# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU PORT DE DIEPPE POUR LA VALORISATION DE L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE ET URBAIN

PORT DE DIEPPE
SYNDICAT MIXTE

REGION HAUTE NORMANDIE

Seine-Maritime

DIEPPE MARITIME

Ville de Dieppe

SciencesPo. PARIS

Master Urbanisme

# ETUDE DE VALORISATION
# DE L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE ET URBAIN
# DU PORT DE DIEPPE

Le port, un territoire qui sépare la ville en deux

Diagnostic : le port cœur de la ville
*Possibilité d'interfaces*

Schéma d'objectif : mieux insérer le port dans la ville
*Comment le port doit prendre en compte le développement de la ville*

Renforcer le rayonnement économique et touristique
*En créant de nouveaux équipements*

Un développement ville port cohérent
*En intégrant les différentes échelles*

Renforcer le rôle de centralité urbaine du Pollet

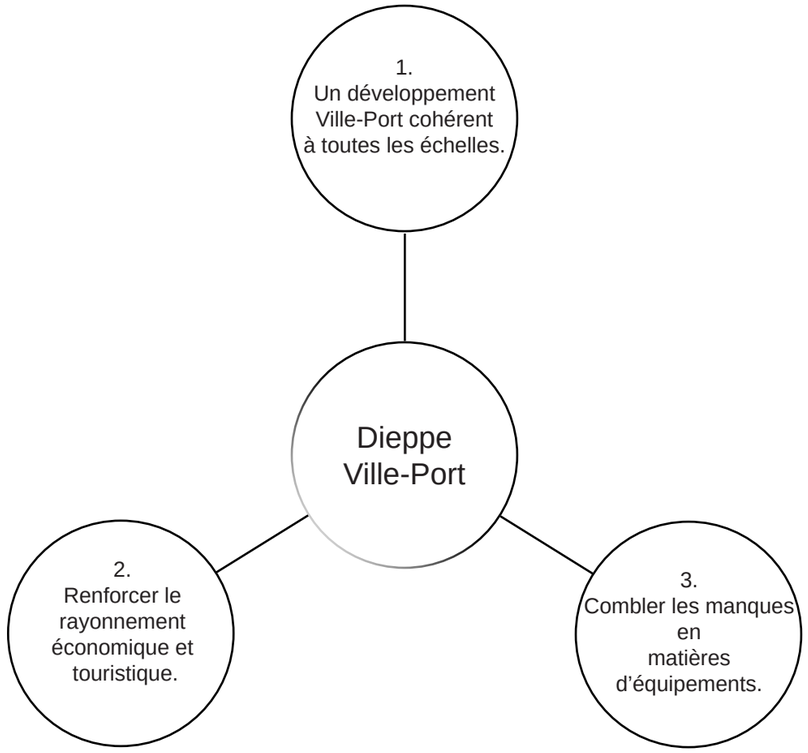
Accompagner l'arrivée du port à sec
*En assurant une continuité urbaine*

Proposition d'un aménagement urbain pour le Pollet

Pour un espace public de qualité
*Hiérarchiser les stationnements et les circulations douces*

Promenades paysagères au bord du port

Conclusion
*Dieppe ville-port un avenir partagé*




## FAIRE DE DIEPPE UNE VILLE-PORT

Le Syndicat Mixte du Port de Dieppe a sollicité le Cycle d'Urbanisme de Sciences Po, pour établir un schéma d'aménagement du port de Dieppe, lié aux nombreux équipements publics que le Syndicat Mixte réalise.
Le constat est sévère : le port de Dieppe est mal inséré dans la ville, il la sépare en deux.
Si le bassin de plaisance anime incontestablement la vie urbaine, le port produit aujourd'hui globalement un effet de coupure sur le tissu dieppois. Les bassins du Canada et de Paris font figure de repoussoir.
L'île du Pollet est largement dédiée à la voiture et a perdu son statut de centralité urbaine.
La continuité des circulations n'est pas assurée, notamment pour les mobilités « douces ».

Le rond-point situé à l'entrée du port ne fonctionne pas comme entrée de ville.

En coordination avec les projets de la ZAC Dieppe Sud et de la nouvelle entrée de ville, l'ambition du projet urbain proposé par le Cycle d'Urbanisme de Sciences Po est de faire de Dieppe une ville-port, c'est-à-dire de réellement intégrer le port à la ville. Loin d'être incompatibles, l'activité portuaire et la vie urbaine peuvent être complémentaires.

Pour atteindre cet objectif, il s'agit d'organiser sur le site la cohabitation entre plusieurs fonctions, activité portuaire, activité touristique, logement – et différents usagers – acteurs économiques, touristiques, et habitants.

Le port fera alors l'objet d'appropriations diversifiées : il sera au cœur de la dynamique urbaine.
La programmation du projet urbain s'articule autour de trois objectifs :

- Mener un développement ville-port cohérent à toutes les échelles.

- Renforcer le rayonnement économique et touristique dieppois.

- Combler les manques en matière d'équipements.

Les interfaces doivent faire le lien ville/port et renvoyer aussi bien aux pratiques urbaines qu'aux projets d'activité du port.

Après avoir repéré et qualifié les interfaces existantes, le port de Dieppe a été divisé en 8 secteurs.

Les caractéristiques de ces secteurs permettent de définir les potentialités d'interfaces.

A) Secteur n° 1 : Transmanche

Le site du Transmanche est fermé au public pour des raisons de sûreté. Il convient d'améliorer la transition entre l'espace public et la zone d'attente du Transmanche par de nouveaux aménagements pour l'accueil.

B) Secteur n°2 : quai de la Marne

Il possède des potentialités qui dépendent des stratégies de développement du port : arrière base du stationnement du Transmanche, et implantation de services touristiques (parking pour camping car), et aux entreprises.

C) Secteur n°3 : ancien centre du Pollet

Sur ce secteur, il convient de prendre en compte l'intérêt de l'ancien centre du Pollet aussi bien en terme d'habitat que d'activités économiques existantes au service du port.
Ce secteur à long terme doit tenir compte de l'articulation entre la ville de Neuville-les-Dieppe et la Zac Dieppe sud.

D) Secteur n°4 : centre-ville

Il correspond à un centre urbain dense et déjà constitué. Les liens ville/port existent déjà et fonctionnent. Il s'agit d'un embellissement de la ville sur le port. Les outils d'interface utilisés sont des commerces de proximité (cafés, restaurants, boutiques).
La typologie s'appuie fortement sur des chemins piétonniers le long des quais.

E) Secteur n°5 : Île du Pollet

Ce secteur est un espace central, à proximité immédiate du centre-ville, pourtant, délaissé par le public. Ce site peut en devenir le prolongement. Le but, ici, est d'attirer le public, notamment en s'appuyant sur le port à sec.
Des commerces de proximité, des activités liées au tourisme ou à la vente de poissons peuvent être des outils d'interface. Une attention particulière doit être portée sur les espaces publics.

