

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

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

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

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

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception :

24/10/2016

Dossier complet le :

24/10/2016

N° d'enregistrement :

2016-0408

1. Intitulé du projet

Aménagement d'un ensemble immobilier « The Cloud », à l'angle de la rue de l'Epine / de l'avenue Henri Pointcaré et de la rue du Président Paul Doumer situé à Villeneuve d'Ascq (59).

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale LINKCITY

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

RCS / SIRET I3781686 I95001000981 Forme juridique SNC

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

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

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
6°d	Création voirie d'une longueur de 110 ml Opération soumise a permis de construire Existence d'un PLU à Villeneuve d'Ascq – Zone UG Surface de plancher = 13 500 m ² Surface du terrain = 6 623 m ²
36°	

4. Caractéristiques générales du projet

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

4.1 Nature du projet

Il est né de la volonté urbaine de recréer une centralité sur un axe majeur au cœur de trois zones que sont : La Haute Borne, Synergie Park, et l'Université des sciences et de Technologies de Villeneuve d'Ascq :

- Une visibilité de chaque bâtiment
- Une entrée piétonne facilitant les accès au métro « station 4 Cantons » et au parking public C4 « Stade Pierre Mauroy »
- Des espaces extérieurs qualitatifs : parvis, terrasses, etc.
- Une orientation bioclimatique des façades.

De par sa centralité, le projet offrira des services nécessaires, et manquants sur le secteur :

- Restauration ouverte sur le secteur 4 Cantons,
- Des parkings dédiés aux bureaux et à la restauration,
- Des solutions de mobilités alternatives,
- Un plateau dédié aux nouvelles solutions tertiaires via un espace de co-working.

Le projet répondra au niveau BREEAM Very-Good, un des plus hauts niveaux de performance énergétique.

4.2 Objectifs du projet

L'objectif du projet est d'offrir un ensemble immobilier correspondant à l'exceptionnel potentiel de l'emplacement, et de redonner vie à ce site dont l'activité à aujourd'hui cessée.

Idéalement situé à Villeneuve d'Ascq, au croisement de 3 grandes zones tertiaire et universitaire, « The Cloud » bénéficie d'un accès direct à l'A25 et l'A1. Il dispose d'un arrêt de métro « station 4 Cantons » à 500 mètres du site et d'un embranchement autoroutier au pied de son site.

Les objectifs du projet « The Cloud » sont d'offrir :

- Une offre de restauration et de coworking,
- des modes de déplacements alternatifs : auto partage, vélo, transports en commun,
- des services nouveaux pour les occupants de la Haute Borne, Synergie Park, et l'Université des sciences et de Technologies de Villeneuve d'Ascq
- une architecture remarquable,
- des espaces centrés sur le bien être des occupants.

« The CLOUD » se veut être le nouveau lieu de travail de référence de la MEL (Métropole Européenne de Lille) avec un site privilégié, une référence environnementale, et un projet basé sur les usages, la mobilité et attentes du salarié.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Le projet sera composé de 3 bâtiments, réalisés en 1 ou 2 phases suivant la commercialité des bâtiments.

Suivant celle-ci, le chantier se déroulera entre 18 et 24 mois.

En tant que filiale de Bouygues Construction, Linkcity confiera naturellement la réalisation du projet à Bouygues Bâtiment Nord-Est. Afin de répondre au plus près aux attentes de ses clients en matière de qualité, santé/sécurité, respect de l'environnement et confort des riverains, Bouygues Bâtiment déploie le Label Chantier Bleu sur l'ensemble de ses chantiers. Inscrit dans une démarche d'amélioration continue, il permet d'impliquer les collaborateurs et les sous-traitants et de récompenser de façon visible les équipes travaux et commerciales ayant fait preuve d'un haut niveau d'engagement.

Le Label bleu est pour les chantiers Bouygues, un gage de chantiers respectueux de la qualité de ses prestations, de l'environnement et de l'équité, du respect de la santé et de l'intégrité de ses compagnons.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Dans sa phase d'exploitation, le projet se décomposera en un ou plusieurs espaces privés, et un parvis public, dont la gestion sera confiée à des investisseurs indépendants.

Chaque futur propriétaire se verra responsable de l'entretien et du bon fonctionnement de ses biens, dont l'ensemble sera géré par une association de syndicat libre.

Une convention est en cours de rédaction avec les services de la MEL afin de permettre l'utilisation de 300 places sur la structure de parking publique face au site d'étude (parking C4 du Stade Pierre Mauroy) comptant 2100 places.

L'objectif est de permettre la mutualisation de cette structure publique sous utilisée.

Cette convention sera annexée au permis de construire.

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

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

Permis de construire

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

Permis de construire

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Assiette totale de l'opération = 6623 m ² pour une surface de plancher de 13 500 m ² , avec : - Bureaux : 13.000 m ² - Services : 500 m ² - 49 places de parking aérien sur site	

4.6 Localisation du projet**Adresse et commune(s) d'implantation**

Angle de l'avenue Henri Poincaré / rue de l'Epine / rue du Président Paul Doumer (D952)

Coordonnées géographiques

X : 709792 / Y : 7056091

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

Point de départ :

X : 709796 / Y : 7056044

Point d'arrivée :

X : 709795 / Y : 7056140

Communes traversées :

Villeneuve d'Ascq (coordonnées données ci-dessus : RGF Lambert 93)

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

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

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

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

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

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

Il s'agit actuellement d'anciens ateliers techniques de la société COLAS Nord Picardie.

Le site servait à l'entretien des véhicules de chantier liés à l'exploitation de COLAS, ainsi que de bureaux. Dans le cadre du regroupement de leurs activités, ces ateliers ont été déplacés sur le site de SCREG, au port fluvial de Santes.

La cessation de l'activité a été notifiée le 1er Juin 2016.

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

Oui Non

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

Plan Local d'Urbanisme approuvé le 08 octobre 2004 et modifié le 1^{er} avril 2016

Pour la totalité des 13 500 m² de l'opération globale : Zone UG = ZONE D'ACTIVITES DIVERSIFIEES : BUREAUX-COMMERCE-SERVICES

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

Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

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

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?		X	Cf. annexe 7
en zone de montagne ?		X	
sur le territoire d'une commune littorale ?		X	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?		X	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	X		La commune de Villeneuve d'Ascq est couverte par un projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) depuis le 09 juin 2015. Celle-ci ne s'inscrit pas comme étant l'une des communes les plus impactées (Lille, Roubaix, Tourcoing, La Madeleine).

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	X	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	X	Le secteur d'étude a fait l'objet d'une étude de caractérisation et de délimitation de zone(s) humide(s) au sens de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié par l'arrêté du 1 ^{er} octobre 2009. <u>Aucune zone humide n'a été mise en évidence.</u>
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	X	
dans un site ou sur des sols pollués ?	X	<input type="checkbox"/>	Le site basias.brgm.fr inventorie le site industriel ou activité de service suivant à Villeneuve d'Ascq : NPC5951646 – SA COLAS Nord-Picardie (Garages, ateliers, mécanique et soudure) – régime déclaratif depuis 1993 (réf dossier AD 59 1664W63) pour l'installation d'un atelier de réparation et d'entretien automobile de 564 m ² . Le site est aujourd'hui fermé et entièrement sécurisé et non accessible au public. La gestion du site et des produits mis en œuvre par l'activité de la société COLAS telle qu'elle s'y est engagée (cf. annexe 11) ne présenteront <u>pas/plus de risque(s)</u> compte tenu du projet 'The Cloud' et de sa vocation tertiaire envisagée.
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	X	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	X	Le secteur d'étude <u>n'est pas situé</u> dans un périmètre rapproché d'un captage d'eau. Cf. annexe 10
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	X	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :		Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	X	Cf. annexe 7
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	X	

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

Veuillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	X	Aucun forage ou puits n'est prévu sur le site. Le réseau d'eau potable est existant et sera « étendu » pour assurer la desserte en eau potable du projet (contact avec la MEL pris à ce jour).
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	X	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	X	Le projet ne sera pas excédentaire en matériaux. Le projet prévoit la gestion in-situ des déblais et remblais.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	X	Le projet ne sera pas excédentaire en matériaux. Le projet prévoit la gestion in-situ des déblais et remblais.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	X	<input type="checkbox"/>	Le projet présente des enjeux/sensibilités faibles à très faibles pour la faune et la flore. Aucun réservoir de biodiversité et corridor écologique recensés dans le SRCE Nord-Pas-de-Calais ne sont directement concernés par le secteur d'étude. Le secteur d'étude est séparé de ces éléments par une importante distance géographique ainsi que par la matrice urbaine dense de l'agglomération Lilloise. La situation géographique du projet, la réalisation de façades et toitures végétalisées et la gestion raisonnée des espaces verts et de la mise en lumière sur le site vont concourir à la mise en valeur de cet espace aujourd'hui situé dans un environnement très urbanisé et à l'état de délaissé. <u>Les incidences du projet sont donc particulièrement positives pour la biodiversité.</u>
	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	X	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	X	<p>Le projet est entièrement situé sur des espaces artificialisés. L'ancienne exploitation de COLAS ne disposait que de très peu d'espaces végétalisés, et la future destination proposera une surface végétalisée bien plus importante qu'aujourd'hui.</p> <p><u>Le projet constitue une opportunité de revaloriser un ancien site technique.</u></p>
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	X	<p>Le site Prim.net du MEDDE identifie les risques suivants à Villeneuve d'Ascq : Engins de guerre et Transport de marchandises dangereuses.</p> <p><u>Le projet n'est pas situé dans un secteur à risque(s) technologique(s) connu(s) au travers du PLU de la MEL.</u></p>
	Est-il concerné par des risques naturels ?	X	<input type="checkbox"/>	<p>Le site Prim.net du MEDDE identifie le risque suivant à Villeneuve d'Ascq : Inondation.</p> <p>Néanmoins, le site d'étude est plutôt plat et présente <u>un risque négligeable</u> face au risque Inondation – par une crue à débordement lent de cours d'eau.</p> <p>Le site d'étude présente cependant <u>un risque fort</u> de remontées de nappes. Cf. annexe cartographique 10</p>
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	X	<p>Le projet « The Cloud » n'est pas de nature à engendrer de risques sanitaires.</p> <p>De manière géographique et générale, le projet est situé dans un secteur affecté par la pollution de l'air issue du tissu urbain. En effet les pollutions relatives aux infrastructures (principalement) routières encadrant le site d'étude participent aux nuisances observées à l'heure actuelle.</p> <p>Toutefois, la proposition de solutions de mobilités alternatives, la réduction du nombre de parkings et la conception du projet et des bâtiments en eux-mêmes, contribueront à limiter les nuisances cumulatives rencontrées sur et aux alentours du projet « The Cloud ».</p>
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	X	<input type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	X	<p>Le projet est susceptible d'être source de bruit <u>uniquement</u> en phase chantier, et ce de manière temporaire.</p> <p>De manière géographique et générale, le projet est situé dans un secteur du PLU de la MEL comme étant affecté par du bruit en tissu ouvert. En effet les bruits relatifs aux infrastructures (principalement) routières encadrant le site d'étude participent à l'intensité acoustique et aux nuisances observées à l'heure actuelle. Le développement de solutions de mobilités alternatives à la voiture et l'utilisation du parking public C4 du Stade Pierre Mauroy contribueront à limiter les nuisances sonores sur et aux alentours du projet « The Cloud ».</p>
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	X	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	X	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	X	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	X	
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	X	

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	X X	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le projet sera éclairé. Compte tenu de sa localisation en zone urbaine, il n'entraînera pas d'effet cumulé significatif. L'éclairage du projet « The Cloud » sera conforme aux prescriptions du cahier des charges de la ville.</p> <p>De manière géographique et générale, le projet est situé dans un secteur comme étant affecté par des émissions lumineuses. En effet les émissions relatives aux infrastructures (principalement) routières encadrant le secteur d'étude participent aux « nuisances » observées à l'heure actuelle.</p> <p>Cela étant, le projet « The Cloud » prévoit une mise en lumière raisonné de son site et de ses abords afin de limiter les émissions lumineuses et par souci de préservation de la biodiversité. en particulier les chiroptères.</p>
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	X	<input type="checkbox"/>	<p><u>Le projet engendrera des rejets atmosphériques liés :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - au chauffage des futurs bâtiments : CO₂, NO_x, CO...) - à la circulation routière (CO, NO₂, benzène, COV...) <p>D'une part, les constructions répondront à la norme RT 2012 limitant les rejets carbonés.</p> <p>D'autre part, le développement de solutions alternatives à l'usage de la voiture et l'utilisation du parking public C4 du Stade Pierre Mauroy contribueront à limiter les nuisances sur et aux alentours du projet « The Cloud ».</p>
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	X	<input type="checkbox"/>	<p><u>Le projet engendrera la production d'eaux à traiter :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Eaux « domestiques » : collectées et connectées au réseau existant - Eaux pluviales : collectées, tamponnées et connectées au réseau existant
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	X	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet engendrera la production de déchets ménagers uniquement des futurs usagers, qui seront gérés in fine par la MEL.</p>
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	X	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	X	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet va redonner vie à un site aujourd'hui sans activité, fortement exposé au risque de « squats ».</p> <p><u>Le projet prévoit en effet :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Restauration ouverte sur le secteur 4 Cantons, - Des parkings dédiés aux bureaux et à la restauration, - Des solutions de mobilité alternatives, - Un plateau dédié aux nouvelles solutions tertiaires via un espace de co-working.

