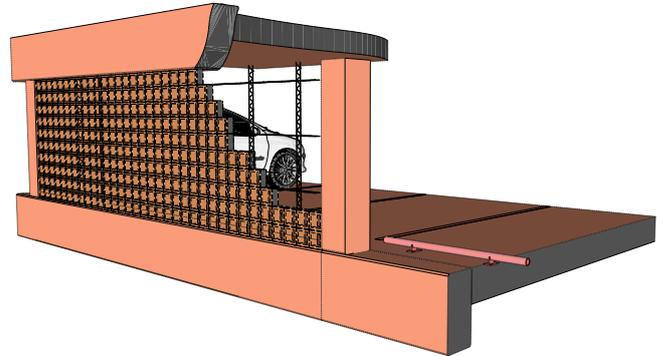
2.2.2 Des façades en brique et métal déployé

Les façades du parking font largement appel à un matériau à la fois durable, élégant et local : la brique. Cette dernière est mise en œuvre sous la forme de claustra qui laissent passer l'air et la lumière tout en masquant les véhicules (parking largement ventilé au sens de la réglementation incendie). La mise en œuvre de briques de réemploi sera étudiée dans les phases ultérieures du projet pour diminuer le bilan carbone du projet.

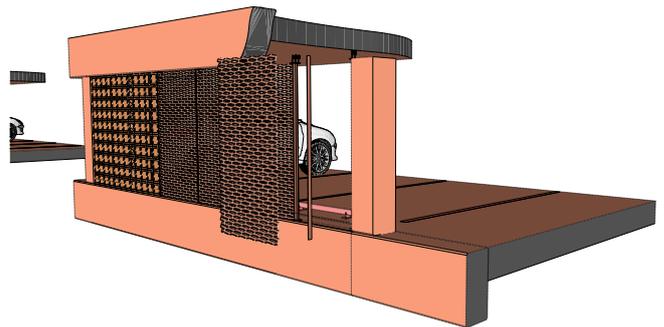
L'utilisation de la brique est combinée avec la mise en place de tôle déployée en acier corten. L'utilisation de la brique permettra de matérialiser le lettrage «HAZEBROUCK».

Les façades Nord et Sud seront composées de briques et de tôle déployée. La façade Est sera réalisée uniquement en tôle déployée. La façade Ouest, sera quant à elle semi ouverte avec des garde-corps en tôle déployée aux étages.

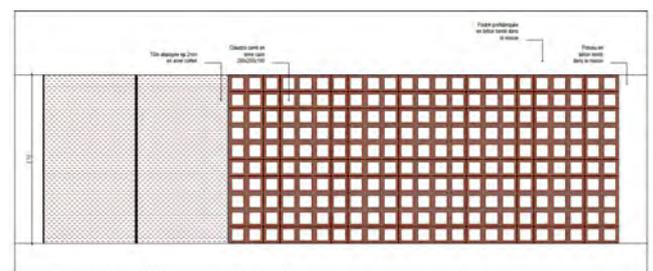
De nuit, le claustra est rétro éclairé pour révéler un lettrage monumental « HAZEBROUCK » qui signale l'arrivée en ville pour les trains. L'espace intérieur du parking offre des perspectives dégagées garantissant une bonne sécurité passive. L'éclairage intérieur est assuré par des carrés de lumière en plafond.



Axonométrie de la façade en brique



Axonométrie de la façade en brique et métal



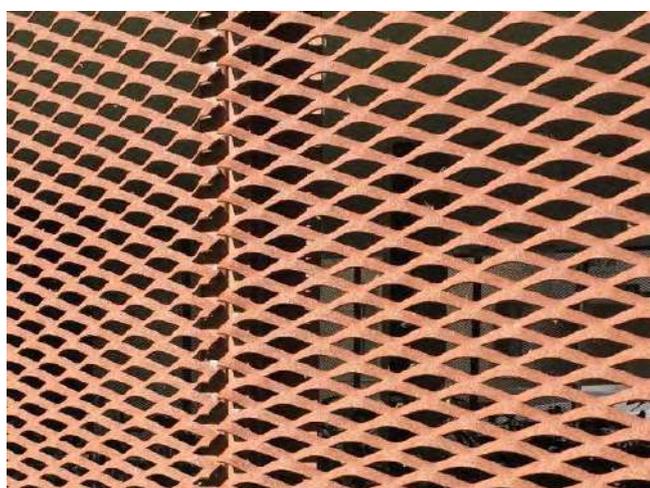
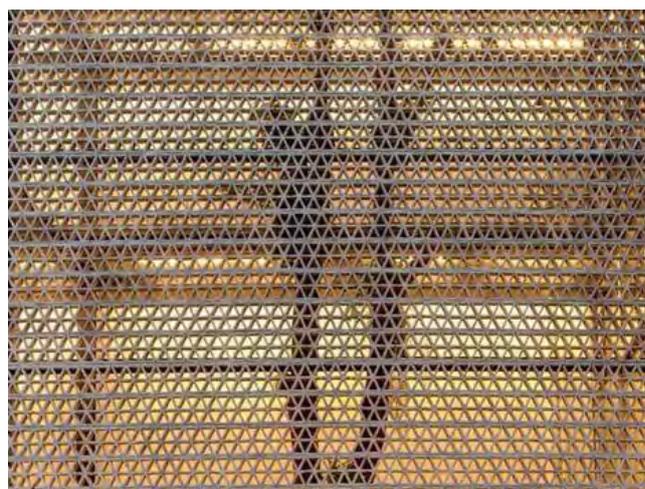
Extrait de l'élévation Sud



Perspective concours depuis la passerelle



Références de façades en brique



Références de tôle déployée en acier corten



Références de métal déployé

2.2.3 Un escalier belvédère

Le parking est desservi par un large escalier hélicoïdal qui constitue un contrepoint vertical à la structure horizontale de la nouvelle passerelle. Cet escalier métallique s'enroule autour d'un ascenseur pour devenir un véritable belvédère sur le paysage urbain. Celui-ci sera réalisé en béton et les garde-corps reprendront le vocabulaire du parking avec de la tôle déployée. Il met en scène les parcours quotidiens des usagers qui utilisent le parking. Il participe d'une animation ludique et continue du lieu, comme le grand escalier d'un théâtre. Il affirme le PEM comme une nouvelle centralité dans la région.



Références d'escaliers belvédères



Références d'escaliers monumentaux



2.3 FONCTIONNEMENT DU PARKING

Le parking compte 551 places voitures réparties et 10 places motos sur quatre niveaux de la façon suivante :

- 131 places au niveau 0
- 131 places au niveau 1
- 143 places au niveau 2
- 146 places au niveau 3
- 10 places motos au niveau 1

Sont comprises dans ce calcul les places suivantes:

- 110 places de stationnement pour voitures électriques
- 12 places PMR
- 4 places de covoiturage

2.3.1 Desserte véhicules

L'accès et la sortie des voitures du parking se font depuis la rue du contour de la gare

Une rampe double sens à l'est du parking permet d'accéder aux différents niveaux.

Les voies de circulations à sens unique ont une largeur de 5m permettant des manoeuvres et des girations aisées.

Le cheminement des véhicules s'effectue en boucle.

2.3.2 Circulation des piétons

L'accès piéton se fait principalement depuis la place jardin au niveau 0. Un accès est également prévu depuis la rue du contour de la gare.

Un escalier au centre et à l'est du parking permet d'atteindre les différents niveaux depuis l'intérieur du parking. Un escalier belvédère extérieur qui intègre un ascenseur permet également d'accéder à tous les niveaux du parking.

2.3.3 locaux techniques

Les locaux techniques se situent au niveau 0 sous la rampe du parking. Un local CFO est disposé à tous les niveaux à côté de l'escalier d'accès central.