F) Secteur n°6 : Cours du Dakar, quai de Québec et de Norvège

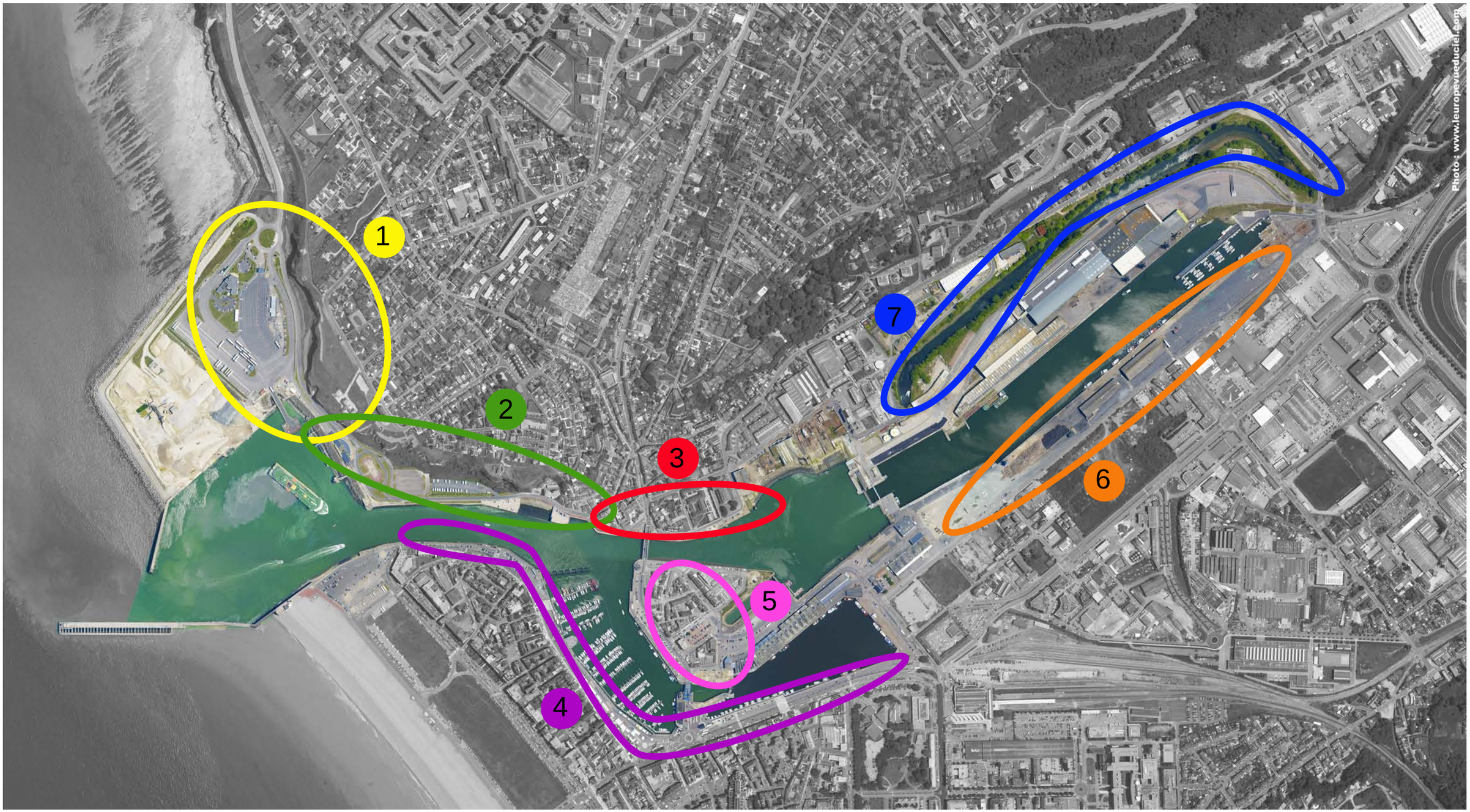
Il s'agit ici de développer un traitement linéaire entre un grand quai et un espace urbain, bénéficiant d'une bonne desserte.
Il faudrait développer une relation quasiment continue le long du port en choisissant des outils permettant des ouvertures et un développement urbain spécifique :

- Des activités commerciales situées aujourd'hui à l'extérieur de la ville, en cohérence avec les activités à organiser sur les quais.
- Des aménagements d'espaces publics permettant d'observer le spectacle offert par les activités portuaires.
- La zac Dieppe sud devra orienter les bâtis de façon à profiter du paysage portuaire.

G) Secteur n°7 : route Bonne Nouvelle

Bien qu'avec moins d'opportunités d'interface ce secteur pourrait mettre en valeur l'embouchure de l'Arques dans le port.
L'Arques assure la barrière naturelle aux activités potuaires de commerce fermées au public pour des raisons de sûreté.

1 Transmanche
2 Quai de la Marne
3 Ancien centre du Pollet
4 Centre ville
5 Ile du Pollet
6 Cours de Dakar
Quai de Québec et de Norvège
7 Route Bonne Nouvelle et arrière port


1
2
3
4
5
6
7
Photo : www.leuropevueduciel.com

# SCHEMA D'OBJECTIF : MIEUX INSÉRER LE PORT DANS LA VILLE

*COMMENT LE PORT DOIT PRENDRE EN COMPTE LE DEVELOPPEMENT DE LA VILLE*

La mise en cohérence du port doit être pensée à différentes échelles. De l'entrée de ville jusqu'à la mer et aux quais du Transmanche, chaque espace se doit d'être traité en fonction de son identité et de ses caractéristiques propres.
Chaque secteur se doit également d'assurer une continuité entre les différents territoires du port, un rythme commun.

Le travail de rationalisation spatiale du port passe par l'identification de grandes zones appelées à bénéficier chacune d'un traitement particulier, en fonction de leur place au sein du territoire et de leurs potentialités, se traduisant par les différentes intentions d'aménagement :

- Une volonté de mieux encadrer les activités du port en jouant sur un meilleur contrôle et une meilleure organisation de celui-ci. L'idée est ici de limiter les nuisances dues à l'activité mais aussi d'assurer une meilleure sécurisation des lieux de manière à garantir un meilleur accès public.

- Le souhait d'assurer une réelle mixité fonctionnelle au sein de la ZAC Dieppe Sud garantissant un équilibre entre activités et habitat.

- Une volonté de créer une réelle entrée de ville, lisible et identifiable.

Cette meilleure identification des espaces majeurs est le premier pas permettant d'assurer une meilleure continuité sur le territoire du port.