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Il s'agit des projets qui ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre d'article R.214-6 du Code de l'Environnement et d'une enquête publique ou ont fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale publié.

NB = Ne sont plus considérés comme "projets" ceux qui sont abandonnés par leur maître d'ouvrage, ceux pour lesquels l'autorisation est devenue caduque ainsi que ceux qui sont réalisés.

Le périmètre d'investigation de recherche des « autres projets connus » est ici constitué de la commune de VILLENEUVE D'ASCQ, ainsi que les communes limitrophes.

A ce jour, aucun projet AE n'interfère avec le projet visé.

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Notre projet répond à la certification BREEAM : un référentiel exigeant au service de la qualité environnementale. Obtenir le niveau « **Very Good** » de cette certification, implique d'intégrer la construction durable comme fil rouge pour l'ensemble des phases du projet. (cf. annexes 6 & 8)

Les éléments remarquables du projet reposent avant tout sur :

Mobilité (cf. annexes 6 & 9)

Afin d'optimiser l'accessibilité au site, des places de covoiturage idéalement situées par rapport aux bâtiments seront mises en œuvre. De plus pour respecter les exigences du BREEAM un partenariat avec une plateforme de covoiturage sera instauré. Complémentairement, et afin d'inciter l'utilisation des modes de déplacements doux (dont le métro – arrêt face au site), nous ne réaliserons que 49 places sur site. Si un besoin est exprimé, le parking public C4 du Stade Pierre Mauroy face au site pourra répondre à cette attente (convention en cours avec les services de la MEL pour 300 places sur les 2100 places disponibles).

Impact environnemental (cf. annexes 6 & 7)

Dans une volonté de réduction de l'impact environnemental des bâtiments, nous avons sélectionné un site sans activité, risquant de devenir une friche industrielle. Nous évitons ainsi de participer au phénomène d'étalement urbain et revalorisons un lieu délaissé. De plus, dans le cadre du BREEAM, des écologues qualifiés ont évalués le potentiel écologique du terrain et proposent des préconisations pour protéger sa valeur floristique et faunistique. Enfin, l'entreprise générale en charge de la construction des bâtiments, Bouygues Bâtiment Nord-Est, propose sur l'ensemble de ses chantiers le « label chantier bleu » qui permet de diminuer qualitativement l'impact environnemental du chantier.

Efficacité énergétique (cf. annexes 6 & 8)

Grâce à sa conception bioclimatique et l'utilisation d'équipements performants, les futurs bâtiments répondrons ainsi à une architecture durable et économe en énergie. Les futurs usagers découvriront un lieu de travail confortable et accueillant.

Notre projet propose ainsi une véritable valeur ajoutée dans le confort d'utilisation par les futurs usagers mais aussi en termes de diminution de l'impact environnemental. Pour la ville de Villeneuve d'Ascq, ce projet est un projet majeur, dont la dispense d'étude d'impact faciliterait la mise en œuvre. Celui-ci répond tout à fait aux besoins de renouveler l'attractivité d'un secteur urbain tout en limitant l'étalement urbain. La mutualisation d'un parking public pour permettre la réduction de places in-situ, est dans la dynamique de la MEL pour lutter contre l'étalement urbain, notamment par le futur outil du PLU2.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet

1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	<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 rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>

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

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

Objet

ANNEXE 6 : Présentation du projet « THE CLOUD » (LINKCITY – OCTOBRE 2016)
ANNEXE 7 : Diagnostic écologique et détermination/caractérisation de zones humides
ANNEXE 8 : Certification BREEAM corroborée par l'approche APICITE (source : BE AIRELE)
ANNEXE 9 : Etude de trafic
ANNEXE 10 : Compléments cartographiques environnementaux du projet
ANNEXE 11 : Compléments au point 5.2 du CERFA sur l'aspect Sites et sols pollués (LINKCITY)

9. Engagement et signature

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

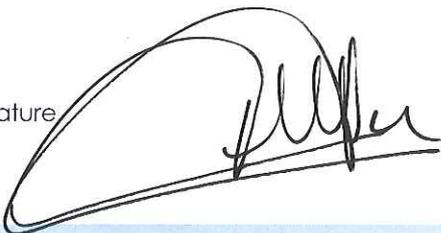
Fait à

Villeneuve d'Ascq

le,

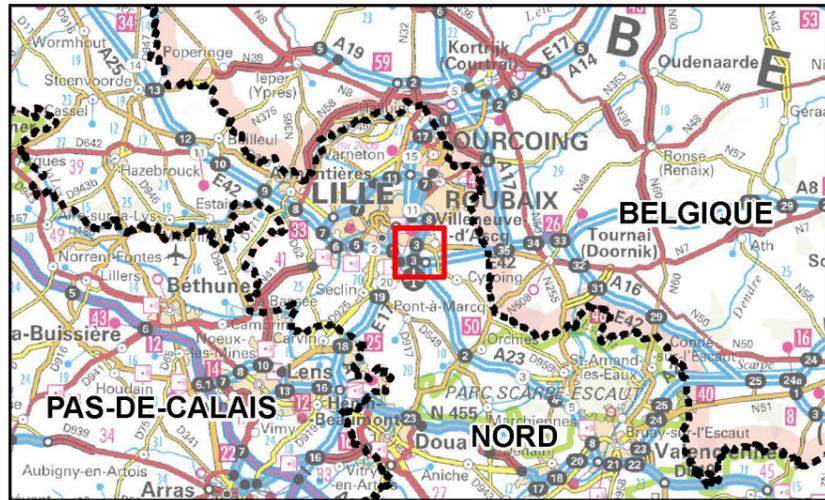
21 octobre 2016

Signature

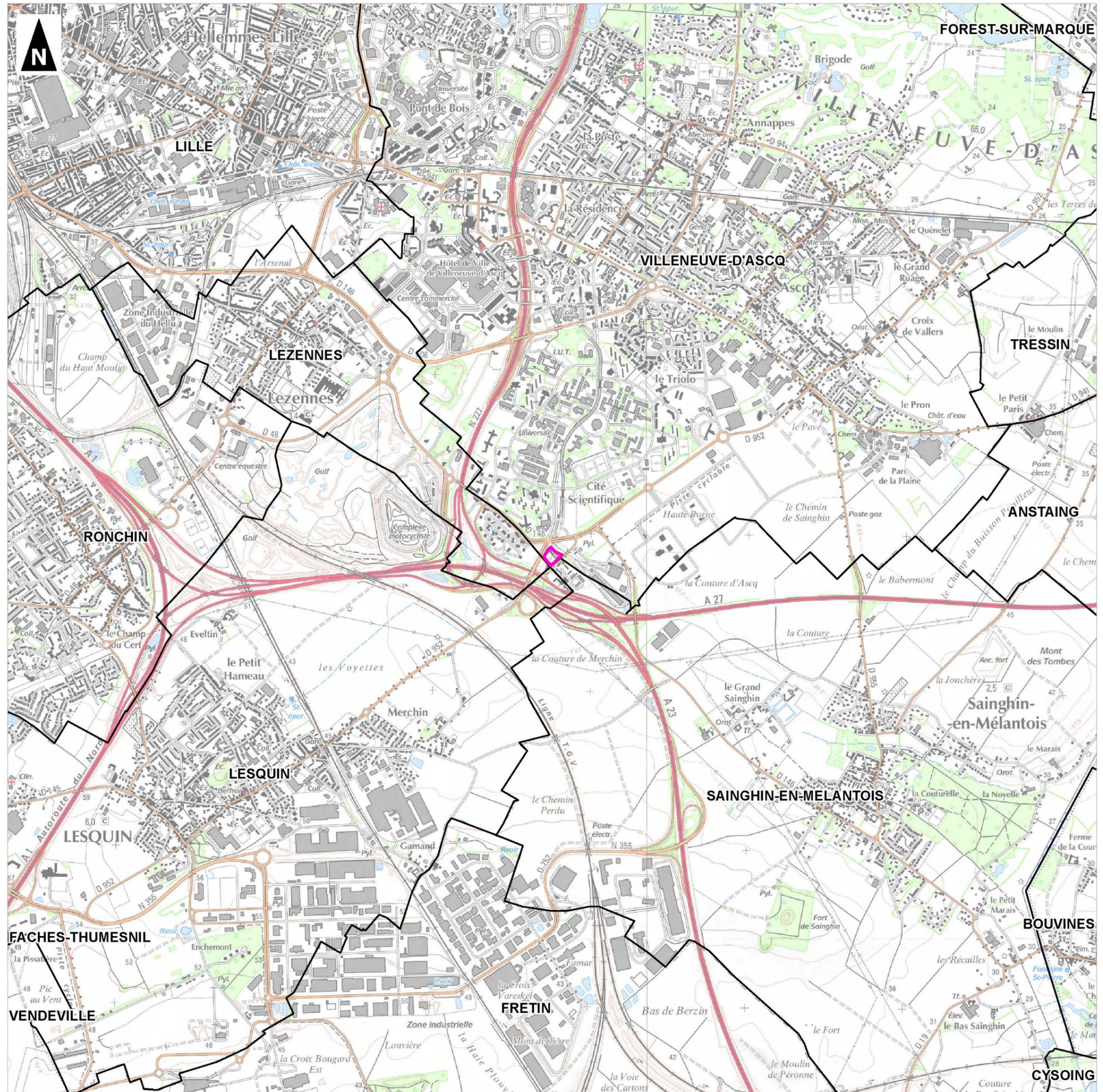


ANNEXES

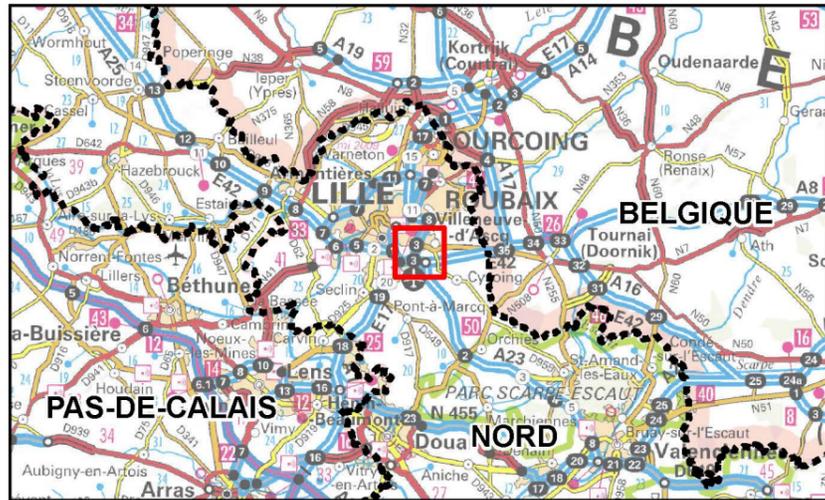
ANNEXE 2



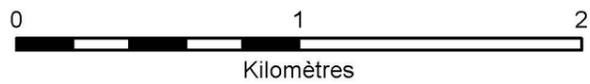
- Secteur d'étude
- Limite communale
- Limite départementale