2.4 AMENAGEMENTS INTERIEURS ET MISE EN LUMIERE

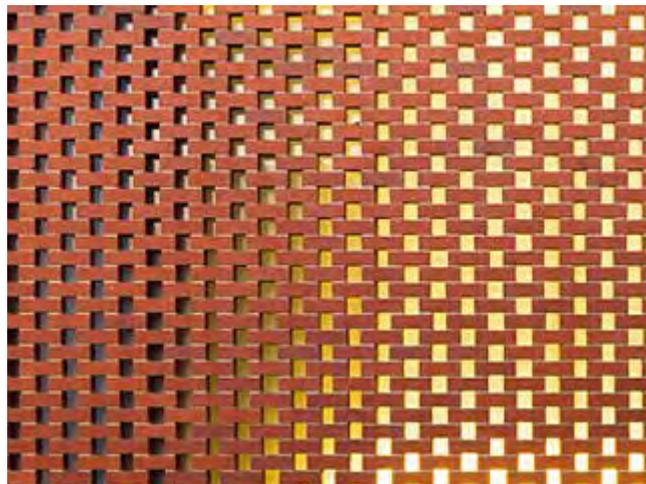
2.4.1 Aménagements intérieurs

L'aménagement des plateaux du parc de stationnement sera basé sur une palette de teintes sobres

Un code couleur sera mis en place pour identifier chaque niveau et un camaïeu de couleurs sera choisi en concertation avec la MOA pour localiser les zones de stationnement

Des butées de parking en acier seront mises en place pour les places de parking proches des façades

Une glissière sera mise en place dans la rampe ainsi qu'à l'arrière de la façade ouest.



Référence de mise en lumière de briques ajourées

2.4.2 Mise en lumière

La mise en lumière du projet prend 3 formes différentes:

- La mise en lumière de la façade. Le travail des claustras de brique laisse apparaître de nuit les lettres d'HAZEBROUCK par rétro éclairage.
- La mise en lumière du parking par des néons graphiques
- La mise en lumière des espaces extérieurs.

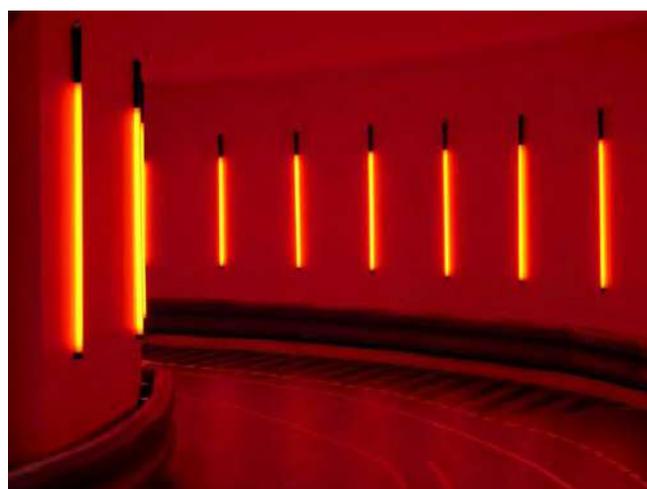
Le projet de mise en lumière des espaces extérieurs vise à valoriser le site par des ambiances chaleureuses tout en restituant au maximum les teintes naturelles. Les parcours les plus directs seront éclairés de manière plus intense pour mieux se détacher dans les ambiances nocturnes. Les parties à dominantes végétales seront faiblement éclairées sur la place et non éclairées dans la partie boisée (uniquement balisage de cheminement et piste cyclable) de manière à limiter au maximum les risques de nuisance pour la biodiversité.



Référence de mise en lumière extérieure



Mise en lumière de la façade Sud - Perspective du concours



Références de mise en lumière intérieure

2.5 ACCESSIBILITÉ

2.5.1 Aménagements extérieurs

Les pentes et les accès au parking sur le square bas sont inférieurs à 4%.

Les cheminements ont une largeur supérieure à 1,40m

Les sols sont non glissants, non réfléchissants et sans obstacles à la roue. Aucun ressaut ne survient sur les cheminements.

2.5.2 Accès et sortie du parking

L'accès et la sortie des piétons se fait de plain pied depuis le square bas

L'accès depuis la rue du contour de la gare est également possible par le biais d'une passerelle non PMR.

2.5.3 Places de stationnement réservées

12 places PMR se situe au niveau 0, en lien direct avec la place basse

2.6 PLU

2.6.1 Zone

Le site est situé dans une emprise, soumis au règlement de la zone UG du plan local d'urbanisme de la ville de Hazebrouck.

2.6.2 Limite d'emprise

L'implantation du parking respecte la distance minimale de 10m par rapport à l'emprise des voies ferrées (article 4.2).

3. LE PROJET DES AMÉNAGEMENTS DES ESPACES EXTERIEURS

L'aménagement des espaces publics est conçu dans un esprit ludique et pragmatique. Il offre un univers coloré et s'appuie au maximum sur le nivellement actuel (terrassements réduits au minimum). Il ne nécessite pas la réalisation d'un génie civil lourd (pas de gare routière « sur dalle »). Il est tout de même prévu la création d'un mur de soutènement pour créer un escalier qui fera le lien entre les 2 niveaux du projet.

3.1 UN PROJET SUR 2 NIVEAUX

3.1.1 L'unité entre les deux niveaux

La coulée verte commence depuis l'Est de la rue du Contour de la gare. Elle est renforcée dans le projet en partie basse, poursuivie en partie haute par l'élargissement du talus au Sud du centre tertiaire et vient s'enrouler autour du bâtiment de centre tertiaire dans une configuration plutôt boisée, avec une gestion forestière. Puis, sur les espaces de déplacement, d'usage, on retrouve des essences arborées isolées issues de cette coulée verte, ou bien avec des essences plus singulières avec des couleurs spécifiques (feuillage jaune / vert doré) mais toujours adaptées à leur environnement. Enfin, le choix des sols rouges permet aussi de faire le lien du projet entre les deux niveaux.

3.1.2 Le niveau haut

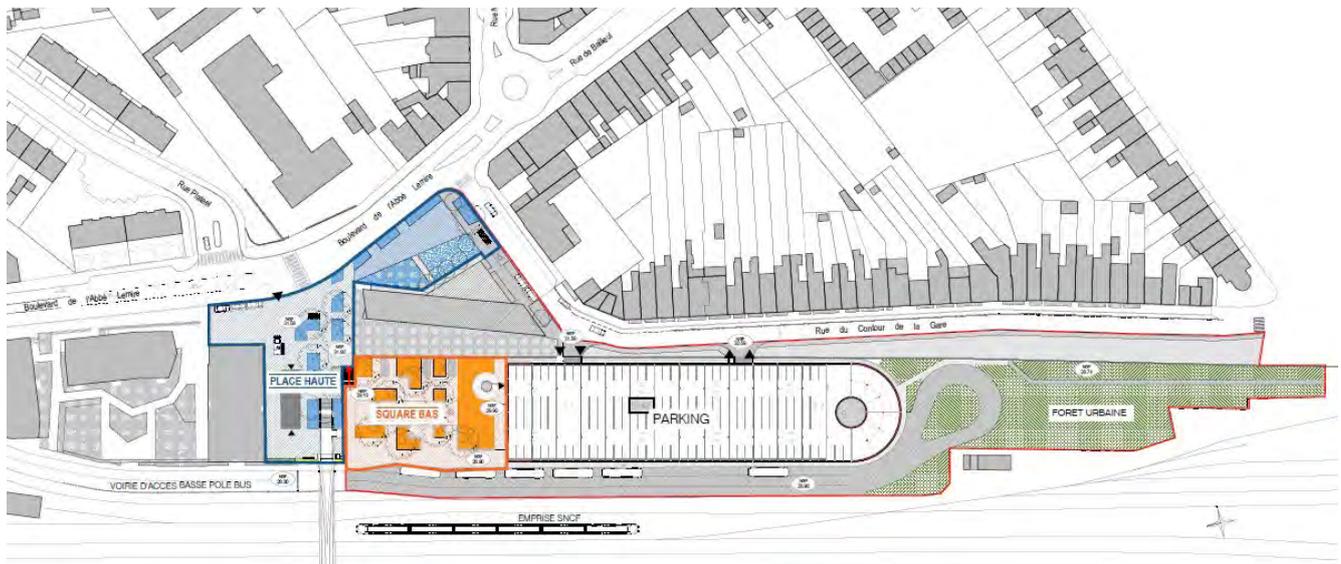
La prolongation du niveau haut depuis le boulevard de l'Abbé Lemire et la résidence Duval jusqu'au nouveau mur de soutènement contre le nouvel escalier permet de raccrocher l'arrivée de la passerelle où les flux doivent être lisibles, les usagers doivent bien comprendre les différents espaces pour se déplacer facilement et trouver les différents services proposés par le PEM : bus, vélos, parking, etc.