Dans cette optique, une réflexion de fond sur les connexions et les liants entre ces différents espaces devait être menée.
C'est pourquoi, le projet urbain plaide en faveur de la mise en place :
- D'une continuité linéaire reliant l'entrée de ville aux quais du Transmanche, reliant les bords de l'Arques réaménagés à l'arrivée du ferry, d'un réaménagement du cours de Dakar permettant une meilleure hiérarchisation des circulations au sein de celui-ci, et créant un espace pouvant concilier activités portuaires, cheminements piétonniers et parcours vélo.

- Un important travail sur le franchissement du bassin de Paris, véritable fossé séparant les deux parties du port.

**VALORISER**

- Étirer l'attractivité du centre ville vers le Pollet par la requalification des espaces publics et commerciaux
- Définir une façade urbaine de l'opération ZAC Dieppe Sud, sur le cours de Dakar, en y mettant en oeuvre un programme mixte
- Rendre plus perméable l'ensemble des équipements publics
- Organiser un partage de l'usage des quais entre activité portuaire et accueil du public
- Concentrer les activités du port sur une zone sécurisée
- Aménager et mettre en valeur les bords de l'Arques par une démarche paysagère
- Rechercher les moyens de rendre traversable la zone technique de travail

**RELIER**

- Améliorer les liaisons douces entre les quartiers de part et d'autre de la gare et du bassin de Paris
- Réaliser la continuité d'une promenade urbaine le long des quais

**ANTICIPER**

- Restructuer à plus ou moins long terme afin d'accompagner le développement urbain

**ACCUEILLIR**

- Bâtiments réhabilités pour accueillir des services portuaires et du public
- Entrée de ville
- Gare

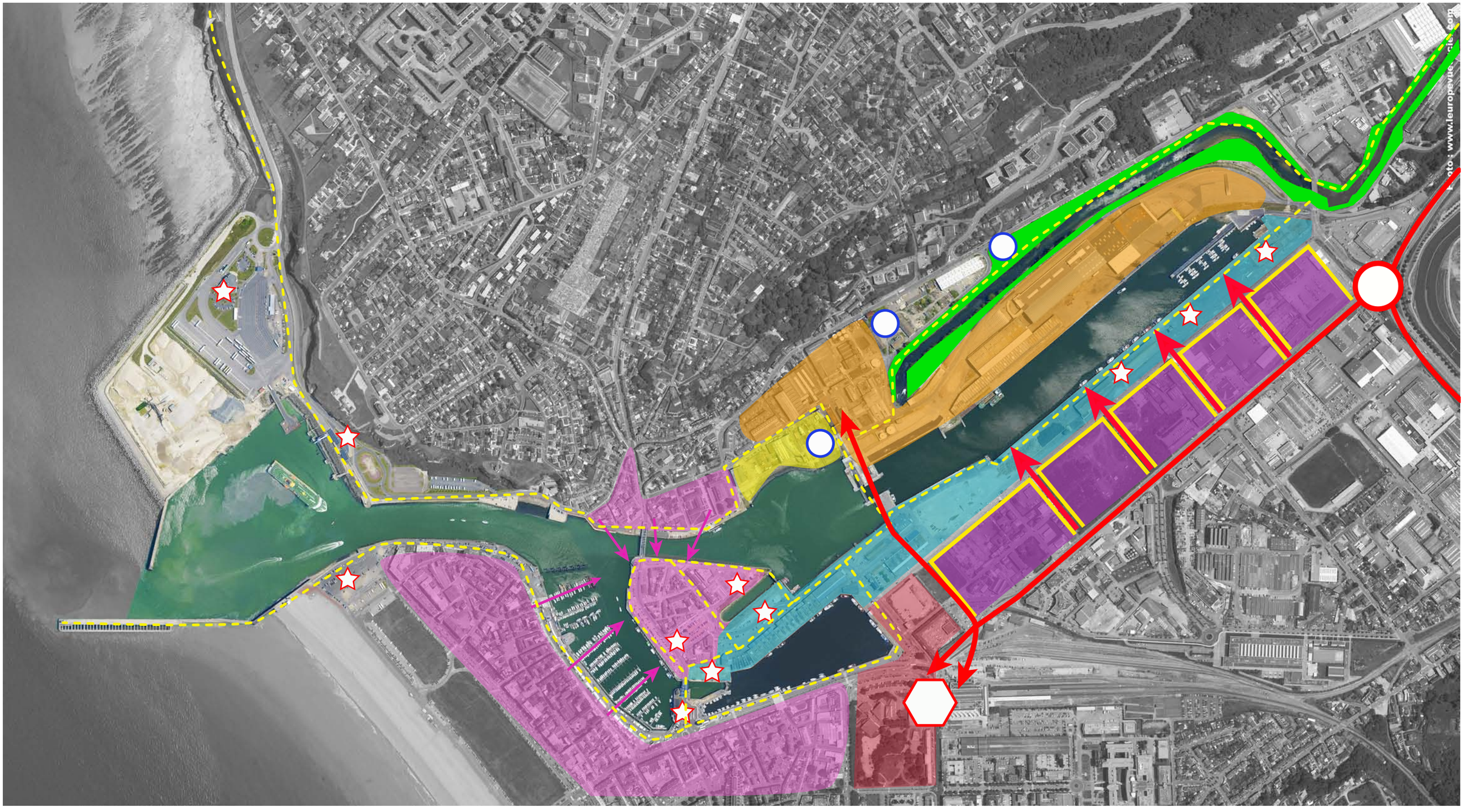


Photo : www.leuropeenne-cie.com

# RENFORCER LE RAYONNEMENT ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE
## *EN CRÉANT DE NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS*

L'activité sur le port de Dieppe est déterminante pour son avenir.

Le site est marquée historiquement par une pluralité d'activités, muée au fil des années en du monofonctionalisme. L'arrêt du trafic de fruits a alors laissé place à de grands espaces vides.

L'ambition du projet urbain est donc de rouvrir le site à certaines activités quelque peu délaissées tout en garantissant un fonctionnement économique viable des activités traditionnelles, garantissant ainsi l'identité du lieu.

Cette ambition passe par une meilleure conciliation de l'activité économique du port et de sa nécessaire intégration au sein d'un espace urbain.

Dans un respect des efforts fournis de ce point de vue là par la mise en oeuvre du Plan Pluriannuel d'Investissement du Syndicat Mixte du Port de Dieppe (SMPD), le projet urbain s'inscrira dans la continuité de ses objectifs :

- Une attention particulière sera néanmoins portée sur le cas particulier de la ZAC Dieppe Sud. Zone stratégique clé, cette dernière doit se caractériser par une réelle mixité fonctionnelle entre activités et habitat.

- Le tourisme représente un potentiel de développement fort pour le port de Dieppe. Quelque peu délaissé malgré une importance historique réelle, il doit aujourd'hui être pensé de manière à pouvoir cohabiter avec les activités portuaires plus industrielles.