Localisation à l'échelle de la commune

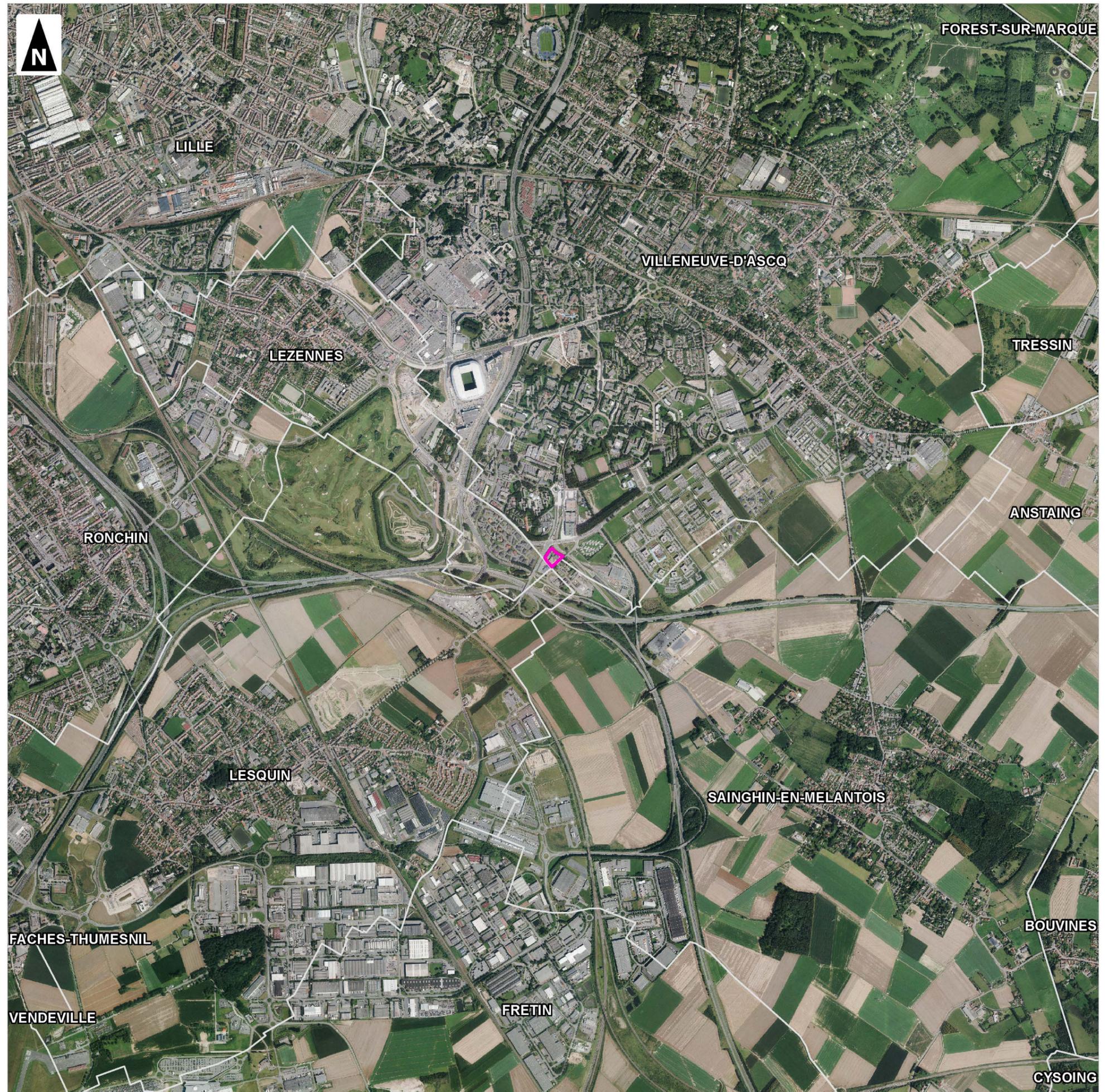


-  Secteur d'étude
-  Limite communale
-  Limite départementale



 **1:25 000**
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)

Réalisation : AIRELE, 2016
Source de fond de carte : PPIGE Orthophotographie 2012-2013 - IGN SCAN 1000®
Sources de données : Open Street Map - AIRELE, 2016



ANNEXE 3

Présentation du site :

Prises de vues dans l'environnement du site : Vues de 1 à 8



Présentation du site :

[Vue 1 : Vue du site depuis la fiche – « La Fabrik » - Recevant le projet Immobilier KIC](#)



Présentation du site :

Vue 2 : Vue du site et du parking de la MEL au troisième plan, depuis l'avenue poincaré



Présentation du site :

Vue 3 : vue du site depuis le carrefour de l'avenue poincaré et du président Paul Doumer



Présentation du site :

Vue 4 : Vue depuis le carrefour, montrant l'avenue Paul Doumer, et le Parking silo de la MEL



Présentation du site :

Vue 5 : Vue du site, et de ses passage piétons, montrant l'accès sécurisé au terrain



Présentation du site :

Vue 6 : Passage de la voie de Métro en
contre bas du site
(vitesse réduite suite au Terminus des 4
Cantons)



Présentation du site :

Vue 7 : Vue depuis la rue de l'épine, montrant la friche « la Fabrik » - recevant le projet Immobilier KIC



Présentation du site :

Vue 8 : Vue du site depuis la rue de l'épine, au croisement du poste des CRS autoroutiers



ANNEXE 4



RUE DU PRÉSIDENT PAUL DOUMER

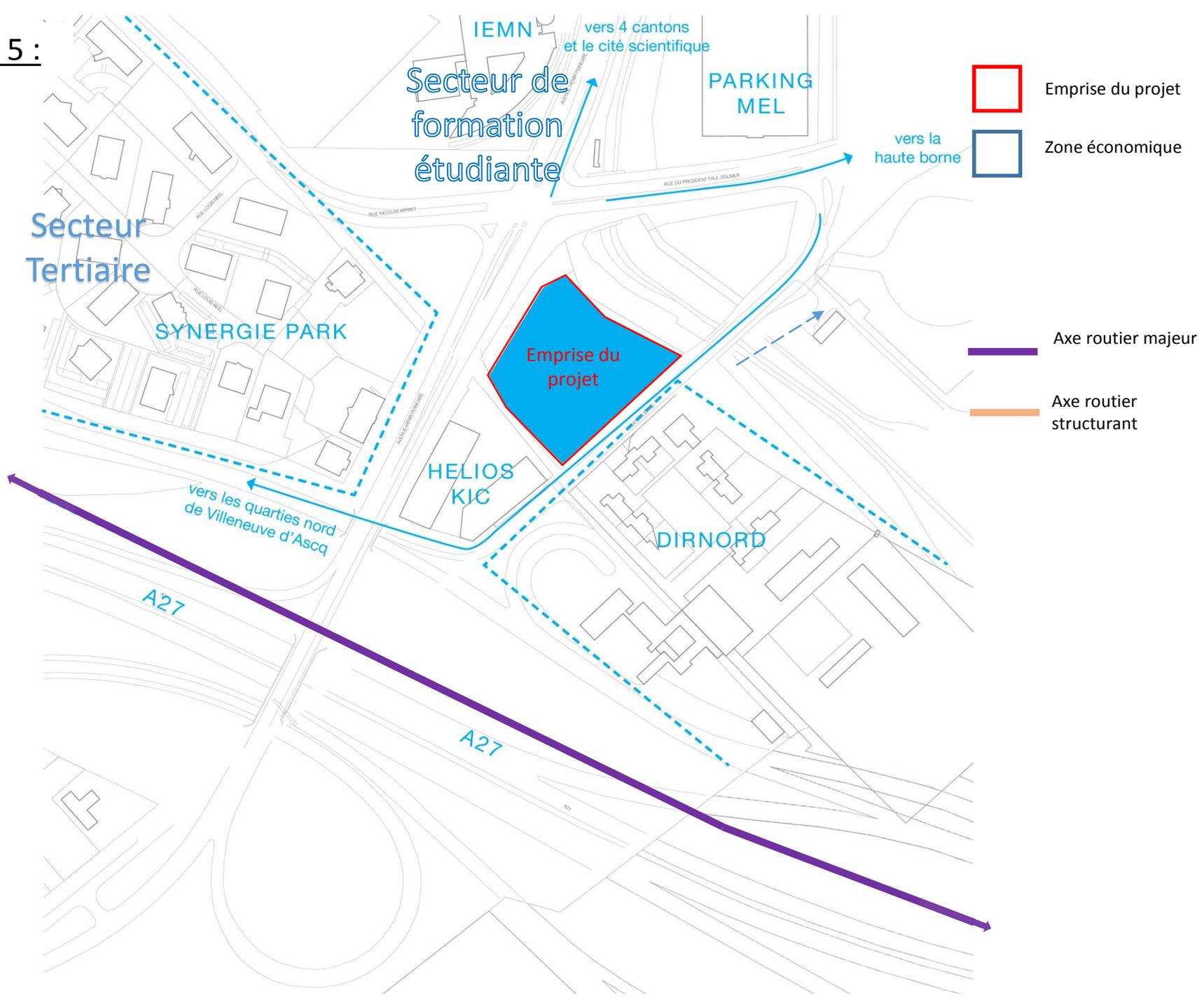
RUE DE LÉPINE

AVENUE HENRI POINCARÉ

RUE NICOLAS APPRET

ANNEXE 5

Annexe 5 :



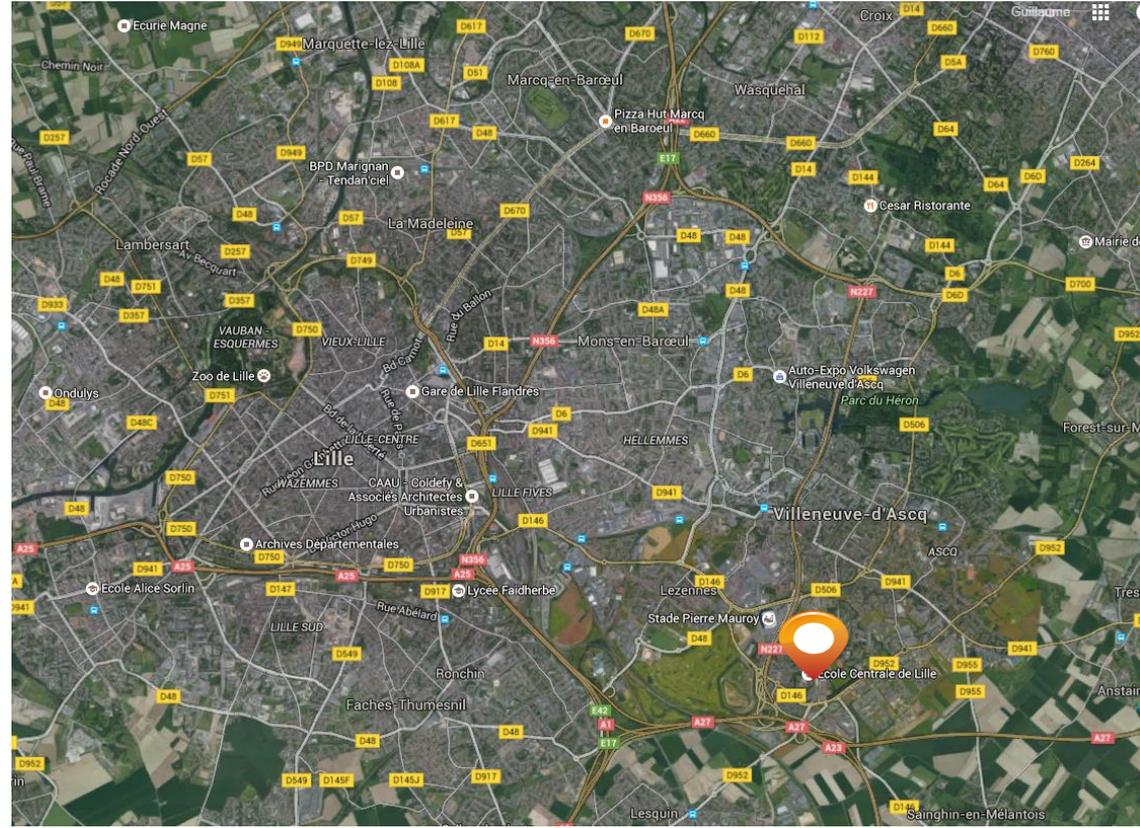
ANNEXE 6



Projet de reconversion Immobilier
2 Rue de l'Épine,
Villeneuve d'Ascq

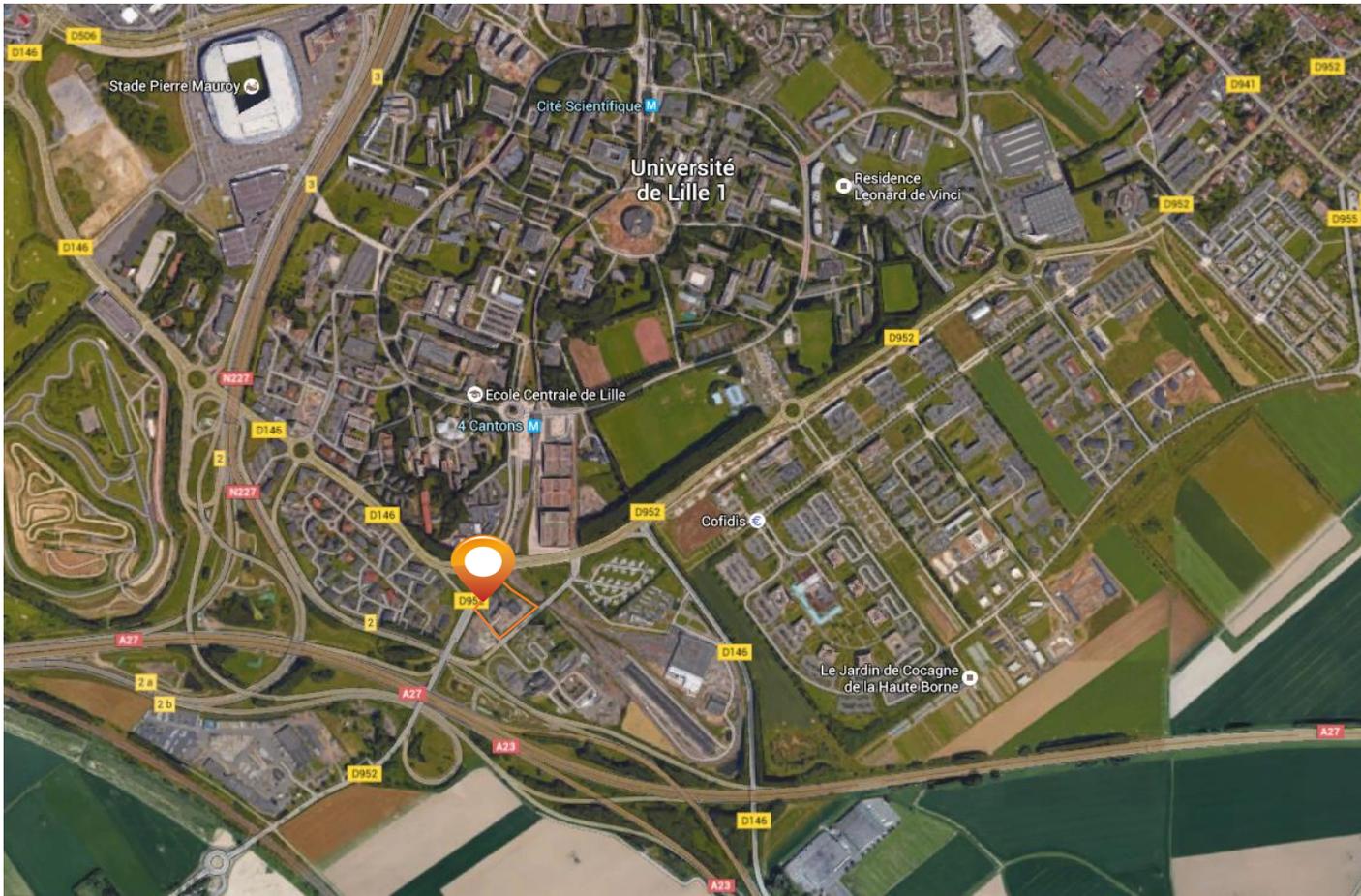
Situation géographique :

Quartier des 4 Cantons à Villeneuve d'Ascq



A l'échelle du quartier Villeneuvois

Quartier des 4 Cantons à Villeneuve d'Ascq,
Proximité immédiate de la Faculté des sciences et de technologies, ainsi que de la Haute Borne et de Synergie Park.