3.1.3 Le niveau bas

Le PEM regroupe le parking silo et la gare routière. Ce projet de PEM s'inscrit dans un espace étroit de part des contraintes voisines SNCF au sud, de la différence de niveaux entre le RDC parking et la rue du Contour de la gare, et des contraintes du PLU.

L'objectif du projet est de rendre les flux (bus, piétons, cycles, voitures) les plus naturels fluides possibles. Dans cette logique nous avons fait le choix de déplacer l'emplacement foodtruck en partie haute pour éviter les croisements de flux sur la voie Duval.

En partie basse à l'Est, la zone boisée permet le développement de la biodiversité et de retrouver des espaces largement végétalisés en ville. Côté place basse on retient la mixité des usages : attente bus, jeux/sports multigénérationnels, pique-nique en situation Sud. La place est très végétalisée avec un grand talus boisé qui vient enrouler la CCI et permet de créer un univers vert : grands arbres, plots de massifs arbustifs et de vivaces, plantes grimpances sur les murs de soutènement.



Délimitation des différents espaces du projet



Plan masse

3.2 LE TRAVAIL DU VÉGÉTAL

3.2.1 Densifier la coulée verte

Nous souhaitons densifier la coulée verte existante afin de profiter d'un large espace en partie basse à l'Est du parking silo avec pour l'objectif de développer la biodiversité, tant sur le point floristique que faunistique. Les bâches en plastiques existantes situées sur le talus boisé existant (terrain SNCF en limite Sud de la rue du Contour de la gare) seront supprimées. La végétation étant aujourd'hui bien installée, ces bâches ne sont plus nécessaires. Pour le talus créé sous la CCI nous préconisons une bâche en toile de paillage biodégradable.

Nous avons choisi un mélange de semis, de baliveaux, et de jeunes plants permettant une grande capacité de croissance et une bonne installation sur un terrain potentiellement pollué (SNCF).

Nous proposons une gestion extensive de ces espaces : possibilité de faire des relevés écologiques en partenariat avec des associations ou écologues par exemple. Vous pouvez décider de laisser s'installer progressivement la végétation et de faire une sélection des arbres d'avenir ou bien plus simplement laisser la végétation s'installer tout en veillant à tenir le boisement de façon à ce qu'il n'y ait pas de propagation des essences dans les terrains de la SNCF. NB : les essences choisies seront locales et non invasives.

Selon les demandes émises lors du rendu de l'APS, nous proposons l'installation d'une clôture permettant à la fois de protéger un écosystème en devenir, et d'éviter des désagréments possibles en termes d'occupation de cet espace qui ne serait pas souhaité.

Ce petit bois aura un intérêt écologique mais également esthétique puisqu'il offrira un accompagnement du parking silo et de la place basse depuis la passerelle mais aussi depuis les quais de la gare, avec une variation des ambiances et des couleurs au fil des saisons.

3.2.2 Distinguer les «plantations urbaines»

Sur les parties plus urbaines ce bois vient se déployer comme des échantillons du boisement largement plantés avec de grands sujets avec des feuillages verts clairs (et jaunes à l'automne) pour contraster avec les sols rouges. Les massifs plantés dans les parties plus urbaines seront composés d'une palette végétale dite plus « horticole » mais toujours avec des végétaux provenant de la région ou acclimatés à la région. Nous ne prévoyons pas d'arrosage dans les plantations qui sont toutes en pleine terre, nous sélectionnerons des essences qui se débrouillent très bien avec de bonnes conditions de plantations : grands espaces plantés non couverts permettant un bon développement des sujets de manière autonome.

Densifier la coulée verte



Semis/baliveaux/jeunes plants N+1an (projet Belle-île-en-Terre Agence Laure Planchais concepteur)



Point de vue identique N+14ans (projet Belle-île-en-Terre Agence Laure Planchais)



Percement d'une dalle béton sans aucune plantation (la végétation s'est installée toute seule) N+1an (projet Belle-île-en-Terre Agence Laure Planchais concepteur)



Point de vue identique N+14ans (projet Belle-île-en-Terre Agence Laure Planchais)

Distinguer les «plantations urbaines»



Place jardin à Lyon (Part Dieu sortie Est)



Parvis du centre de R&D Air Liquide (Agence Laure Planchais concepteur)

Extrait du PLU «PARTIE 1. Dispositions générales

«a) Règles générales de plantations

L'organisation spatiale du projet doit s'appuyer sur les composantes du paysage préexistant, tenant compte :

- des ensembles végétaux (dont les espaces boisés existants), des plantations d'alignement, présentant un intérêt paysager et/ou écologique ;
- des cheminements existants éventuels (allées et chemins) ;
- de la topographie.

Les haies existantes doivent être maintenues ou remplacées par l'utilisation d'essences locales figurant sur la liste annexée.

Tout arbre remarquable identifié au plan de zonage abattu doit être remplacé.

Les plantations arbres et arbustes, seront exclusivement d'essences locales figurant sur la liste annexée.

Les espaces libres de toute construction et de toute aire de stationnement doivent être plantés ou faire l'objet d'aménagement paysager.

Les aménagements paysagers doivent être conçus de façon à limiter l'imperméabilisation des sols par l'utilisation de matériaux perméables ou toute autre technique favorisant la pénétration des eaux.

Les aires de stationnement devront être plantées:

- soit à raison d'au minimum un arbre de haute tige par 50 m² de terrain affecté au stationnement et à la circulation avec un cube de terre de 2 mètres d'arête ou volume équivalent et avec une protection efficace contre les chocs des véhicules
- soit à raison de 4 m² de plantations de massifs arbustifs par 50 m² de terrain affecté au stationnement et à la circulation avec une protection efficace contre les chocs des véhicules
- Les plantations pourront être regroupées dans une fosse.

Les aires de stationnement en dalles ajourées ne comptent pas comme espaces verts.»

Réponse végétale du projet d'aménagement :

> Nous nous appuyons sur la coulée verte existante que l'on propose de poursuivre vers l'ouest du projet en partie haute, ainsi qu'en partie basse sud-est «le petit bois» du site. Le projet répond également à prévoir la continuité végétale et de promenade à l'est du site avec un futur parc qui sera aménagé dans un second temps vers l'ancien SILO.

> Les arbres isolés situés sur la place haute au sud du Boulevard de l'Abbé Lemire sont conservés et intégrés au projet, en créant des fosses de plantations plus grandes avec des plantations d'arbustes et de vivaces aux pieds de ces arbres. Cela leur permettra de se développer dans de meilleures conditions qu'actuellement (petites fosses).