- Île dans le port, le Pollet possède une identité particulière à mettre en valeur.

Conciliant patrimoine historique et activité portuaire, l'île se doit de mieux mettre en lien ce double visage d'espace public et de coeur économique.

Un travail sur la centralité de ce site passe par une stimulation de l'activité liée au port notamment grâce à la mise en place du port à sec et par le développement de l'activité pêche se matérialisant par un réaménagement du rez-de-chaussée de la criée et la création d'un marché aux poissons.

Il implique également la valorisation de l'île comme un réel espace public à travers la création d'une place appelée à jouer un rôle de centralité micro-locale, et un réaménagement des quais.

**REFAIRE DU POLLET UNE CENTRALITE URBAINE**

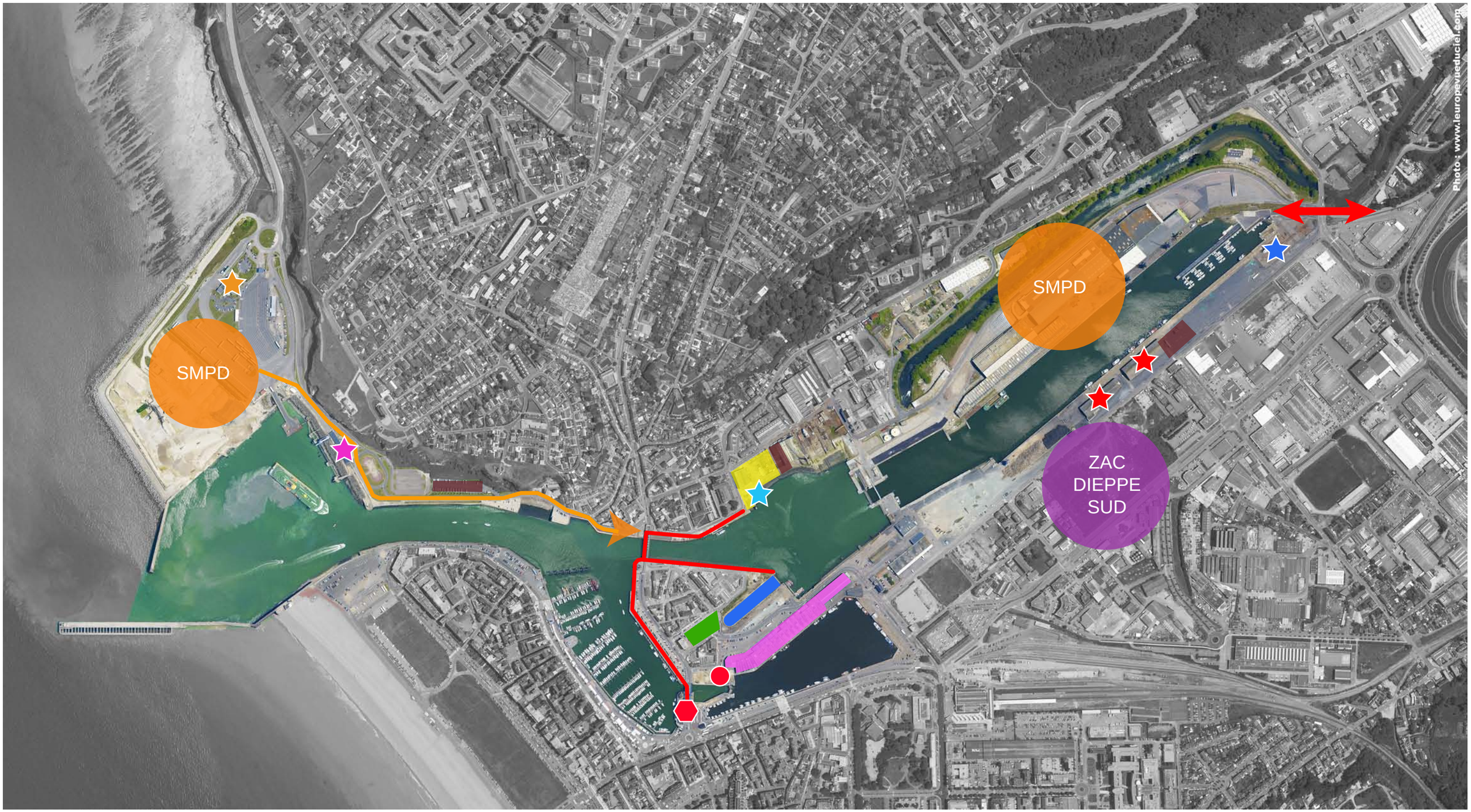
- Réaménagement de la criée
- Marché aux poissons
- Création d'une place publique
- Création d'un port à sec dans la forme de Radoub
- Requalification des quais et des ponts Colbert et Ango

**DEVELOPPER UNE ACTIVITE ECONOMIQUE COMPATIBLE AVEC LA VIE URBAINE**

- Poursuivre la mise en oeuvre du Plan Pluriannuel d'Investissement du SMPD en développant le commerce maritime et le Transmanche
- Créer de l'activité économique dans la ZAC Dieppe Sud
- Zone technique de carénage, et de mise à l'eau
- Transformer l'ancienne gare maritime en un espace locatif pour des entreprises

**SOUTENIR L'ACTIVITE TOURISTIQUE**

- Réaménager l'espace de la cale de mise à l'eau, ainsi que son lien avec le pont Colbert et la passerelle Amiral Rolland
- Flécher le port et le centre-ville pour les voyageurs arrivant par le Transmanche
- Améliorer le lien entre l'hippodrome et le centre-ville
- Stationnement provisoire pour camping-cars
- Bâtiments à valoriser pour les services
- Office du tourisme
- Réorganiser l'accueil de la gare Transmanche


SMPD
SMPD
ZAC
DIEPPE
SUD
Photo : www.leuropevueduciel.com

Les espaces qui verront les mutations les plus importantes sont : le cours de Dakar et l'île du Pollet.

L'ancien centre du Pollet, les quais de la Marne sont des transitions entre les différents secteurs du port, où l'objectif est d'assurer le maintien de l'activité tout en veillant à leur vocation de servir de lien dans la ville.

Les aménagements du transmanche et du quai de la Marne relèvent d'une meilleure signalisation.

L'entrée de ville doit accompagner la Zac Dieppe sud et l'entrée du port.