Présentation du site :

Ancien ateliers d'entretien et de réparation des activités COLAS.
Terrain de 6.623 m²



Présentation du site :

Présence d'infrastructure importante à proximité immédiate du site



Anciens ateliers COLAS

Historique du site :

- Construction du site en 1994. Anciens ateliers d'entretien des véhicules COLAS.
- Site soumis à déclaration dans le cadre de ces activités.
- Présence d'une cuve de récupération des hydrocarbures des véhicules.
- Arrêt des activités sur site en Avril 2016, et délocalisation des activités vers le port fluvial de Santes.
- Déclaration de fin d'activité de COLAS en Juin 2016.
- Retrait de l'intégralité des déchets présents dans les filières adaptées.
- Retrait de la cuve dans le cadre du projet immobilier, et traitement des éventuelles terres polluées.

The Cloud

Historique du site :

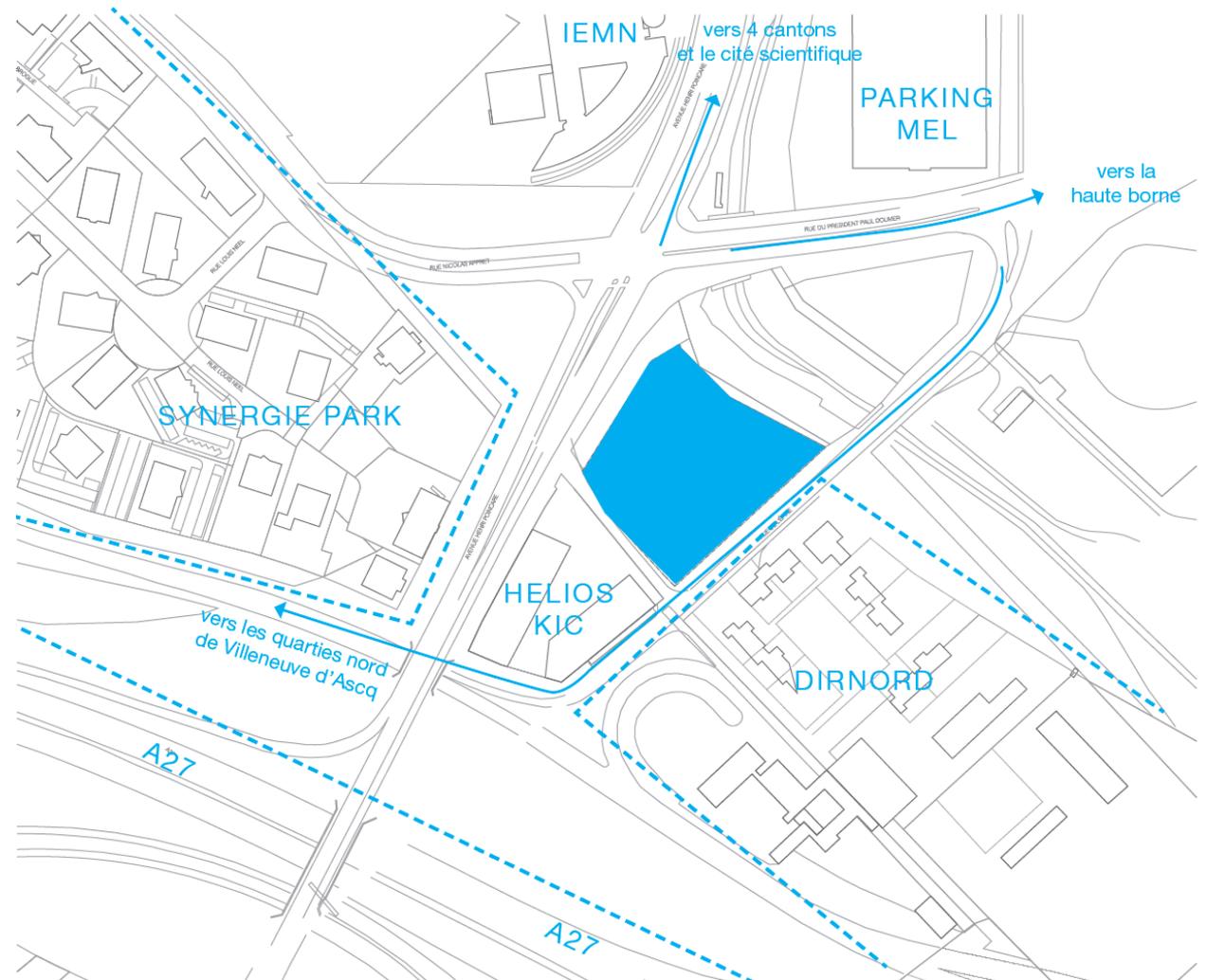


The Cloud

Situation Urbaine :

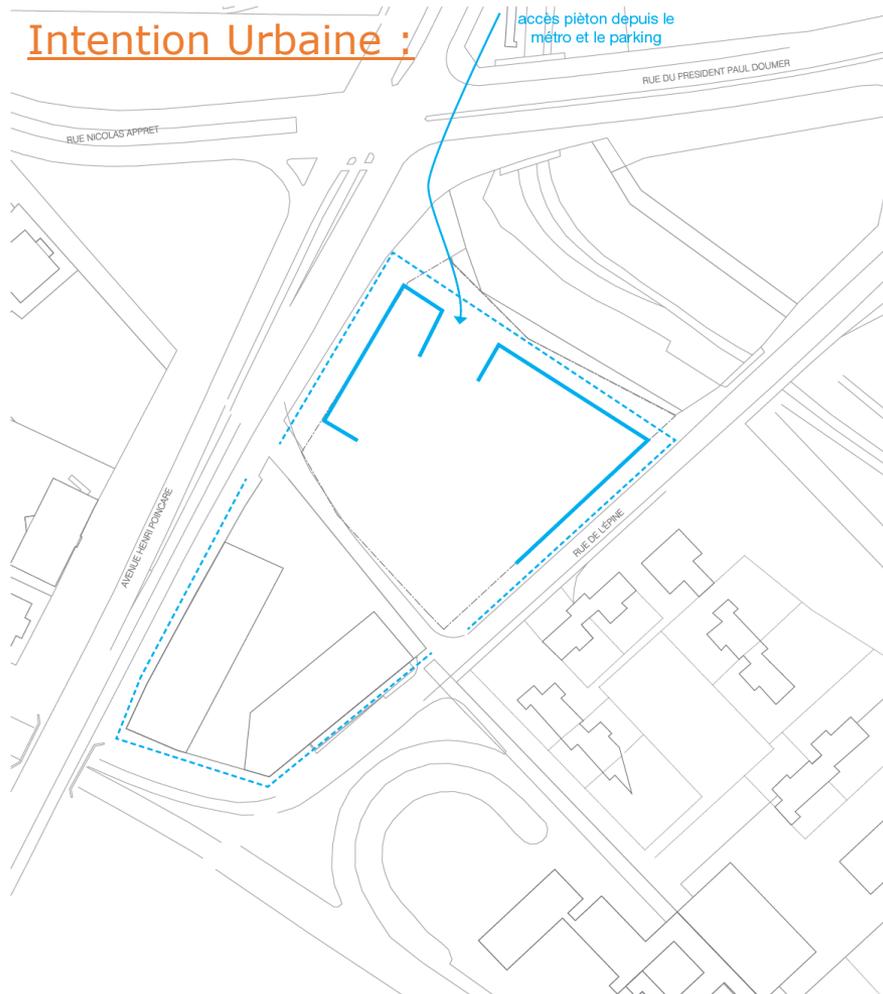
Le site se retrouve à la confluence des quatre villes que sont Villeneuve d'Ascq, Lezennes, Sainghin en Méantois, et Lesquin.

Le site Colas est une importante porte d'entrée de Villeneuve d'Ascq, donnant accès à la cité scientifique, au parc de la Haute Borne, à Synergie Park et au Stade Pierre Mauroy.



The Cloud

Intention Urbaine :



Le projet envisagé se dessine dans la continuité des bâtiments voisins, en cours de construction.

Deux fronts continus le long des voies publiques (avenue Henri Poincaré et rue de l'Épine) et le long de la zone technique du métro.

Une faille à proximité du carrefour permet un accès piéton en lien direct depuis le parking MEL et la station de métro 4 Cantons.

Aux angles de cette faille seront aménagés des espaces de services pour animer cet espace extérieur.

Cette organisation permet de conserver un cœur d'îlot plein sud.

The Cloud

Projet de reconversion immobilier d'anciens ateliers techniques :



The Cloud

Projet de reconversion immobilier

- Réalisation de 3 bâtiments de bureaux, proposant une place centrale.
- 13.500 m² de surface de plancher
Bâtiment 1 : 5.000 m²
Bâtiment 2 : 3.000 m²
Bâtiment 3 : 5.000 m²
Et services de type restauration / coworking pour environ 500 m²
- Pas de parking sous sol.
- Création de moins de 50 places aériennes sur site,
- espaces végétalisés.



The Cloud

Projet de reconversion immobilier – Fonctionnement

- Création d'un « parvis » piéton face au carrefour, favorisant la desserte piétonne du site depuis le métro et le parking public
- Accès véhiculaire par la rue de l'épine
- 49 places de parking sur site
- Cœur d'îlot préservé



The Cloud

Projet de reconversion immobilier



The Cloud

Projet de reconversion immobilier



The Cloud

Ambitions du projet :

- Labellisation BREEAM Very Good
L'une des plus hautes certification internationale en matière de labélisation sur la conception, la construction, et le fonctionnement des bâtiments.
Le label évalue le site dans son environnement.
- Label Biodiversity:
Réflexion à l'échelle de la parcelle pour apporter une biodiversité positive sur le site .
Le label se base sur 4 axes :
 - Engagement de la MOA pour mener une stratégie de biodiversité adapté à l'environnement du site
 - Concevoir une architecture écologique (via des aménagements favorables)
 - Evaluation et optimisation du potentiel écologique dans son contexte urbain
 - Développer les services rendus pour le bien être des usagers du site
- Favoriser les modes de déplacement doux en ne proposant qu'un minimum de parking sur site (visiteurs, Personnes à mobilité réduite, bornes de recharges électriques, covoiturage, etc...)
- Convention avec les services publics pour proposer une offre de mobilité aux futurs employés.

ANNEXE 7

CONTEXTE ECOLOGIQUE

Le site d'étude s'inscrit dans un environnement général très urbanisé, au sein de l'agglomération Lilloise. Il est enclavé et est bordé par de nombreuses infrastructures linéaires : A27, N227... qui provoquent d'importantes fragmentations.

ZONES NATURELLES D'INTERET RECONNU

Aucune zone naturelle d'intérêt reconnu n'est directement concernée par le site d'étude et/ou située à proximité immédiate.

Les périmètres d'inventaire les plus proches sont présentées ci-dessous :

Zone naturelle	Description	Distance par rapport au projet (m)
ENS	Bois de la Noyelles	2700
	Marais d'Annappes	3500
ZNIEFF I	Lac du Héron	3300
	Marais d'Ennevelin à Cysoing	4100
	Prairies et Bois humides des 17 bonniers à Willem	4200
ZNIEFF II	Vallée de la Marque entre Ennevelin et Hem	3000

Il n'existe aucune liaison écologique entre ces zones naturelles d'intérêt reconnu et le site d'étude. Elles en sont séparées par une importante distance géographique et de nombreuses fragmentations (urbanisation, axes routiers...).