> La coulée verte sera rompue ponctuellement par une entrée et une sortie véhicules sur la rue du Contour de la gare pour des raisons d'accès au nouveau parking SILO. Les arbres ou arbustes abattus pour la création des accès ne sont pas identifiés au plan de zonage comme remarquables. Nous prévoyons la plantation de sujets isolés (une quinzaine) et la création d'un boisement en partie Est du site.

> Les propositions de plantations d'arbres et d'arbustes seront locales, en partie issues de la liste annexée au PLU. Nous faisons des propositions complémentaires car sur l'annexe du PLU est indiqué «Espèces préconisées lors des plantations de haies et d'espaces verts - Liste indicative -».

> 6 places de parking créées dont 3 classiques, 3 dépose-minute et 1 PMR = 192m² soit 2 arbres minimum plantés : une quinzaine d'arbres de haute tige isolés sont prévus à la plantation en partie plus «urbaine» complétés par les plantations de jeunes plants et baliveaux de haute tige dans le futur boisement. L'implantation des futurs arbres n'est pas prévue auprès des futures zones de stationnement.

Palette végétale arborée préssentie (les essences seront affinées en phase PRO)

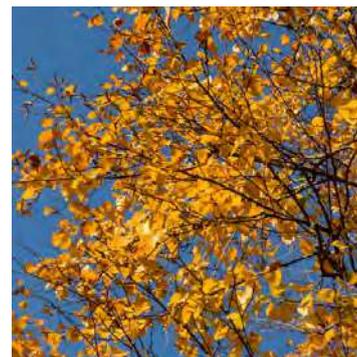
Le choix de la palette est orienté sur la localité des plantes comme le demande le PLU, ainsi que sur sa gamme de couleur automnale.



Acer Campestre



Acer Pseudoplatanus



Betula Verrucosa



Fraxinus Excelsior
'Jaspidea'



Fraxinus Excelsior



Gleditsia Triacanthos
'Sunburst'



Robinia Pseudoacacia
'Frisa'



Salix Alba



Salix Caprea (mâle)



Carpinus Betulus



Corylus Avellana



Fagus Sylvatica



Laburnum Vulgare



Prunus Avium



Quercus Robur



Salix Viminalis



Sorbus Aucuparia



Tilia Cordata

Palette végétale arbustive préssentie (les essences seront affinées en phase PRO)



Berberis thunbergii 'Maria'



Choisya goldfinger 'Limo'



Forsythia intermedia 'Weekend'



Frangula Alnus



Syringa vulgaris Primrose



Viburnum Opulus 'Xanthocarpum'



Cornus alba 'Aurea'



Cytisus scoparius



Crataegus laevigata



Sambucus racemosa 'Sutherland Gold'



Ligustrum vulgare



Sambucus Nigra 'Aurea'

3.2.3 Le niveau haut composé de deux entités

3.2.3.a. L'arrivée de la passerelle

On reste dans la logique de flux avec des cheminements larges, des vues dégagées vers le niveau bas permettant d'avoir une lecture simple et rapide des espaces proposés dans le nouveau projet d'aménagement.

L'accompagnement de la descente de la passerelle est travaillé avec des massifs plantés et des arbres à grand développement.

Nous avons intégré l'arrivée de l'ascenseur sur ce niveau haut, ainsi que la demande d'avoir des locaux vélos abrités et sécurisés en partie haute pour une simplicité de déplacements.

Nous avons fait le choix de déplacer l'emplacement food-truck dans cette continuité afin de simplifier l'installation des restaurateurs et ne pas croiser les flux avec les bus en partie basse. Une borne foraine sera mise en place ainsi qu'un point d'eau. Nous avons veillé à ne pas encombrer la voie échelle du bâtiment Duval.

Nous avons prévu trois places dépose-minute à proximité directe de la passerelle.

Concernant les revêtements de sol, nous avons prévu un traitement minéral dans les coloris rouges. Le choix des matériaux se fera en phase PRO mais les matériaux pressentis sont : l'enrobé avec finition particulière, le béton, la brique.



Gleidesbourg park - Atelier LOIDL
Béton rouge



Béton coloré dans la masse avec finition poncée (sec / mouillé)
Périers (50)



Béton clouté



Enrobé traitement de finition poncé : enrobé non traité / enrobé poncé pour création d'un calepinage (Atelier Michel Rémon architectes - paysagiste Jacques Coulon)



Appuis vélos inox



Food-truck avec terrasse éphémère

3.2.3.b. Le square retrouvé

Pour reconnecter l'arrivée de la passerelle au nord d'Hazebrouck, nous proposons de redonner l'usage du square devant la CCI.

Du fait des nombreuses inconnues qui résident dans le sous-sol de cet espace, mais aussi de nombreux réseaux connus, nous avons fait le choix de ne pas planter d'arbres à grand développement et de travailler une palette arbustive et de vivaces soignée, en créant une mise à distance avec le boulevard de l'Abbé Lemire avec de larges massifs plantés permettant de retrouver un espace minéral adossé à la CCI et son ruban boisé.

Nous conservons l'ensemble des arbres existants sur la place. Pour compléter la palette, côté bâtiment, nous sélectionnerons des essences caduques à petites feuilles permettant de laisser passer la lumière en hiver et de profiter d'une ombre légère en été.

Le sol que nous proposons pour cet espace est un sol en briques sur chant, permettant de s'inscrire dans la logique des trottoirs alentours existants et de créer une continuité avec la rue du Contour de la gare. Le pavage en brique permet aussi de singulariser cette place qui pourra être le lieu d'évènements ponctuels comme des concerts, des rassemblements, par exemple.

Nous avons souhaité redonner le caractère de square à cet espace, et pour cela nous avons choisi un mobilier en métal, avec des assises confortables dotées de dossiers et d'accoudoirs.

Des appuis vélos libres seront installés sur cette place, en acier inox pour sa robustesse.

L'accès PMR rampe à la CCI sera conservé avec une reprise des matériaux de surface en béton rouge afin de mettre en cohérence l'ensemble du projet. La rampe sera poursuivie jusqu'à l'issue de secours à l'ouest et sera protégée par le talus boisé. Une nouvelle entrée sera mise en valeur dans l'axe de l'entrée principale, avec un cheminement béton rouge de la même nature que la rampe et un emmarchement de deux marches.

Quatre places de stationnement dont une PMR (à proximité directe de la rampe d'accès à la CCI) sont prévues dans le projet.



Briques rouges sur chant



Béton avec finition désactivée (Sable d'Or les Pins - Agence Laure Planchais concepteur) - finition à définir au PRO, couleur rouge



Mobilier urbain métallique avec dossier/accoudoirs pour un confort d'usage - RAL rouge pour le projet d'Hazebrouck



Mobilier urbain métallique avec dossiers/accoudoirs - RAL rouge pour le projet d'Hazebrouck (Alençon - Agence Laure Planchais concepteur)



Conservation des arbres existants (Févier d'Amérique)



Conservation des arbres existants (Fériers d'Amérique, Robiniers, etc.)

3.2.4. La place basse

En partie basse nous avons choisi de créer un cocon verdoyant par une végétation très présente. Le talus boisé au Sud de la CCI permet de créer un arrière-plan à la place basse, de la même manière que les murs de soutènement seront végétalisés avec des plantes grimpantes.

Les arbres de grands développements se développeront dans de grands massifs arbustifs et de vivaces en creux (environ 20cm pour récupérer une partie des EP, le surplus étant géré avec des grilles de surverse dans le réseau enterré) viendront également accompagner cet effet de creux en relation avec le parking silo et son escalier majestueux.

Le dessin des massifs sur une trame carrée permet d'offrir des espaces intimes et en même temps en relation les uns avec les autres. De l'aire de pique-nique avec des bancs et tables en béton rouge sur mesure (en laissant la possibilité aux fauteuils roulant de s'insérer) en passant par l'aire de jeux et sports avec des agrès et jeux en métal, les usagers pourront aussi profiter de banquettes en béton rouge en attendant leur bus.