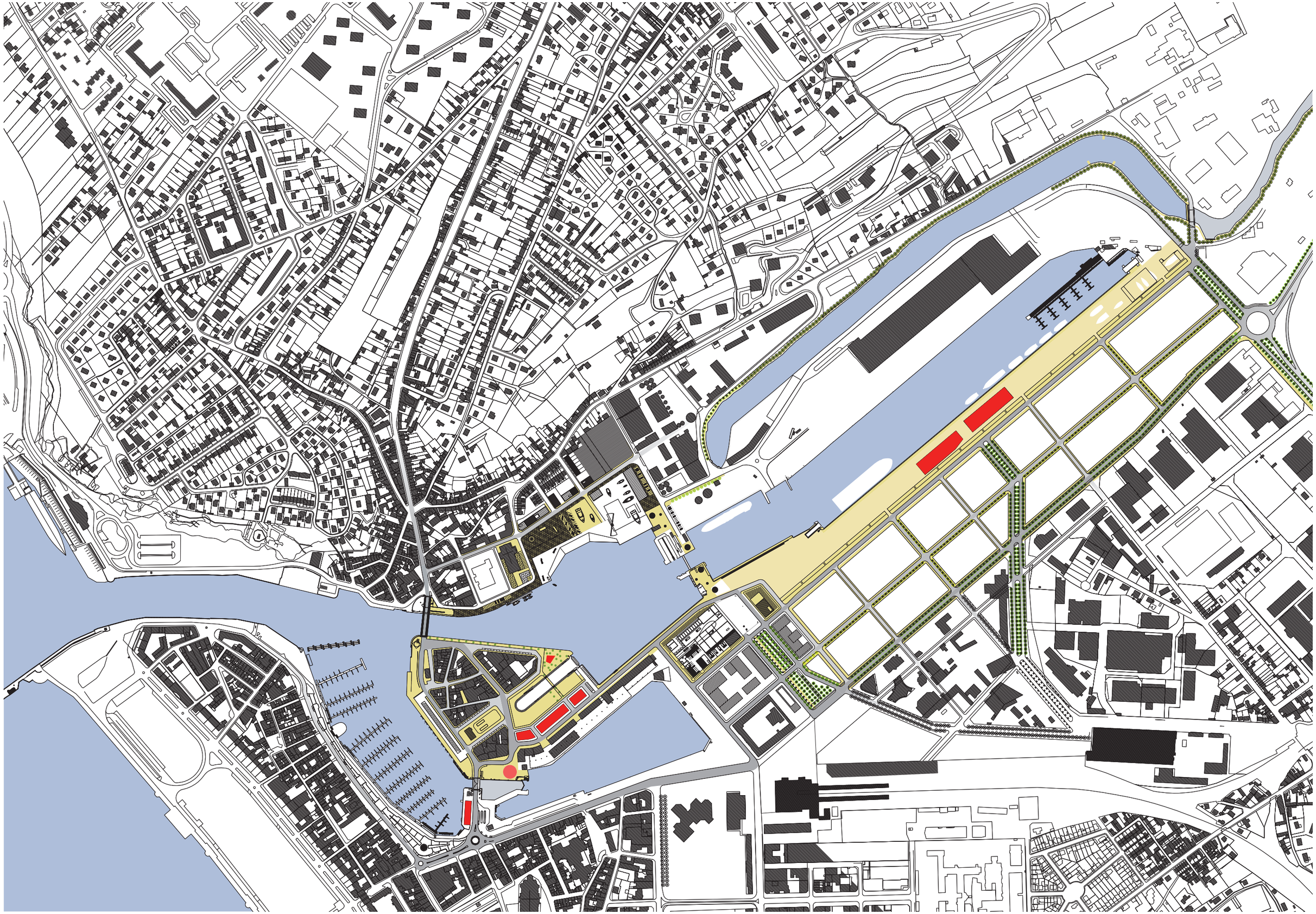
Le cours de Dakar sera équipé et sécurisé afin de favoriser l'accueil du public. Une promenade piéton vélo sera mise en place.

Le cours de Dakar permettra à la Zac Dieppe sud de répondre au bassin de commerce.

Le Syndicat Mixte du Port de Dieppe dispose entre le bassin de Paris et l'Arques d'un site sécurisé pour assurer l'activité économique et portuaire du port.

L'Arques est valorisé et joue à la fois le rôle de barrière naturelle, et de promenade douce (piéton et cycliste).

L'île du Pollet renforce son attractivité économique et touristique, par la création du port à sec et la revalorisation de la criée.
L'île du Pollet est une centralité urbaine où cohabitent plusieurs fonctions, une attention particulière est portée sur les espace et équipements publics afin qu'ils assurent la qualité de ce site.



# RENFORCER LE RÔLE DE CENTRALITÉ URBAINE DU POLLET

Du diagnostic général que le Cycle d'Urbanisme Sciences-Po avait établi, la nécessité de renforcer le rôle de centralité urbaine de l'île du Pollet ressortait clairement.

L'étude plus détaillée du secteur met en lumière la complexité de cet espace pour réussir sa mutation.

# ACCOMPAGNER L'ARRIVÉE DU PORT À SEC

*EN ASSURANT UNE CONTINUITÉ URBAINE*

L'établissement d'un équipement comme le port à sec ne peut se penser sans une réflexion avancée sur ses liens avec l'environnement urbain alentour ; il est primordial de créer une réelle continuité urbaine et architecturale entre ces espaces.
Il faut à tout prix éviter de créer des espaces hétéroclites, qui ne se répondent pas entre eux.
Dans cette perspective, un certain nombre d'invariants architecturaux doivent être mis en place , afin qu'ils permettent de créer justement cette continuité architecturale, préalable indispensable à toutes solutions formelles futures :

Des perspectives visuelles entre l'espace du port à sec et les ouvertures ponctuant les cases de la criée et permettant à terme une meilleure intégration du port à sec dans le paysage portuaire dieppois.

Le dévoiement de la rue longeant la criée. En épousant parfaitement la forme de la criée, cette rue modifiée permet d'établir un réel front bâti de part et d'autre, donnant à cet espace une trame viaire significative. Sur certains aspects la configuration spatiale antérieure est retrouvée.
L'ouverture de commerces en rez-de-chaussée des cases de la halle à marée renforce et consolide ce parti pris urbain.

La possibilté d'un cheminement voir d'un franchissement autour de la forme de Radoub, permettant à la fois de prolonger la promenade piétonne du tour de l'île et de créer un belvédère donnant à voir le port à sec et plus largement les bassins portuaires.

La création d'un espace vert sur la pointe de l'île, offrant un beau panorama sur le port et sur ses activités. Cet espace vert peut être complété par un petit équipement touristique (de type « buvette » par exemple).

Le prolongement de la criée jusqu'au quai Trudaine, réaménagé et requalifié en espace public dédié à la vente de poissons. Il est envisageable d'y édifier une structure légère couverte de 300 m$^2$.
La Case 52 est intégré dans ce projet et devient un espace mixte de restauration et de vente pour les poissonniers.