RESEAU NATURA 2000

Concernant le réseau Natura 2000, aucun site n'est directement concerné par le site d'étude et/ou situé à proximité immédiate.

Le site Natura 2000 le plus proche se situe à environ 13 km. Il s'agit de la Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Les Cinq Tailles » situé à Thumeries (59).

Le site d'étude n'est pas concerné et/ou en relation avec le réseau Natura 2000 et n'est pas enclin à accueillir des espèces d'intérêt communautaire.

SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE

On retrouve les périmètres d'inventaire et de protection cités ci-dessus au niveau du SRCE du Nord-de-Calais. **Le site d'étude n'est pas concerné par un réservoir de biodiversité et/ou corridor écologique identifiés dans le SRCE Nord-Pas-de-Calais.**

Le site d'étude est situé à distance des éléments identifiés dans le SRCE et n'est pas enclin à participer à la matrice écologique des alentours du fait de son enclavement et de son artificialisation.

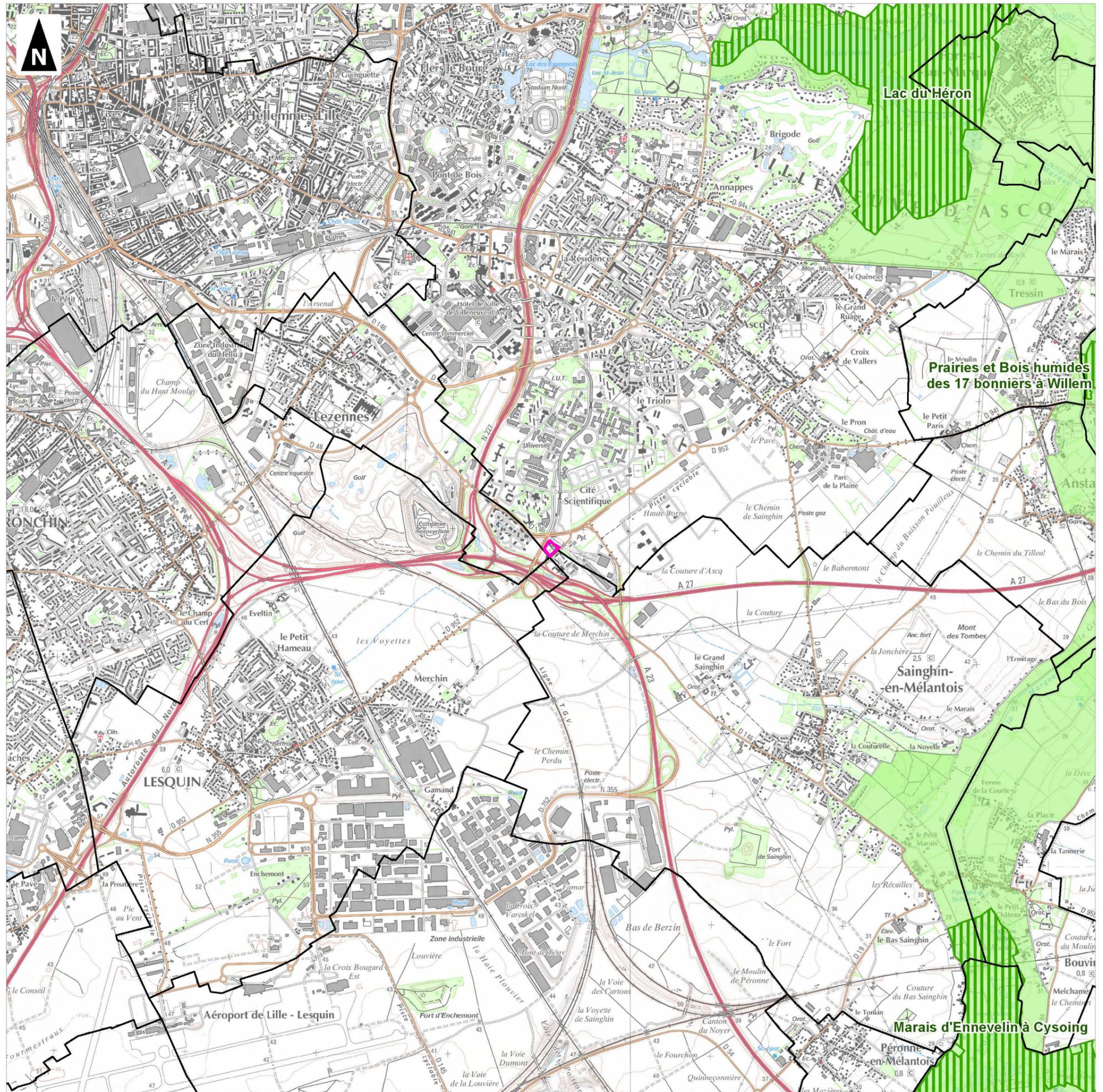
Zones naturelles d'Intérêt Reconnu

-  Secteur d'étude
-  Limite communale
-  ZNIEFF de type I
-  ZNIEFF de type II
"Vallée de la Marque entre Ennevelin et Hem"



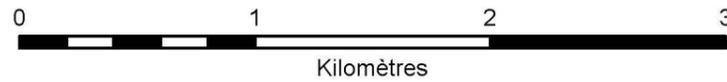
 **1:30 000**
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)

Réalisation : AIRELE, 2016
Source de fond de carte : IGN SCAN 25®
Sources de données : Open Street Map - DREAL - AIRELE, 2016



Espaces Naturels Sensibles

-  Secteur d'étude
-  Limite communale
-  Espace Naturel Sensible



 **1:30 000**
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)

 Réalisation : AIRELE, 2016
Source de fond de carte : IGN SCAN 25®
Sources de données : Open Street Map - Conseil Départemental du Nord - AIRELE, 2016

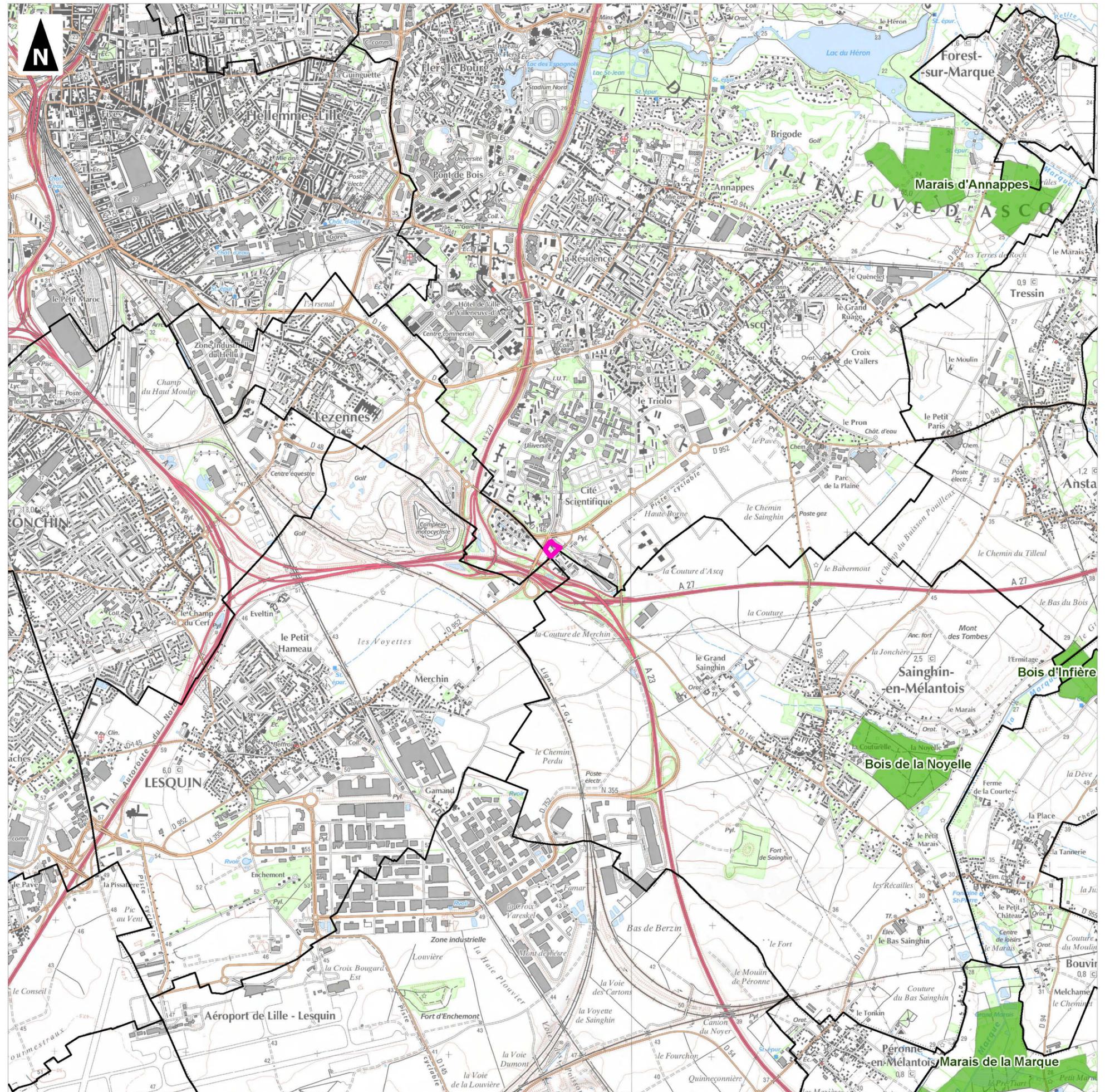


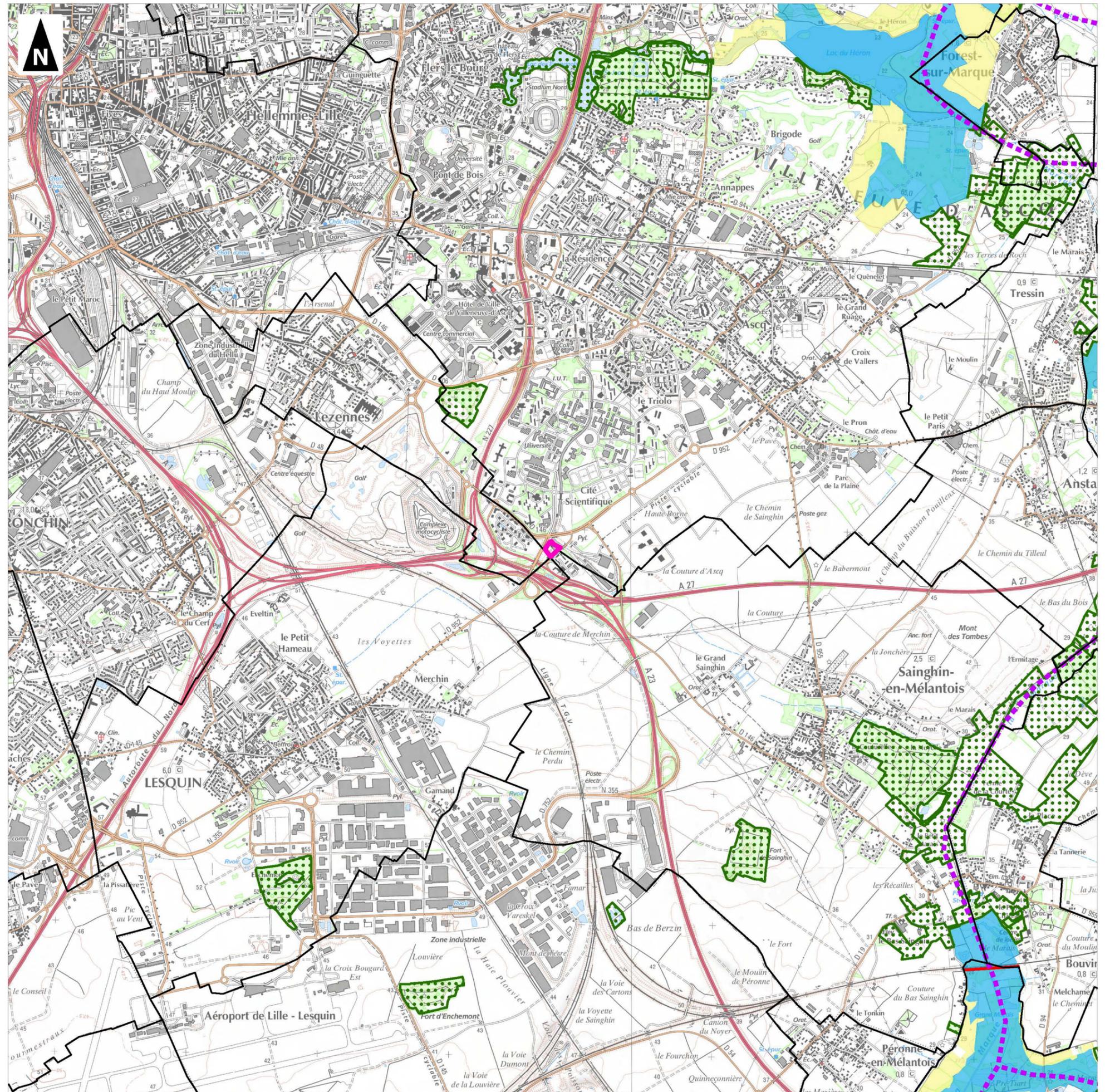
Schéma Régional de Cohérence Ecologique

-  Secteur d'étude
-  Limite communale
- Réservoirs de biodiversité :**
 -  Zone humide
 -  Autre milieu (complexe d'habitats)
 -  Espace Naturel Relais
- Corridors :**
 -  Zones humides
- Obstacle :**
 -  Obstacle majeur



 **1:30 000**
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)

 Réalisation : AIRELE, 2016
Source de fond de carte : IGN SCAN 25®
Sources de données : Open Street Map - DREAL Nord Pas-de-Calais Picardie- AIRELE, 2016



FLORE ET HABITATS NATURELS

DONNEES BIBLIOGRAPHIQUES

La base de données DIGITALE 2 du Conservatoire Botanique National de Bailleul (CBNBL) a été consultée pour la commune de VILLENEUVE D'ASCQ.