Pour les sols il y a deux typologies : de l'enrobé rouge avec finitions particulières et du sol souple rouge sur l'aire de jeux. La possibilité du ponçage et du cloutage pour le traitement de finition de l'enrobé est aussi envisagé dans cet espace. On pourra avoir ce même type de rendu avec des bétons rouges colorés. Ces éléments seront définis en phase PRO.

Pour poursuivre la relation au végétal très présente dans cette partie du projet, nous proposons de travailler l'enrobé ou le béton rouge avec des joints « moussus » : des joints fins qui permettraient à la mousse de s'installer créant ainsi un calepinage naturel et très végétal.

En partie Nord-Est du parking est prévu un cheminement technique d'1,4m minimum de large en enrobé noir. Cet espace technique est clos par deux portillons afin d'éviter que le public accède à ces espaces.



Exemple de calepinage possible avec de l'enrobé à joints fins moussus (Musée du Louvres-Lens)



Enrobé à joints moussus (mélange de terre avec un système écovégétal moussus pour une reprise directe des mousses sans adventices) / Exemple calepinage possible



Sol souple coloré en rouge, adapté aux équipements sportifs et ludiques prévus



Du mobilier ludique et sportif sculptural



Bancs en béton (Aire de la Baie, Plomb - Agence Laure Planchais concepteur)



MFO park (Zurich) - plantes grimpantes le long des murs de soutènement



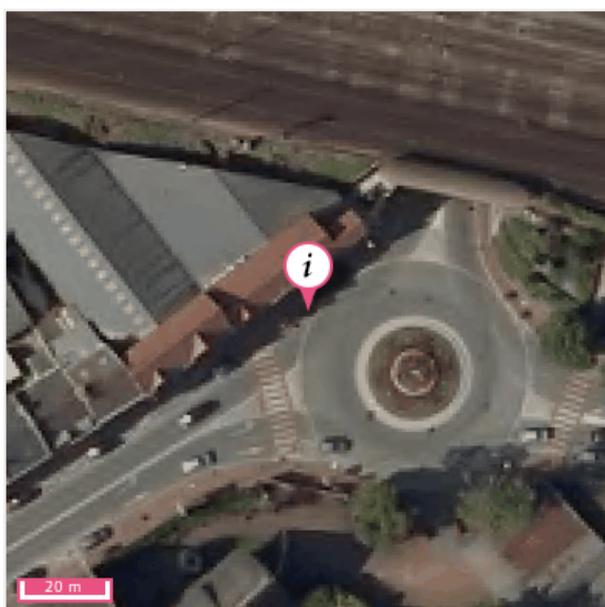
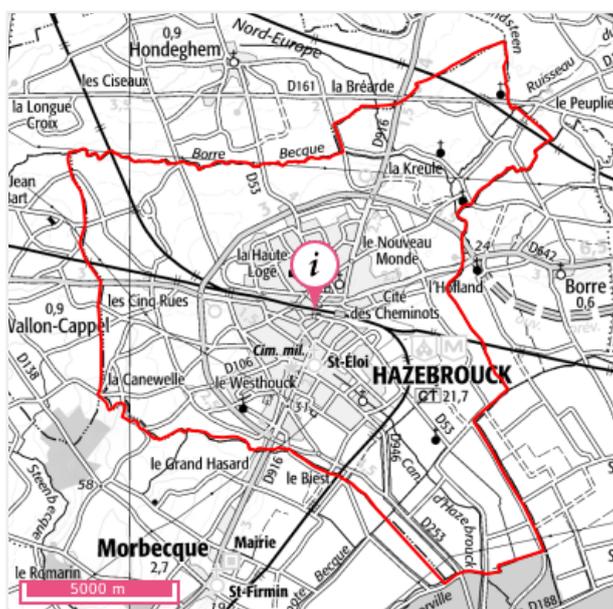
Attention : ce descriptif n'est pas un état des risques et pollutions (ERP) conforme aux articles L-125-5 et R125-26 du code de l'Environnement. Ce descriptif est délivré à titre informatif. Il n'a pas de valeur juridique. Pour plus d'information, consultez les précautions d'usage en annexe de ce document.

Localisation



Adresse :

Boulevard de l'Abbé Lemire, 59190 Hazebrouck



Informations sur la commune

Nom : HAZEBROUCK

Département : NORD

Région : Hauts-De-France

Code INSEE : 59295

Commune dotée d'un DICRIM : Non

Nombre d'arrêtés de catastrophes naturelles : 16 (*détails en annexe*)

Population à la date du 28/05/2021 : 21598

Quels risques peuvent impacter la localisation ?



Retrait-gonflements des sols

Aléa moyen



Séismes

2 - FAIBLE



Installations industrielles



Sites inventaire BASIAS



L'inondation est une submersion, rapide ou lente, d'une zone habituellement hors de l'eau. Elle peut être liée à un phénomène de débordement de cours d'eau, de ruissellement, de remontées de nappes d'eau souterraines ou de submersion marine.

LA LOCALISATION EST-ELLE IMPACTÉE PAR LES INONDATIONS ?

Territoire à Risque important d'Inondation - TRI

Localisation située dans un territoire à risque important d'inondation : **Non**

Atlas de Zone Inondable - AZI

Localisation exposée à un Atlas de Zone Inondable : **Non**

Informations historiques sur les inondations

Evènements historiques d'inondation dans le département : 253 (Affichage des 10 plus récents)

Date de l'évènement (date début / date fin)	Type d'inondation	Dommages sur le territoire national	
		Approximation du nombre de victimes	Approximation dommages matériels (€)
12/11/2010 - 14/11/2010	Crue pluviale lente (temps montée tm > 6 heures),non précisé	aucun_blesses	inconnu
06/06/2007 - 07/06/2007	Crue pluviale (temps montée indéterminé),Lave torrentielle, coulée de boue, lahar,Ecoulement sur route,Ruissellement rural	aucun_blesses	inconnu
26/01/2002 - 05/03/2002	Crue pluviale lente (temps montée tm > 6 heures),Ruissellement urbain,non précisé	aucun_blesses	inconnu
26/01/2002 - 25/02/2002	Crue pluviale (temps montée indéterminé),rupture d'ouvrage de défense	aucun_blesses	inconnu
16/09/2001 - 24/09/2001	Crue pluviale lente (temps montée tm > 6 heures)	inconnu	inconnu
30/09/2000 - 05/04/2001	Crue pluviale lente (temps montée tm > 6 heures),Ruissellement rural,Nappe affleurante,Mer/Marée	de 1 à 9 morts ou disparus	300M-3G
28/07/2000 - 28/07/2000	Ecoulement sur route,Ruissellement rural	aucun_blesses	inconnu
11/12/1999 - 30/12/1999	Crue pluviale éclair (tm < 2 heures),Crue pluviale (temps montée indéterminé)	inconnu	inconnu
01/07/1995 - 12/07/1995	Crue pluviale rapide (2 heures < tm < 6 heures),Lave torrentielle, coulée de boue, lahar,Ecoulement sur route,Ruissellement rural,Ruissellement urbain	aucun_blesses	inconnu
31/12/1994 - 27/01/1995	Crue pluviale (temps montée indéterminé),Ecoulement sur route,Ruissellement rural,Ruissellement urbain,Nappe affleurante,rupture d'ouvrage de défense	de 1 à 9 morts ou disparus	inconnu

LA LOCALISATION EST-ELLE SOUMISE À UNE RÉGLEMENTATION ?

La commune de votre localisation est soumise à un PPRN Inondation : Non



La consistance et le volume des sols argileux se modifient en fonction de leur teneur en eau. Lorsque la teneur en eau augmente, le sol devient souple et son volume augmente. On parle alors de « gonflement des argiles ». Un déficit en eau provoquera un assèchement du sol, qui devient dur et cassant. On assiste alors à un phénomène inverse de rétractation ou « retrait des argiles ».