**PERSPECTIVES VISUELLES**

Ouvertures visuelles entre la criée et l'espace du port à sec

**AMENAGEMENTS ARCHITECTURAUX AUTOUR DU PORT A SEC**

Port à sec

Nouveaux îlots à définir (commerces, tourisme, bureaux, logements)

Espace public paysager

Point de vue du port à sec

Rue dévoyée avec nouveau front bâti
Réhabilitation des RDC de la criée en activités de services portuaires

Espace vert
belvédère sur l'arrière port

**EXTENSION DE L'ESPACE PÊCHE**

Futur espace consacré à la vente directe du poisson

Espace agroalimentaire de pêche étendu jusqu'au marché au poisson

**REQUALIFICATION DE L'ESPACE PUBLIC**

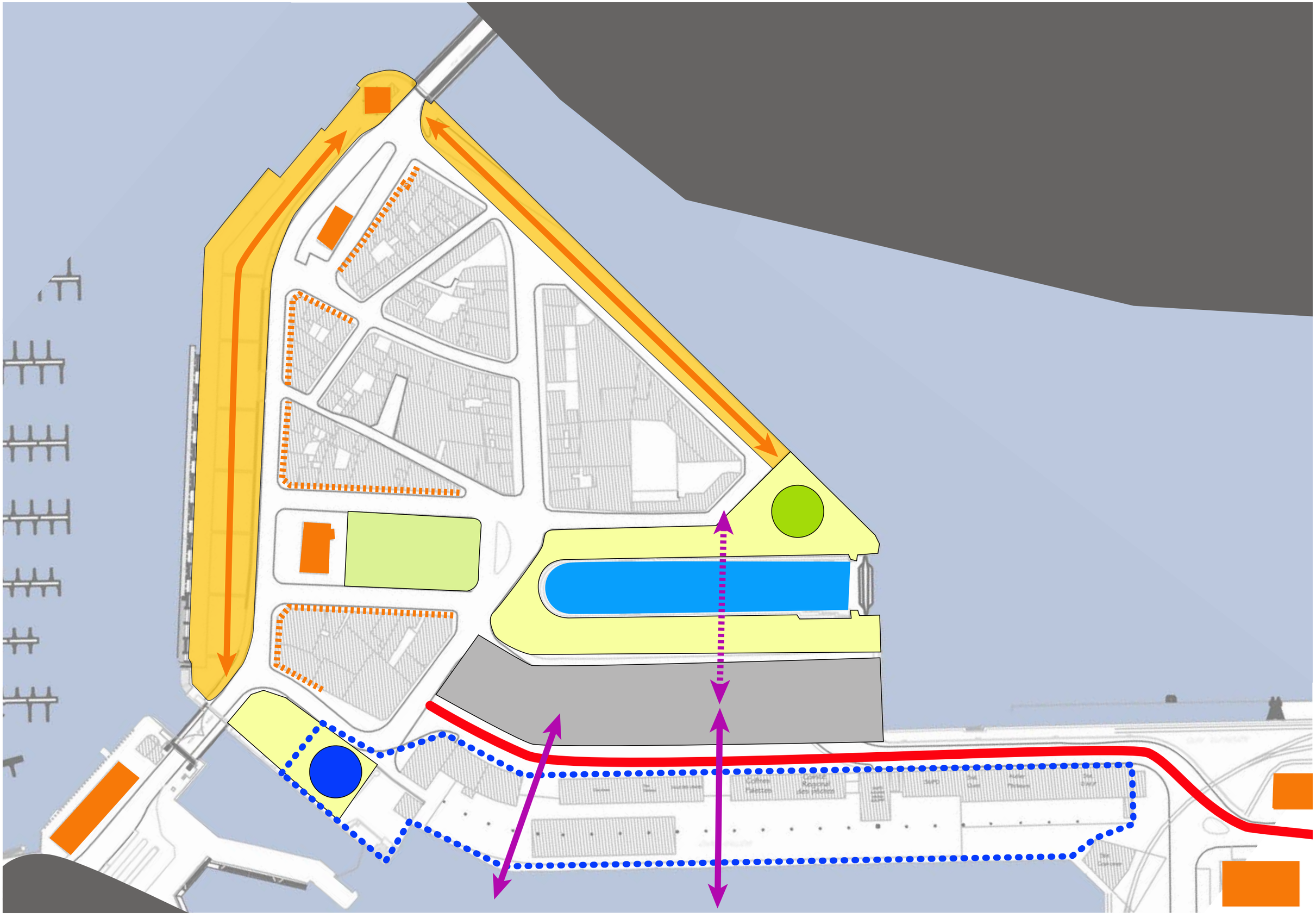
Requalification des quais

Bâtiments recevant du public

Requalification de la place centrale

Façades commerciales

Dynamique commerciale renforcée par le cheminement piéton



ILOT A

Cet îlot accueillera un pôle d'activités commerciales dédié au nautisme organisé de la façon suivante :
Une limite de hauteur fixée à R+2 sur l'ensemble de la parcelle. Du fait de la spécificité des activités accueillies dans ces locaux, la hauteur disponible sous plafond devra être exceptionnellement relevée au niveau R et R+1.
Sur cette parcelle de 886 m², la SHON totale sera fixée à 2100 m².
Le bâtiment devra répondre aux exigences induites par une programmation comprenant :
- En rez-de-chaussée et au premier étage une surface de vente.
La totalité de l'espace disponible sera cédé à un unique exploitant qui pourra implanter son activité d'accastillage sur 1600 m², dont 800 pour chaque niveau.

- Au deuxième étage, une surface de bureaux de 800 m².

- Un espace extérieur devra être disponible à l'arrière du bâtiment (façade est faisant face à la forme de Radoub) et sécurisé à l'aide d'une clôture.
D'une surface totale de 800 m², il pourra accueillir aussi bien les activités liées au commerce de matériel nautique que les activités de carénage prévues en proximité du port à sec.

L'espace extérieur privatisé pourra ainsi se diviser en deux parties de 400 m² chacune :

- Un espace de 400 m² permettra d'installer une partie des activités nautiques de l'exploitant. Cet espace pourrait être utilisé pour le stockage de petits bateaux mis en vente ou pour la petite réparation.

- L'espace de 400 m² restant sera spécifiquement dédié au carénage de petits bateaux.

L'aménagement de l'îlot A devra prendre en considération les contraintes d'accessibilité et de sécurité induite par les activités :

- L'accès principal du bâtiment, notamment pour les visiteurs et les clients du magasin devra impérativement se réaliser par la rue Lavoine.

- L'exploitant devra pouvoir accéder facilement par l'arrière du bâtiment à la zone technique privatisée mise à sa disposition.

- L'accès aux espaces extérieurs se réalisera directement par l'espace accueil du port à sec. Une ouverture, dont la largeur sera d'environ 10 mètres, est à prévoir au niveau de la zone de manœuvre et de déchargement des véhicules.
Elle sera bornée d'un côté par un espace réservé aux places de parking, de l'autre par un bâtiment de 80 m² réservé à l'accueil et à la maintenance technique du port à sec.