Six espèces protégées (prot.) et/ou patrimoniales (pat.) sont citées sur cette commune après 1990. Elles sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Espèces	Prot.	Pat.
Achillée sternutatoire (<i>Achillea ptarmica</i>)	X	X
Butome en ombelle (<i>Butomus umbellatus</i>)	X	X
Laîche des renards (<i>Carex vulpina</i>)	X	X
Fumeterre grimpante (<i>Fumaria capreolata</i>)		X
Oenanthe aquatique (<i>Oenanthe aquatica</i>)	X	X
Ophrys abeille (<i>Ophrys apifera</i>)	X	X

METHODOLOGIE

La caractérisation des habitats et les inventaires floristiques ont été réalisés au cours d'une session d'investigation sur le terrain, menée le 14 septembre 2016.

Au niveau de chaque milieu naturel repéré sur le terrain, les espèces végétales caractéristiques sont identifiées, afin de caractériser l'habitat et de le rapporter à la nomenclature Corine Biotope. Chaque habitat observé a fait l'objet d'une localisation précise sur une carte à échelle appropriée et les espèces d'intérêt patrimonial (protégées, rares ...) de ces milieux ont également été recherchées.

DESCRIPTION DES HABITATS

La quasi-totalité du site d'étude est occupée par des espaces artificialisés (bâtiments, parkings, zones imperméabilisées...).

Les habitats semi-naturels correspondent à des zones aménagées en espaces verts. Ces habitats peuvent être rapportés au code Corine biotope 85.31 (« Jardins ornementaux »).

On y observe :

- Des zones de pelouses actuellement en friche du fait de l'arrêt des tontes. La végétation est dominée par le Ray-grass commun (*Lolium perenne*) et le Trèfle rampant (*Trifolium repens*) auxquels s'ajoutent quelques espèces caractéristiques des friches : Vergerette du Canada (*Conyza canadensis*), Panais commun (*Pastinaca sativa*), Cirse des champs (*Cirsium arvense*)...
- Des massifs arbustifs ou alignements horticoles constitués de Cotonéaster, Hortensia, Millepertuis, Prunier...
- Des haies horticoles essentiellement constituées de Thuya.



Vue sur les espaces artificialisés



Plantations horticoles entre les stationnements



Zone de pelouse en friche et massif horticole à l'arrière du bâtiment



Haie de Thuya en bordure du site d'étude

EVALUATION DES ENJEUX FLORE / HABITATS

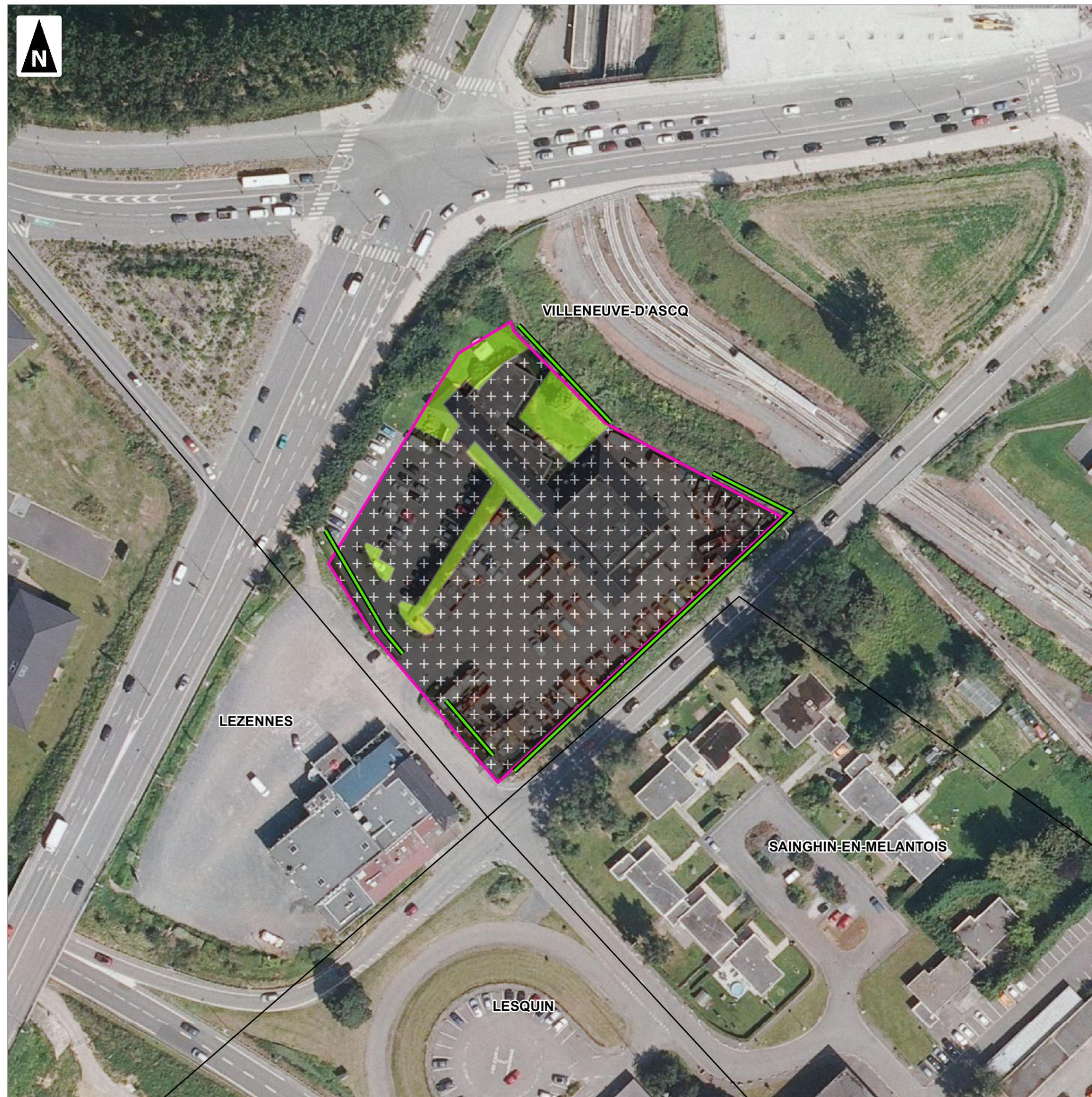
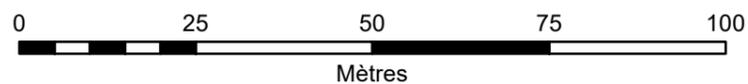
Les enjeux concernant la flore et les habitats peuvent être qualifiés de très faibles.

Le site d'étude est artificialisé sur la quasi-totalité de sa surface et les seuls habitats semi-naturels correspondent à des espaces vertsensemencés ou plantés de nombreuses espèces horticoles.

Le site d'étude ne présente aucune potentialité pour l'accueil d'espèces patrimoniales de la région (dont celles citées dans les données bibliographiques).

Habitats naturels

-  Secteur d'étude
-  Limite communale
-  Haie horticole
-  Espace vert (pelouse et massifs horticoles)
-  Zone artificialisée



FAUNE

DONNEES BIBLIOGRAPHIQUES

La base de données du Système d'Information Régionale sur la Faune (SIRF) a été consultée pour la commune de VILLENEUVE D'ASCQ, pour les données mentionnées entre 2006 et 2016.

Les espèces protégées (prot.) et/ou patrimoniales (pat.) citées sur cette commune après 2010 sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Groupe	Nom scientifique	Prot.	Pat.
Amphibiens	Triton alpestre (<i>Ichthyosaura alpestris</i>)	X	X
	Triton palmé (<i>Triturus helveticus</i>)	X	
	Triton ponctué (<i>Lissotriton vulgaris</i>)	X	X
	Crapaud commun (<i>Bufo bufo</i>)	X	
	Grenouille rousse (<i>Rana temporaria</i>)	X	
	Grenouille verte (<i>Pelophylax kl. esculenta</i>)	X	X
Reptiles	Lézard des murailles (<i>Podarcis muralis</i>)	X	X
Lépidoptères rhopalocères	Azuré des Nerpruns (<i>Celastrina argiolus</i>)		X
	Machaon (<i>Papilio machaon</i>)		X
	Petit sylvain (<i>Limenitis camilla</i>)		X
Odonates	Aeschne affine (<i>Aeshna affinis</i>)		X
	Aeschne printanière (<i>Brachyton pretense</i>)		X
	Agrion minion (<i>Coenagrion scitulum</i>)		X
	Leste brun (<i>Sympecma fusca</i>)		X
	Leste fiancé (<i>Lestes sponsa</i>)		X
	Leste sauvage (<i>Lestes barbarus</i>)		X
	Libellule quadrimaculée (<i>Libellula quadrimaculata</i>)		X
	Sympétrum de Fonscolombe (<i>Sympetrum fonscolombii</i>)		X
	Sympétrum méridionale (<i>Sympetrum meridionale</i>)		X
Sympétrum noir (<i>Sympetrum danae</i>)		X	
Orthoptères	Méconème fragile (<i>Meconema meridionale</i>)		X
Oiseaux*	Aigrette garzette (<i>Egretta garzetta</i>)	X	X
	Alouette des champs (<i>Alauda arvensis</i>)		X
	Autour des palombes (<i>Accipiter gentilis</i>)	X	X
	Avocette élégante (<i>Recurvirostra avosetta</i>)	X	X
	Balbuzard pêcheur (<i>Pandion haliaetus</i>)	X	X
	Barge à queue noire (<i>Limosa limosa</i>)		X
	Bécasse des bois (<i>Scolopax rusticola</i>)		X
	Bécassine des marais (<i>Gallinago gallinago</i>)		X
	Bécassine sourde (<i>Lymnocyptes minimus</i>)		X

Groupe	Nom scientifique	Prot.	Pat.
	Bernache nonnette (<i>Branta leucopsis</i>)	X	X
	Bihoreau gris (<i>Nycticorax nycticorax</i>)	X	X
	Bondrée apivore (<i>Pernis apivorus</i>)	X	X
	Bouvreuil pivoine (<i>Pyrrhula pyrrhula</i>)	X	X
	Bruant des roseaux (<i>Emberiza schoeniclus</i>)	X	X
	Busard des roseaux (<i>Circus aeruginosus</i>)	X	X
	Canard chipeau (<i>Anas strepera</i>)		X
	Canard pilet (<i>Anas acuta</i>)		X
	Canard siffleur (<i>Anas penelope</i>)		X
	Canard souchet (<i>Anas clypeata</i>)		X
	Chevalier gambette (<i>Tringa totanus</i>)		X
	Chevalier sylvain (<i>Tringa glareola</i>)	X	X
	Chevêche d'Athéna (<i>Athene noctua</i>)	X	X
	Cigogne blanche (<i>Ciconia ciconia</i>)	X	X
	Cincle plongeur (<i>Cinclus cinclus</i>)	X	X
	Combattant varié (<i>Philomachus pugnax</i>)		X
	Courlis cendré (<i>Numenius arquata</i>)		X
	Faucon crécerelle (<i>Falco tinnunculus</i>)	X	X
	Faucon pèlerin (<i>Falco peregrinus</i>)	X	X
	Fauvette grisette (<i>Sylvia communis</i>)	X	X
	Gobemouche gris (<i>Muscicapa striata</i>)	X	X
	Goéland brun (<i>Larus fuscus</i>)	X	X
	Goéland cendré (<i>Larus canus</i>)	X	X
	Grand-duc d'Europe (<i>Bubo bubo</i>)	X	X
	Grande aigrette (<i>Casmerodius albus</i>)	X	X
	Guifette moustac (<i>Chlidonias hybridus</i>)	X	X
	Guifette noire (<i>Chlidonias niger</i>)	XX	X
	Hypolais ictérine (<i>Hippolais icterina</i>)	X	X
	Hirondelle de rivage (<i>Riparia riparia</i>)	X	X
	Hirondelle rustique (<i>Hirundo rustica</i>)	X	X
	Linotte mélodieuse (<i>Carduelis cannabina</i>)	X	X
	Martin pêcheur d'Europe (<i>Alcedo atthis</i>)	X	X
	Milan noir (<i>Milvus migrans</i>)	X	X
	Mésange noire (<i>Periparus ater</i>)	X	X
	Moineau friquet (<i>Passer montanus</i>)	X	X
	Mouette mélanocéphale (<i>Ichthyaetus melanocephalus</i>)	X	X
	Perdrix grise (<i>Perdix perdix</i>)		X
	Phragmite des joncs (<i>Acrocephalus schoenobaenus</i>)	X	X
	Pic vert (<i>Picus viridis</i>)	X	X