LA LOCALISATION EST-ELLE IMPACTÉE PAR LA PRÉSENCE D'ARGILE ?

Localisation exposée aux retrait-gonflements des sols argileux : **Oui**

Type d'exposition de la localisation : **Aléa moyen**



Un « aléa fort » signifie que des variations de volume ont une très forte probabilité d'avoir lieu. Ces variations peuvent avoir des conséquences importantes sur le bâti (comme l'apparition de fissures dans les murs).



- Exposition forte
- Exposition moyen
- Exposition faible

Source: BRGM

LA LOCALISATION EST-ELLE SOUMISE À UNE RÉGLEMENTATION ?

La commune de votre localisation est soumise à un PPRN Retrait-gonflements des sols argileux : **Non**



Un mouvement de terrain est un déplacement d'une partie du sol ou du sous-sol. Le sol est déstabilisé pour des raisons naturelles (la fonte des neiges, une pluviométrie anormalement forte...) ou occasionnées par l'homme : déboisement, exploitation de matériaux ou de nappes aquifères... Un mouvement de terrain peut prendre la forme d'un affaissement ou d'un effondrement, de chutes de pierres, d'éboulements, ou d'un glissement de terrain.

LA LOCALISATION EST-ELLE IMPACTÉE PAR DES MOUVEMENTS DE TERRAIN ?

Mouvements de terrain recensés dans un rayon de 500 m : **Non**

LA LOCALISATION EST-ELLE SOUMISE À UNE RÉGLEMENTATION ?

La commune de votre localisation est soumise à un PPRN Mouvements de terrain : **Non**



Une cavité souterraine désigne en général un « trou » dans le sol, d'origine naturelle ou occasionné par l'homme. La dégradation de ces cavités par affaissement ou effondrement subit, peut mettre en danger les constructions et les habitants.

LA LOCALISATION EST-ELLE VOISINE D'UNE CAVITÉ SOUTERRAINE ?

Cavités recensées dans un rayon de 500 m : **Non**

LA LOCALISATION EST-ELLE SOUMISE À UNE RÉGLEMENTATION ?

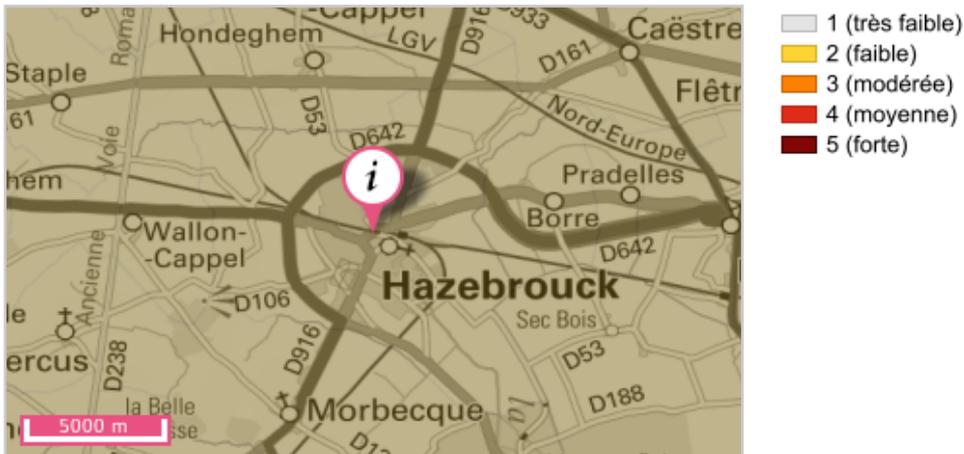
La commune de votre localisation est soumise à un PPRN Cavités souterraines : **Non**

? Un séisme ou tremblement de terre se traduit en surface par des vibrations du sol. Ce phénomène résulte de la libération brusque d'énergie accumulée par les contraintes exercées sur les roches.

QUELLE EST L'EXPOSITION SISMIQUE DE LA LOCALISATION ?

Type d'exposition de la localisation : 2 - FAIBLE

? Un séisme (ou tremblement de terre) correspond à une fracturation (processus tectonique aboutissant à la formation de fractures des roches en profondeur), le long d'une faille généralement préexistante.



LA LOCALISATION EST-ELLE SOUMISE À UNE RÉGLEMENTATION ?

La commune de votre localisation est soumise à un PPRN Séismes : Non

? Cette rubrique recense les différents sites qui accueillent ou ont accueilli dans le passé des activités polluantes ou potentiellement polluantes. Il s'agit des informations de l'administration concernant une pollution suspectée ou avérée (ex-BASOL), les Secteurs d'Information sur les sols (SIS), les Servitudes d'Utilité Publique (SUP) et les anciens sites industriels et activités de service (CASIAS).

LA LOCALISATION EST-ELLE VOISINE DE SITES POLLUÉS OU POTENTIELLEMENT POLLUÉS (EX-BASOL) ?

Localisation exposée à des sites pollués ou potentiellement pollués dans un rayon de 500 m : **Non**

LA LOCALISATION EST-ELLE VOISINE D'ANCIENS SITES INDUSTRIELS ET ACTIVITÉS DE SERVICE (CASIAS) ?

Présence d'anciens sites industriels et activités de service dans un rayon de 500 m : **Oui**

? Sur cette carte, sont indiqués les anciens sites industriels et activités de service recensés à partir des archives disponibles, départementales et préfectorales. La carte représente les implantations dans un rayon de 500 m autour de votre localisation.



- Sites Basias (XY du centre du site)
- Sites Basias (XY de l'adresse du site)
- Zone de recherche

Source: Ministère en charge de l'environnement

LA LOCALISATION EST-ELLE IMPACTÉE PAR LA RÉGLEMENTATION SUR LES SECTEURS D'INFORMATION
DES SOLS (SIS) ?

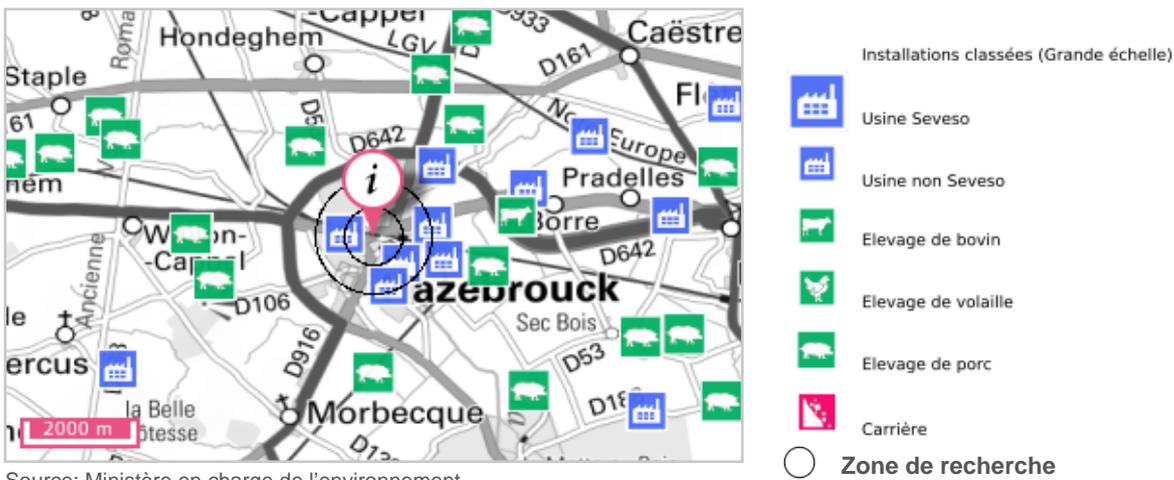
Présence de Secteurs d'Information sur les Sols (SIS) dans un rayon de 1000 m : Non

? Toute exploitation industrielle ou agricole susceptible de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou des nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains est une installation classée pour la protection de l'environnement. Cette ICPE est classée dans une nomenclature afin de faire l'objet d'un suivi et d'une autorisation par un de l'état en fonction de sa dangerosité.