- Cette zone doit être sécurisée avec un système de barrière .
Cette entrée unique permettra d'accéder à l'espace réservé sans empiéter sur l'espace public implanté au nord de l'îlot.

ILOT B

Cet îlot présentera un programme à dominante de services et d'habitat. Un ou plusieurs bâtiments devront comprendre des logements en étages et des activités commerciales en rez-de-chaussée en respectant une limite de hauteur fixée à R+2 sur l'ensemble de la parcelle (1212 m²) pour une SHON totale fixée à 2600 m².
Les précautions architecturales à prendre seront les suivantes :
Présenter un front bâti cohérent et aligné sur la rue Edouard Lavoine.

- Le lien visuel avec la criée doit être respecté et valorisé.

- Faciliter l'installation des activités commerciales en rez-de-chaussée. Ces surfaces d'activité devront être articulées avec l'espace public attenant. Un espace extérieur tourné vers la forme de Radoub, de plein pied sur l'espace public et comprenant au plus 5 mètres de profondeur peut être envisagé.

Le bâtiment devra répondre aux exigences induites par une programmation comprenant :

- En rez-de-chaussée, des espaces dédiés aux activités commerciales de vente ou de restauration. Le projet devra prendre en compte ces éléments et offrir plusieurs surfaces comprises entre 50 et 300 m².

- Sur les deux étages suivants, une offre de logements, de bureaux.

ILOT C

Cet îlot sera à dominante «services touristiques». Il est prévu d'y faciliter l'installation d'un hôtel comprenant un local d'activité en Rez-de-chaussée. Les contraintes s'appliquant au bâtiment devront respecter une limite de hauteur fixée à R+3 sur l'ensemble de la parcelle (500 m2), fixant une SHON à 1450 m²
Le bâtiment devra répondre aux exigences induites par une programmation comprenant :

- En rez-de-chaussée, l'entrée principale de l'hôtel ainsi qu'une salle dédiée à l'accueil des clients, la restauration, sur les trois étages suivants une offre de chambres pour des surfaces comprise entre 25 et 40 m², soit environ 8 chambres de taille confortable (40 m²) et une vingtaine de chambres de taille plus modeste.
- Au dernier étage, un toit terrasse pourrait offrir un espace de détente type solarium, tourné vers la forme de radoub.

Certaines précautions architecturales devront être prises en raison de l'emplacement particulièrement sensible du bâtiment. Il faudra :

- Veiller à l'intégration du bâtiment dans le tissu existant en prenant en compte la position stratégique de l'îlot : situé à l'extrémité nord de la rue Edouard Lavoine, il vient conclure le nouvel alignement, dans le prolongement du quai Guynemer. Le parti pris architectural devra prendre en considération cet élément en respectant les bâtiments environnants.

1 Parking sur le quai du Carénage réservé en priorité pour les pêcheurs

2 Réhabilitation de la Capitainerie et du Pont Colbert

3 Requalification des espaces publics le long du quai de l'Yser

4 Espace vert sur la pointe de l'île avec un petit équipement touristique

5 Réhabilitation du bâtiment devant accueillir le Syndicat Mixte du Port de Dieppe et mise en valeur de la place

6 Espace de vente des barrières et marché aux poissons

7 Espace public

8 Espace commercial destiné à la vente de bateaux

9 "Mini carénage" destiné aux unités de moins de 7 mètres

10 Zone d'accueil du port à sec et zone technique du port à sec

11 Réhabilitation du Pont Ango et de l'Office du Tourisme

A Pôle nautique 1800 m² SHON

B Commerces en RDC
Logements en R+1/R+2
2 600 m² SHON

C Hôtellerie 1 450 m² SHON

Le projet de port à sec générera de nouveaux flux de voitures et remet au premier plan la question du stationnement.

Un regard attentionné à l'offre actuelle de stationnement au Pollet montre très clairement que l'île est quelque peu victime d'un manque de hiérarchisation dans l'offre proposée.
En effet, la proportion importante de parkings sauvages a tendance à phagocyter l'espace public disponible, en particulier le long du quai de l'Yser.

La réflexion future autour du stationnement à l'échelle de l'île et plus généralement sur l'ensemble de la ville, doit amener à une redéfinition claire de l'espace public.

Il n'est pas question de privilégier les cheminements piétons au détriment des espaces de stationnement mais de trouver un juste équilibre entre les deux.

Dans le cas précis du quai du Carénage, il est par exemple primordial d'optimiser les capacités de stationnement pour les camions des pêcheurs qui s'y installent quotidiennement, sans pour autant obturer la vue sur le vieux port, qui fait du lieu un cheminement piéton de premier ordre.

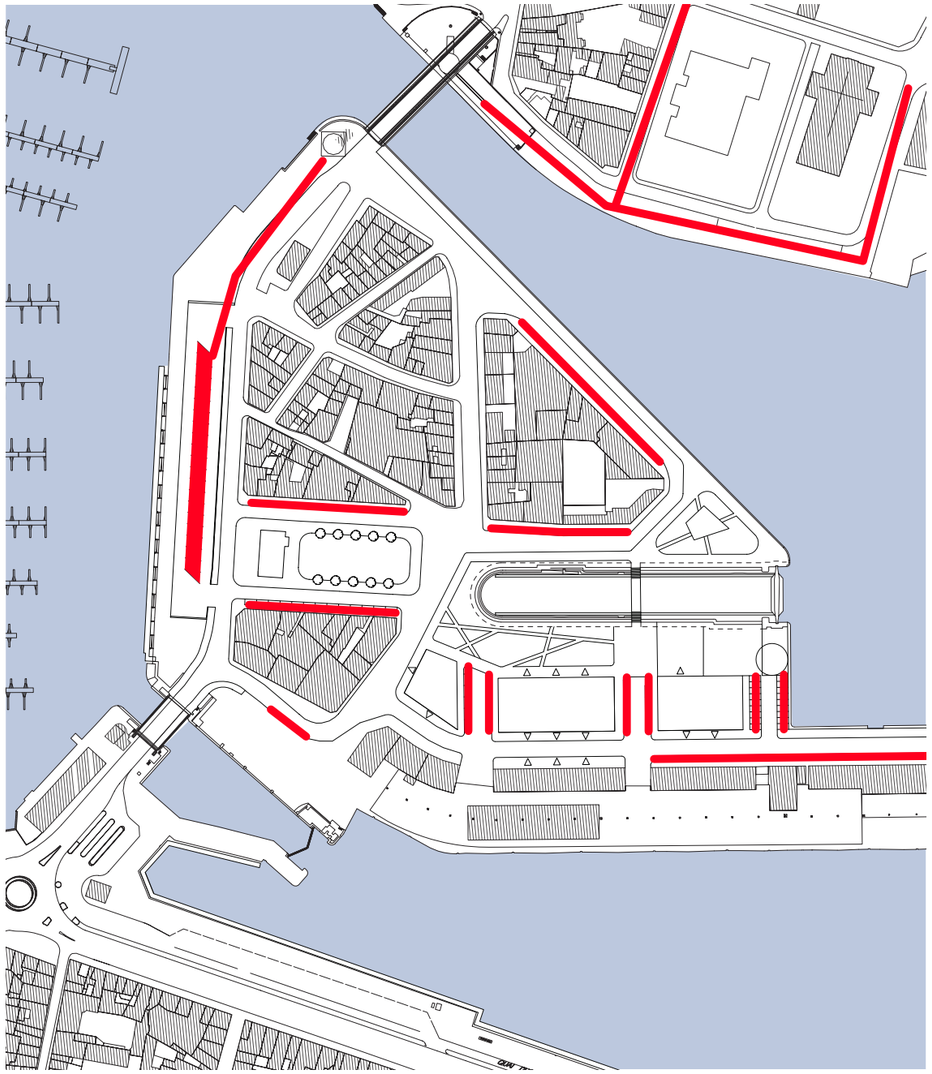
Cette hiérarchisation entre les espaces dédiés au stationnement et ceux consacrés au cheminement pose par extension la question de la création d'un espace public de qualité entourant l'île, permettant une mise en valeur des façades donnant sur les quais et renforçant le potentiel commercial des lieux.