Groupe	Nom scientifique	Prot.	Pat.
	Pie-grièche à tête rousse (<i>Lanius senator</i>)	X	X
	Pipit farlouse (<i>Anthus pratensis</i>)	X	X
	Pluvier doré (<i>Pluvialis apricaria</i>)		X
	Pouillot fitis (<i>Phylloscopus trochilus</i>)	X	X
	Pouillot siffleur (<i>Phylloscopus sibilatrix</i>)	X	X
	Râle d'eau (<i>Ralus aquaticus</i>)		X
	Rougequeue à front blanc (<i>Phoenicurus phoenicurus</i>)	X	X
	Rousserolle effarvate (<i>Acrocephalus scirpaceus</i>)	X	X
	Sarcelle d'hiver (<i>Anas crecca</i>)		X
	Sarcelle d'été (<i>Anas querquedula</i>)		X
	Spatule blanche (<i>Platalea leucorodia</i>)	X	X
	Sterne pierregarin (<i>Sterna hirundo</i>)		
	Tarin des aulnes (<i>Carduelis spinus</i>)	X	X
	Torcol fourmilier (<i>Jynx torquilla</i>)	X	X
	Tourterelle des bois (<i>Streptopelia turtur</i>)		X
Vanneau huppé (<i>Vanellus vanellus</i>)		X	
Mammifères	Hérisson d'Europe (<i>Erinaceus europaeus</i>)	X	
	Pipistrelle commune (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>)	X	
	Rat noir (<i>Rattus rattus</i>)		X

*La quasi-totalité des oiseaux étant protégées (arrêté du 29 octobre 2009), seules les espèces patrimoniales ont été prises en compte.

PRESENTATION DES POTENTIALITES FAUNISTIQUES

Les potentialités faunistiques ont été estimées à la suite de la visite de terrain réalisée le 14 septembre 2016, au regard notamment des habitats en place et de l'analyse des données bibliographiques.

■ AMPHIBIENS

Six espèces d'amphibiens sont citées dans les données bibliographiques. Le site d'étude n'accueille aucun milieu aquatique potentiellement favorable à la reproduction d'amphibiens.

Les habitats en place au niveau du site d'étude ne présentent pas de potentialités pour l'accueil d'amphibiens.

■ REPTILES

Une espèce de reptile est mentionnée dans les données bibliographiques : le Lézard des murailles.

L'espèce n'a pas été observée lors de la visite de terrain réalisée avec des conditions météorologiques favorables. Les bâtiments existants sont récents et très peu favorables à la présence de l'espèce (absence de fissures...). De plus, vu l'enclavement du site au sein des grands axes routiers, les potentialités de présence de cette espèce sont très faibles.

Les habitats en place au niveau du site d'étude ne présentent pas d'intérêt pour les reptiles

■ INSECTES

Concernant les odonates, 10 espèces patrimoniales sont citées dans les données bibliographiques. Le site d'étude n'accueille aucun milieu 'aquatique' potentiellement favorable à la reproduction des odonates. Le site d'étude ne présente pas de potentialités pour l'accueil de ce groupe.

Concernant les Lépidoptères rhopalocères et les Orthoptères, 4 espèces patrimoniales sont citées dans les données bibliographiques. Seules trois espèces de Lépidoptères rhopalocères communes dans la région ont été observées lors de la visite de terrain (Piéride du chou, Petite tortue, Vulcain). Seules des espèces communes en région Nord-Pas-de-Calais majoritairement ubiquistes et fréquentant une large gamme d'habitats sont susceptibles de fréquenter les habitats en place au niveau site d'étude. Les habitats du site d'étude ne présentent aucun intérêt pour l'accueil d'une diversité intéressante et/ou pour l'accueil d'espèces patrimoniales de la région.

Les habitats en place au niveau du site d'étude ne présentent pas d'intérêt pour les insectes.

■ AVIFAUNE

De très nombreuses espèces patrimoniales, notamment inféodées aux zones humides, sont citées dans les données bibliographiques.

Compte tenu du contexte très urbanisé dans lequel s'inscrit le site d'étude et des habitats en place, ce dernier est uniquement favorable à la présence de quelques espèces anthropophiles comme l'atteste les espèces observées lors de la visite sur le terrain : Pie bavarde, Merle noir, Pigeon ramier, Troglodyte mignon...

Les habitats du site d'étude ne constituent pas des zones de dépendance pour l'avifaune et ne sont en aucun cas favorables à l'accueil d'espèces patrimoniales.

Les habitats en place au niveau du site d'étude ne présentent pas d'intérêt pour l'avifaune.

■ MAMMIFERES TERRESTRES

Deux espèces de mammifères terrestres protégées et/ou patrimoniales sont citées dans les données bibliographiques (le Hérisson d'Europe et le Rat noir).

Compte tenu des habitats en place au niveau du site d'étude et de son enclavement au sein de l'urbanisation et des grands axes routiers, ce dernier n'est pas favorable à la présence d'une intéressante diversité et/ou d'espèces patrimoniales de la région. Seules quelques espèces ubiquistes et anthropophiles sont susceptibles de fréquenter le site et ses abords (micromammifères notamment).

Les habitats en place au niveau du site d'étude ne présentent pas d'intérêt pour les mammifères terrestres.

■ CHIROPTERES

Une espèce de chiroptères très commune dans la région est citée dans les données bibliographiques (la Pipistrelle commune).

Cette espèce est susceptible d'utiliser le site d'étude et/ou ses abords comme zone de chasse mais ce dernier ne constitue en aucun cas une zone de dépendance pour les chiroptères.

Compte tenu des habitats en place au niveau du site d'étude et de son enclavement au sein de l'urbanisation et des grands axes routiers, ce dernier n'est pas favorable à la présence d'une diversité et/ou d'espèces patrimoniales de la région.

Les habitats en place au niveau du site d'étude ne présentent pas d'intérêt pour les chiroptères.

NB : Une étude sur les Chiroptères est en cours et suivie par la MEL (Métropole Européenne de Lille) et vis en particulier Villeneuve d'Ascq qui semble être propice à la présence des mammifères en colonies conséquentes sur certains spots identifiés à l'échelle communale. Toutefois, le site d'étude est éloigné de ces principaux 'spots' identifiés à ce jour et la communication de la MEL est manquante auprès des élus locaux pour la prise en compte de ces enjeux dans les projets de développement urbains.

EVALUATION DES ENJEUX FAUNISTIQUES

Les enjeux concernant la faune peuvent être qualifiés de très faibles à nuls pour certains groupes.

Le site d'étude est artificialisé sur la quasi-totalité de sa surface et les seuls habitats semi-naturels correspondent à des espaces verts ensemencés ou plantés de quelques dizaines de mètres carrés. Le site d'étude est uniquement favorable à l'accueil de quelques espèces communes et anthropophiles inféodées aux jardins et/ou milieux urbains.

Le site d'étude ne présente aucune potentialité pour l'accueil d'une intéressante diversité ou d'espèces patrimoniales de la région (dont celles citées dans les données bibliographiques).

Toutefois, compte tenu du fait que la commune de Villeneuve d'Ascq soit référencée et connue pour la présence de 'spots à Chiroptères', LINKCITY souhaite intégrer à son projet « The Cloud » la prise en compte de cette biodiversité et de participer à son maintien et son développement.

Aussi, LINKCITY intègre dès à présent dans le cadre de l'élaboration de son projet des actions en faveur des Chiroptères :

- Mise en lumière et gestion raisonnée de l'éclairage du projet et de ses abords ;
- Mise en place de gîtes à Chiroptères ;
- Mise en place d'une palette végétale et arbustive adaptée pour assurer une liaison avec les surfaces boisées connexes au projet ;
- Mise en place d'une gestion différenciée pour les espaces verts.

ÉTUDE DES ZONES HUMIDES

SITUATION PAR RAPPORT AUX ZONES A DOMINANTE HUMIDE

Le site d'étude n'est pas concerné par une Zone à Dominante Humide du SDAGE Artois-Picardie.

La Zone à Dominante Humide la plus proche se situe à environ 1.5 km au sud-est du site d'étude (vallée de la Marque).

Toutefois, il a été mené une étude de caractérisation de zones humides selon l'arrêté du 24 juin 2008 de manière à lever tout doute au sein du site d'étude.

METHODOLOGIE

Au regard des critères de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié relatif à la définition des zones humides, un espace peut être considéré comme zone humide dès qu'il présente l'un des critères suivants :

- Critère « **végétation** » qui, si elle existe, est caractérisée :
 - soit par la dominance d'espèces indicatrices de zones humides (listées en annexe de cet arrêté et déterminées selon la méthodologie préconisée) ;
 - soit par des communautés d'espèces végétales («habitats»), caractéristiques de zones humides (également listées en annexe de cet arrêté) ;
- Critère « **sol** » : sols correspondant à un ou plusieurs types pédologiques parmi ceux mentionnés dans la liste figurant en annexe de cet arrêté et identifiés selon la méthode préconisée.

■ SONDAGES PEDOLOGIQUES

Le critère pédologique destiné à définir une zone humide doit être évalué par la réalisation de sondages pédologiques à la tarière à main ou autre moyen approprié, répartis sur l'ensemble du site d'étude. Ces sondages permettent d'extraire des carottes de sol qui sont ensuite examinées.

La présente expertise fait référence à la liste des types de sols, donnée en annexe 1 de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié par l'arrêté du 1er octobre 2009 qui suit la nomenclature des sols reconnue actuellement en France, c'est-à-dire celle du *Référentiel pédologique de l'Association Française pour l'Etude des Sols* (D. BAIZE et M.C. GIRARD, 1995 et 2008).

L'examen du sondage pédologique vise à vérifier la présence :

- d'horizons histiques (ou tourbeux) débutant à moins de 50 centimètres de la surface du sol et d'une épaisseur d'au moins 50 centimètres ;
- ou de traits réductiques débutant à moins de 50 centimètres de la surface du sol ;
- ou de traits rédoxiques débutant à moins de 25 centimètres de la surface du sol et se prolongeant ou s'intensifiant en profondeur ;
- ou de traits rédoxiques débutant à moins de 50 centimètres de la surface du sol, se prolongeant ou s'intensifiant en profondeur, et de traits réductiques apparaissant entre 80 et 120 centimètres de profondeur.

Si l'une de ces caractéristiques est présente, le sol peut être considéré comme sol de zone humide. En leur absence, il convient de vérifier les indications fournies par l'examen de la végétation.

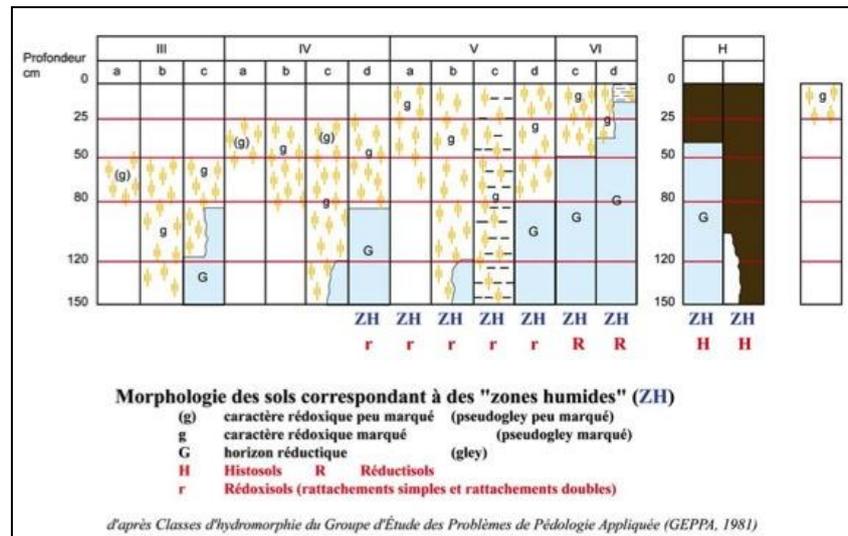


Illustration des caractéristiques des sols de zones humides

Des sondages à la tarière ont ainsi été réalisés le 14 septembre 2016 afin de répondre aux modalités énoncées à l'annexe 1 de l'Arrêté du 24 juin 2008.

Vu le caractère très artificialisé du site d'étude, la prospection des sols a consisté à la réalisation d'un sondage à la tarière manuelle au sein du secteur d'espaces verts au nord-est du bâtiment occupant le site.