LA LOCALISATION EST-ELLE IMPACTÉE PAR DES INSTALLATIONS INDUSTRIELLES ?

Nombre d'installations industrielles concernant votre localisation dans un rayon de 1000 m : 2
 Nombre d'installations industrielles impactant votre localisation dans un rayon de 2.0 km : 6

? Les installations industrielles ayant des effets sur l'environnement sont réglementées sous l'appellation Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE). L'exploitation de ces installations est soumise à autorisation de l'Etat. La carte représente les implantations présentes autour de votre localisation. Le rayon choisi a été déterminé en fonction de la pertinence de diffusion de cette information et de l'obligation de diffusion.

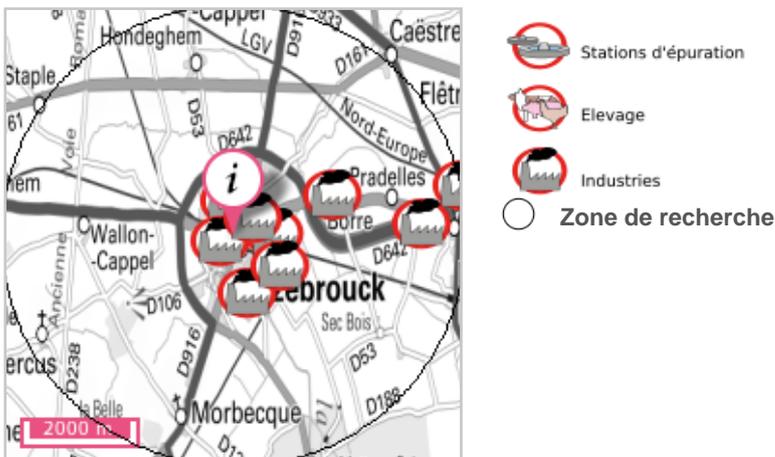


Source: Ministère en charge de l'environnement

LA LOCALISATION EST-ELLE IMPACTÉE PAR DES REJETS POLLUANTS ?

Nombre d'installations industrielles rejetant des polluants concernant votre localisation dans un rayon de 5.0 km : 4

? Ces installations industrielles déclarent des rejets de polluants potentiellement dangereux dans l'air, l'eau ou les sols. La carte représente les implantations présentes autour de votre localisation. Le rayon de 5km a été déterminé en fonction de la pertinence de diffusion de cette information.



Source: Ministère en charge de l'environnement

LA LOCALISATION EST-ELLE SOUMISE À UNE RÉGLEMENTATION ?

La commune de votre localisation est soumise à un PPRT Installations industrielles : Non



Une canalisation de matières dangereuses achemine du gaz naturel, des produits pétroliers ou chimiques à destination de réseaux de distribution, d'autres ouvrages de transport, d'entreprises industrielles ou commerciales, de sites de stockage ou de chargement.

LA LOCALISATION EST-ELLE VOISINE D'UNE CANALISATION DE MATIÈRES DANGEREUSES ?

Localisation exposée à des canalisations de matières dangereuses dans un rayon de 1000 m : **Non**



Une installation industrielle mettant en jeu des substances radioactives de fortes activités est réglementée au titre des « installations nucléaires de base » (INB) et est alors placée sous le contrôle de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN).

LA LOCALISATION EST-ELLE CONCERNÉE PAR UNE INSTALLATION NUCLÉAIRE ?

Localisation exposée à des installations nucléaires recensées dans un rayon de 10.0 km : **Non**

Localisation exposée à des centrales nucléaires recensées dans un rayon de 20.0 km : **Non**

? Le radon est un gaz radioactif issu de la désintégration de l'uranium et du radium présents naturellement dans le sol et les roches. En se désintégrant, il forme des descendants solides, eux-mêmes radioactifs. Ces descendants peuvent se fixer sur les aérosols de l'air et, une fois inhalés, se déposer le long des voies respiratoires en provoquant leur irradiation.

Dans des lieux confinés tels que les grottes, les mines souterraines mais aussi les bâtiments en général, et les habitations en particulier, il peut s'accumuler et atteindre des concentrations élevées atteignant parfois plusieurs milliers de Bq/m³ (becquerels par mètre-cube) (Source : IRSN).

QUEL EST LE POTENTIEL RADON DE LA COMMUNE DE VOTRE LOCALISATION ?

Le potentiel radon de la commune de votre localisation est : **Faible**

? La cartographie du potentiel du radon des formations géologiques établie par l'IRSN conduit à classer les communes en 3 catégories. Celle-ci fournit un niveau de risque relatif à l'échelle d'une commune, il ne présage en rien des concentrations présentes dans votre habitation, celles-ci dépendant de multiples autres facteurs (étanchéité de l'interface entre le bâtiment et le sol, taux de renouvellement de l'air intérieur, etc.) (Source : IRSN).



Source: IRSN

[Pour en savoir plus : consulter le site de l'Institut de Radioprotection et de Sûreté Nucléaire sur le potentiel radon de chaque catégorie.](#)

Document d'information communal sur les risques majeurs (DICRIM)

Le décret n° 90-918 du 11 octobre 1990 a défini un partage de responsabilité entre le préfet et le maire pour l'élaboration et la diffusion des documents d'information. La circulaire d'application du 21 avril 1994 demandait au préfet d'établir un dossier départemental des risques majeurs (DDRM) listant les communes à risque et, le cas échéant, un dossier communal synthétique (DCS). La notification de ce DCS par arrêté au maire concerné, devait être suivie d'un document d'information communal sur les risques majeurs (DICRIM) établi par le maire, de sa mise en libre consultation de la population, d'un affichage des consignes et d'actions de communication.

Le décret n° 2004-554 du 09 juin 2004 qui complète le précédent, conforte les deux étapes-clé du DDRM et du DICRIM. Il modifie l'étape intermédiaire du DCS en lui substituant une transmission par le préfet au maire, des informations permettant à ce dernier l'élaboration du DICRIM.

Catastrophe naturelle

Phénomène ou conjonction de phénomènes dont les effets sont particulièrement dommageables.

Cette définition est différente de celle de l'article 1er de la loi n°82-600 du 13 juillet 1982 relative à l'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles, qui indique: «sont considérés comme effets des catastrophes naturelles [...] les dommages matériels directs ayant eu pour cause déterminante l'intensité anormale d'un agent naturel, lorsque les mesures habituelles à prendre pour prévenir ces dommages n'ont pu empêcher leur survenance ou n'ont pu être prises ». La catastrophe est ainsi indépendante du niveau des dommages causés. La notion «d'intensité anormale» et le caractère «naturel» d'un phénomène relèvent d'une décision interministérielle qui déclare «l'état de catastrophe naturelle».

Plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN)

Le plan de prévention des risques naturels (PPRN) créé par la loi du 2 février 1995 constitue aujourd'hui l'un des instruments essentiels de l'action de l'État en matière de prévention des risques naturels, afin de réduire la vulnérabilité des personnes et des biens.

Il est défini par les articles L562-1 et suivants du Code de l'environnement et doit être réalisé dans un délai de 3 ans à compter de la date de prescription. Ce délai peut être prorogé une seule fois de 18 mois. Le PPRN peut être modifié ou révisé.

Le PPRN est une servitude d'utilité publique associée à des sanctions pénales en cas de non-respect de ses prescriptions et à des conséquences en terme d'indemnisations pour catastrophe naturelle.