**ORGANISATION DU STATIONNEMENT**

Zone de staionnement diffus (180 places)

Hiérarchisation du stationnement (230 places)

Île du Pollet état existant



Île du Pollet état futur

Le port spectacle vivant modèle le paysage urbain offert à la vue. Les circulations douces (piétonnes et vélos) et les traversées par les différents ponts doivent être privilégiées.
Trois parcours pourraient être envisagés :

- Des bords de l'Arques au Transmanche, en passant pas l'ancien centre du Pollet.

- Du cours de Dakar au centre du Pollet.
Sur le Pollet un circuit pourrait être mis en place : autour du port à sec, sur le quai de l'Yser, et le quai du Carénage.

- De la gare au front de mer, en passant par le centre ville.

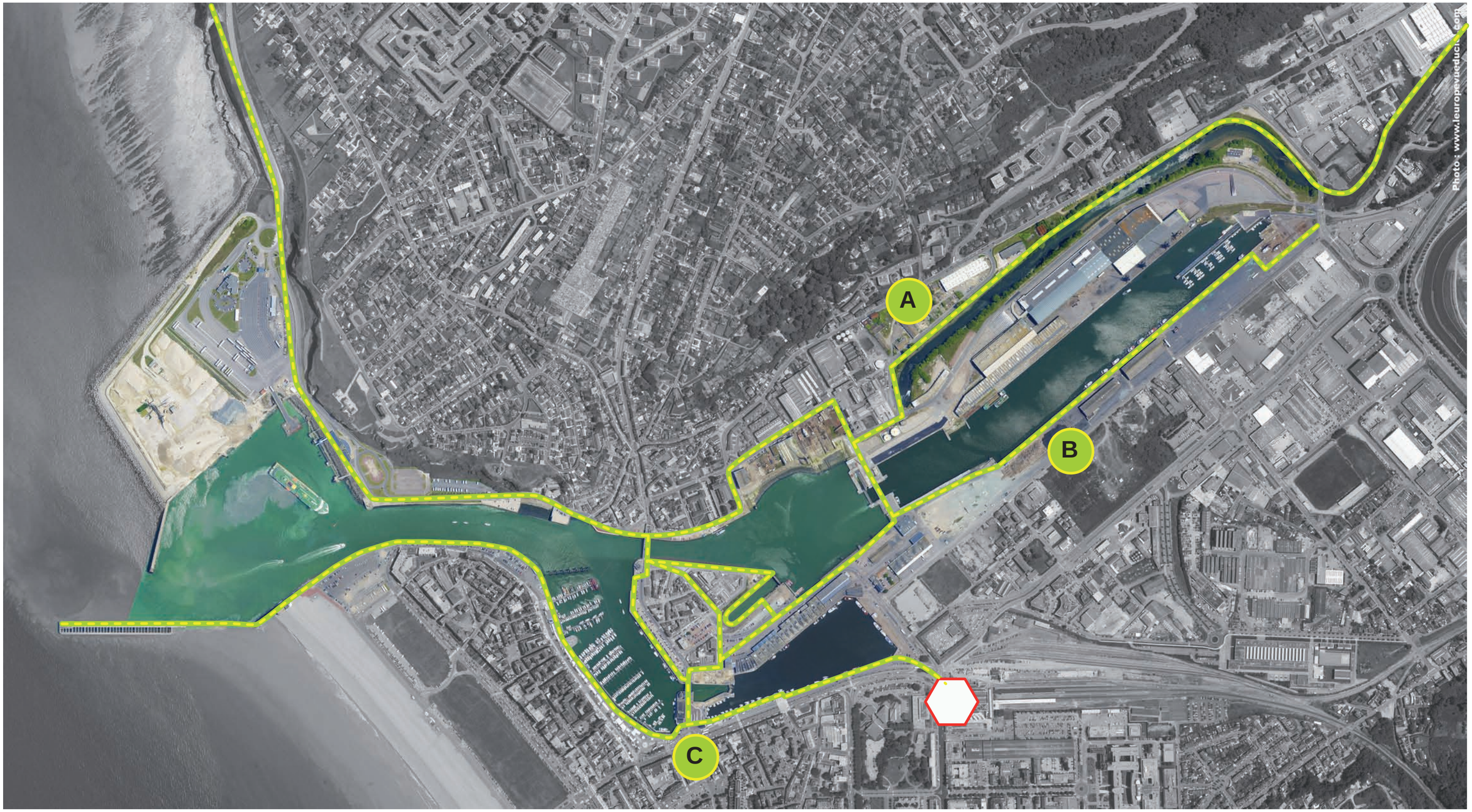
**PROMENADES PAYSAGERES AU BORD DU PORT**

**A** De l'Arques au Transmanche, en passant par l'ancien centre du Pollet.

**B** Du cours de Dakar au Pollet.

**C** De la gare au front de mer, en passant par le centre ville.

Gare


A
B
C
Photo : www.leuropevueduciel.com

A travers ce schéma d'aménagement, le Syndicat Mixte se donne les moyens de faire de son territoire un espace partagé afin de développer les activités portuaires et économiques, tout en favorisant un développement urbain harmonieux.

Cet avenir commun le Syndicat Mixte souhaite le construire avec la Ville pour faire de Dieppe

**UNE VILLE PORT**

Photo : www.leuropevueduciel.com