Le dossier du PPRN contient une note de présentation du contexte et de la procédure qui a été menée, une ou plusieurs cartes de zonage réglementaire délimitant les zones réglementées, et un règlement correspondant à ce zonage.

Ce dossier est approuvé par un arrêté préfectoral, au terme d'une procédure qui comprend l'arrêté de prescription sur la ou les communes concernées, la réalisation d'études pour recenser les phénomènes passés, qualifier l'aléa et définir les enjeux du territoire, en concertation avec les collectivités concernées, et enfin une phase de consultation obligatoire (conseils municipaux et enquête publique).

Le PPRN permet de prendre en compte l'ensemble des risques, dont les inondations, mais aussi les séismes, les mouvements de terrain, les incendies de forêt, les avalanches, etc. Le PPRN relève de la responsabilité de l'État pour maîtriser les constructions dans les zones exposées à un ou plusieurs risques, mais aussi dans celles qui ne sont pas directement exposées, mais où des aménagements pourraient les aggraver. Le champ d'application du règlement couvre les projets nouveaux, et les biens existants. Le PPRN peut également définir et rendre obligatoires des mesures générales de prévention, de protection et de sauvegarde.

Pour obtenir plus de définitions merci de vous référer au glossaire disponible en ligne à l'adresse suivante : <https://www.georisques.gouv.fr/glossaire/>.

Nombre d'arrêtés de catastrophes naturelles : 16

Effondrement de terrain : 1

Code national CATNAT	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
59PREF19900026	01/06/1989	31/12/1989	09/03/1990	22/03/1990

Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain : 1

Code national CATNAT	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
59PREF19990336	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999

Inondations et coulées de boue : 10

Code national CATNAT	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
59PREF20140059	27/07/2014	27/07/2014	02/10/2014	04/10/2014
59PREF20140058	19/07/2014	19/07/2014	02/10/2014	04/10/2014
59PREF20130301	05/03/2012	06/03/2012	27/07/2012	02/08/2012
59PREF20080002	19/08/2007	19/08/2007	20/02/2008	22/02/2008
59PREF20080005	23/07/2007	24/07/2007	31/03/2008	04/04/2008
59PREF20050066	03/07/2005	04/07/2005	16/12/2005	30/12/2005
59PREF20000011	09/05/2000	09/05/2000	21/07/2000	01/08/2000
59PREF19940075	19/12/1993	02/01/1994	11/01/1994	15/01/1994
59PREF19920114	19/11/1991	20/11/1991	31/07/1992	18/08/1992
59PREF20170129	05/02/1988	10/02/1988	02/08/1988	13/08/1988

Mouvements de terrain consécutifs à la sécheresse : 1

Code national CATNAT	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
59PREF19910044	01/01/1990	31/12/1990	28/03/1991	17/04/1991

Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols : 3

Code national CATNAT	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
59PREF20210057	01/04/2020	30/06/2020	27/07/2021	31/08/2021
59PREF20200037	01/07/2019	30/09/2019	15/09/2020	25/10/2020
59PREF19960040	01/01/1991	31/12/1995	09/12/1996	20/12/1996

Ce document est une synthèse non exhaustive des risques naturels et/ou technologiques présents autour d'un lieu choisi par l'internaute. Il résulte de l'intersection géographique entre une localisation donnée et des informations aléas, administratives et réglementaires. La localisation par adresse, pointage sur la carte, ou par GPS, présente des imprécisions dues à divers facteurs : lecture du positionnement, qualité du GPS, référentiel utilisé pour la géolocalisation des données. En ce qui concerne les zonages, la précision de la représentation sur Géorisques par rapport aux cartes de zonage papier officielles n'est pas assurée et un décalage entre les couches est possible. Seules les données ayant fait l'objet par les services de l'Etat, d'une validation officielle sous format papier, font foi. Les informations mises à disposition ne sont pas fournies en vue d'une utilisation particulière, et aucune garantie n'est apportée quant à leur aptitude à un usage particulier.

Description des données

Le site georisques.gouv.fr, développé par le BRGM en copropriété avec l'Etat représenté par la direction générale de la prévention des risques (DGPR), présente aux professionnels et au grand public une série d'informations relatives aux risques d'origine naturelle ou technologique sur le territoire français. L'accès et l'utilisation du site impliquent implicitement l'acceptation des conditions générales d'utilisation qui suivent.

Limites de responsabilités

Ni la DGPR, ni le BRGM ni aucune partie ayant concouru à la création, à la réalisation, à la diffusion, à l'hébergement ou à la maintenance de ce site ne pourra être tenu pour responsable de tout dommage direct ou indirect consécutif à l'accès et/ou utilisation de ce site par un internaute. Par ailleurs, les utilisateurs sont pleinement responsables des interrogations qu'ils formulent ainsi que de l'interprétation et de l'utilisation qu'ils font des résultats. La DGPR et le BRGM n'apportent aucune garantie quant à l'exactitude et au caractère exhaustif des informations délivrées. Seules les informations livrées à notre connaissance ont été transposées. De plus, la précision et la représentativité des données n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs, dans la mesure où ces informations n'ont pas systématiquement été validées par la DGPR ou le BRGM. De plus, elles ne sont que le reflet de l'état des connaissances disponibles au moment de leur élaboration, de telle sorte que la responsabilité de la DGPR et du BRGM ne saurait être engagée au cas où des investigations nouvelles amèneraient à revoir les caractéristiques de certaines formations. Même si la DGPR et le BRGM utilisent les meilleures techniques disponibles à ce jour pour veiller à la qualité du site, les éléments qu'il comprend peuvent comporter des inexactitudes ou erreurs non intentionnelles. La DGPR et le BRGM remercient par avance les utilisateurs de ce site qui voudraient bien lui communiquer les erreurs ou inexactitudes qu'ils pourraient relever. Les utilisateurs de ce site consultent à leurs risques et périls. La DGPR et le BRGM ne garantissent pas le fonctionnement ininterrompu ni le fait que le serveur de ce site soit exempt de virus ou d'autre élément susceptible de créer des dommages. La DGPR et le BRGM peuvent modifier le contenu de ce site sans avertissement préalable.

Droits d'auteur

Le «Producteur» garantit au «Réutilisateur» le droit personnel, non exclusif et gratuit, de réutilisation de «l'Information» soumise à la présente licence, dans le monde entier et pour une durée illimitée, dans les libertés et les conditions exprimées ci-dessous. Vous êtes Libre de réutiliser «L'information» :

- Reproduire, copier, publier et transmettre « l'Information » ;
- Diffuser et redistribuer «l'Information» ;
- Adapter, modifier, extraire et transformer à partir de «l'Information», notamment pour créer des «Informations dérivées» ;
- Exploiter « l'Information » à titre commercial, par exemple en la combinant avec d'autres «Informations», ou en l'incluant dans votre propre produit ou application. sous réserve de mentionner la paternité de «l'Information» :
sa source (a minima le nom du «Producteur») et la date de sa dernière mise à jour.

Le «Ré-utilisateur» peut notamment s'acquitter de cette condition en indiquant un ou des liens hypertextes (URL) renvoyant vers «l'Information» et assurant une mention effective de sa paternité. Cette mention de paternité ne doit ni conférer un caractère officiel à la réutilisation de «l'Information», ni suggérer une quelconque reconnaissance ou caution par le «Producteur», ou par toute autre entité publique, du «Ré-utilisateur» ou de sa réutilisation.

Accès et disponibilité du service et des liens

Ce site peut contenir des liens et références à des sites Internet appartenant à des tiers. Ces liens et références sont là dans l'intérêt et pour le confort des utilisateurs et ceci n'implique de la part de la DGPR ou du BRGM ni responsabilité, ni approbation des informations contenues dans ces sites.