■ RELEVÉS DE VEGETATION

La méthodologie employée est celle définie dans l'arrêté du 24 juin 2008 modifié relatif à la délimitation des zones humides.

Sur chaque placette globalement homogène du point de vue de la végétation, le pourcentage de recouvrement des espèces a été estimé de manière visuelle, par ordre décroissant. A partir de cette liste a été déterminée la liste des espèces dominantes (espèces dont les pourcentages de recouvrement cumulé permettent d'atteindre 50 % du recouvrement total de la végétation, et espèces ayant individuellement un pourcentage de recouvrement supérieur ou égal à 20 %).

Le caractère hygrophile de ces espèces dominantes a ensuite été examiné (sur la base de la liste des espèces indicatrices de zones humides figurant en annexe du même arrêté), afin de déterminer si la végétation peut être qualifiée d'hygrophile (cas si au moins la moitié des espèces dominantes sont indicatrices de zones humides).

RESULTATS DES INVESTIGATIONS

■ CRITÈRE PÉDOLOGIQUE

Profil n°1	
Profondeur	Caractéristiques
0 – 30 cm	<p>Horizon limoneux + quelques gravats. Absence de traits rédoxiques ou réductiques.</p> 
30 cm	Refus de sondage (gravats grossiers)
<p>Conclusion : Sol perturbé. Zone de remblais. Sol sans traits rédoxiques jusque 30 cm de profondeur.</p> <p style="text-align: center;">Classe de sol < IVc (voir figure 3) (Sol non caractéristique de zones humides)</p> <p style="text-align: center;">Zone de remblais. Il est préférable de se référer au critère flore / habitat</p>	

■ CRITÈRE FLORE / HABITAT

Les habitats du site d'étude peuvent être rapportés au code Corine biotope 85.31 (« Jardins ornementaux »).

Ce type d'habitat anthropique n'est pas considéré comme caractéristique de zones humides dans l'annexe II de l'arrêté du 24 juin 2008.

Un relevé a néanmoins été réalisé au sein de la zone de pelouse en friche au nord-est des bâtiments (aucun relevé n'a été réalisé au sein des massifs horticoles ou des haies qui se composent d'espèces exogènes).

La végétation est présentée dans le tableau ci-dessous :

Espèce	Recouv %	Ind ZH	Dom.
<i>Lolium perenne</i>	50 %	Non	Oui
<i>Trifolium repens</i>	30 %	Non	Oui
<i>Bellis perennis</i>	< 5 %	Non	Non
<i>Prunella vulgaris</i>	< 5 %	Non	Non
<i>Cirsium arvense</i>	< 5 %	Non	Non
<i>Conyza canadensis</i>	< 5 %	Non	Non
<i>Senecio jacobaea</i>	< 5 %	Non	Non

Aucune espèce inventoriée n'est indicatrice de zones humides.

Ce relevé n'est donc pas caractéristique de zones humides.

CONCLUSION

CRITERE PEDOLOGIQUE

Le critère pédologique est difficilement interprétable puisque le site d'étude correspond à un site artificialisé dont les quelques secteurs non imperméabilisés présentent des sols remaniés et remblayés.

Le sondage pédologique n'a pu être réalisé que jusque 30 cm de profondeur du fait de la présence de remblais. Aucun trait rédoxique n'a été observé sur ces 30 cm.

Au vu des caractéristiques pédologiques du site d'étude (remblais), il est préférable de se fier au critère flore/habitat.

CRITERE FLORISTIQUE

Les habitats caractéristiques des zones humides s'apprécient par une dominance d'espèces indicatrices de zones humides.

Les quelques habitats semi-naturels du site d'étude correspondent à des espaces verts plantés d'espèces horticoles qui ne rentrent donc pas en compte dans la caractérisation de zones humides. Un relevé a néanmoins été réalisé au sein d'une zone de pelouse en friche. Aucune espèce indicatrice de zone humide n'y a été observée.

D'un point de vue floristique, les habitats du site d'étude ne constituent pas des zones humides au sens de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié.

Sur la base de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides, on peut conclure que le site d'étude n'est pas en zone humide.

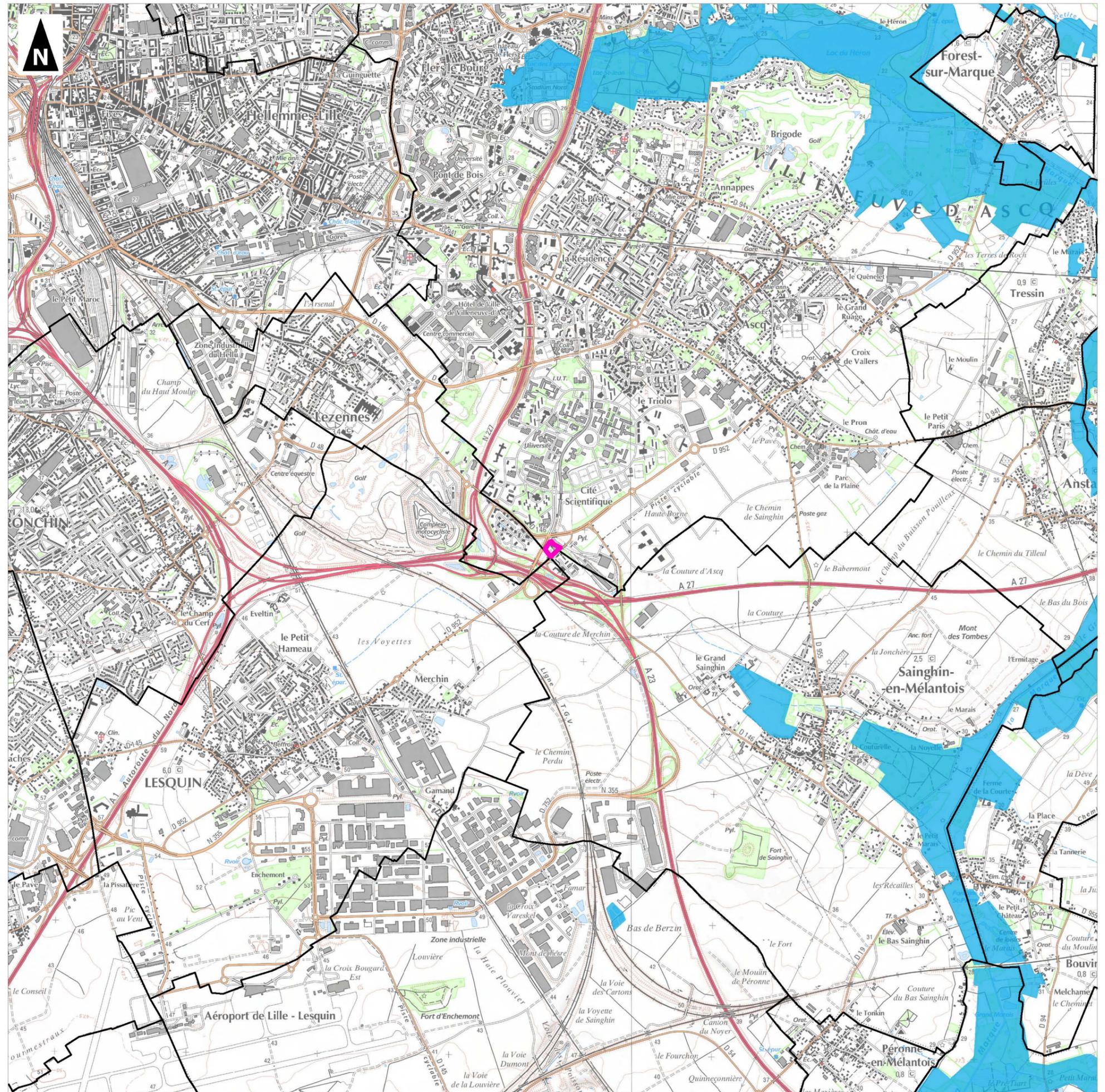
Zones à Dominante Humide

-  Secteur d'étude
-  Limite communale
-  Zone à Dominante Humide du SDAGE Artois-Picardie



 **1:30 000**
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)

 Réalisation : AIRELE, 2016
Source de fond de carte : IGN SCAN 25®
Sources de données : Open Street Map - Agence de l'Eau Artois-Picardie - AIRELE, 2016



LINKCITY

Projet COLAS - Villeneuve-d'Ascq (59)

Procédure d'examen au cas par cas

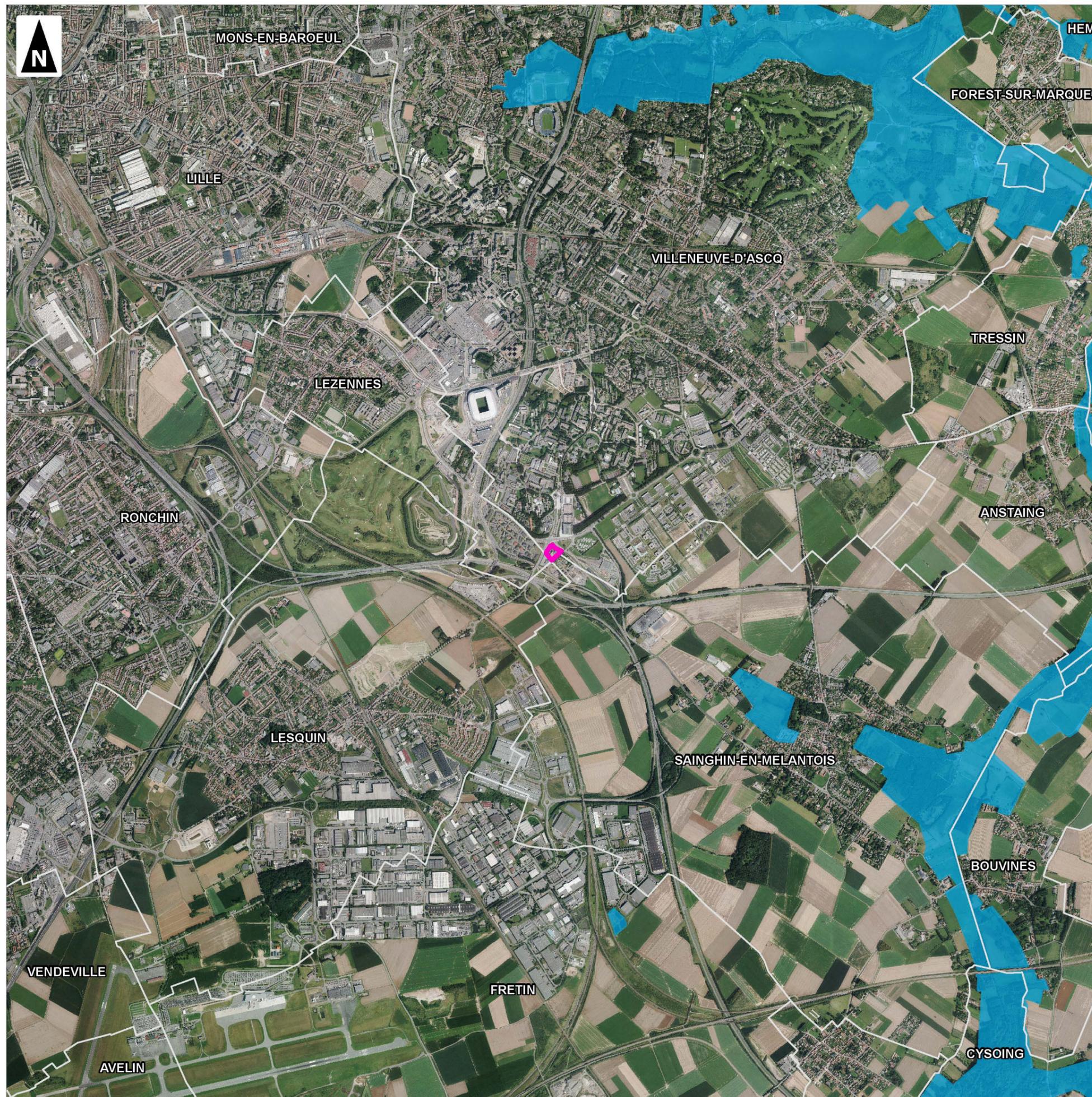
Zones à Dominante Humide

-  Secteur d'étude
-  Limite communale
-  Zone à Dominante Humide du SDAGE Artois-Picardie



 **1:30 000**
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)

 Réalisation : AIRELE, 2016
Source de fond de carte : PPIGE Orthophotographie 2012-2013
Sources de données : Open Street Map - Agence de l'Eau Artois-Picardie - AIRELE, 2016



ANNEXE 8

Notre projet répond à la certification BREEAM : un référentiel exigeant **au service de la qualité environnementale**. C'est aujourd'hui une certification internationale localement adaptée dans le but d'aider les clients à mesurer et réduire l'impact environnemental de leur bâtiment.

Les objectifs principaux du BREEAM sont les suivants :

- Réduire l'impact du cycle de vie du bâtiment ;
- Permettre aux bâtiments d'être reconnus pour leurs avantages environnementaux ;
- Créer de la valeur pour les bâtiments durables.

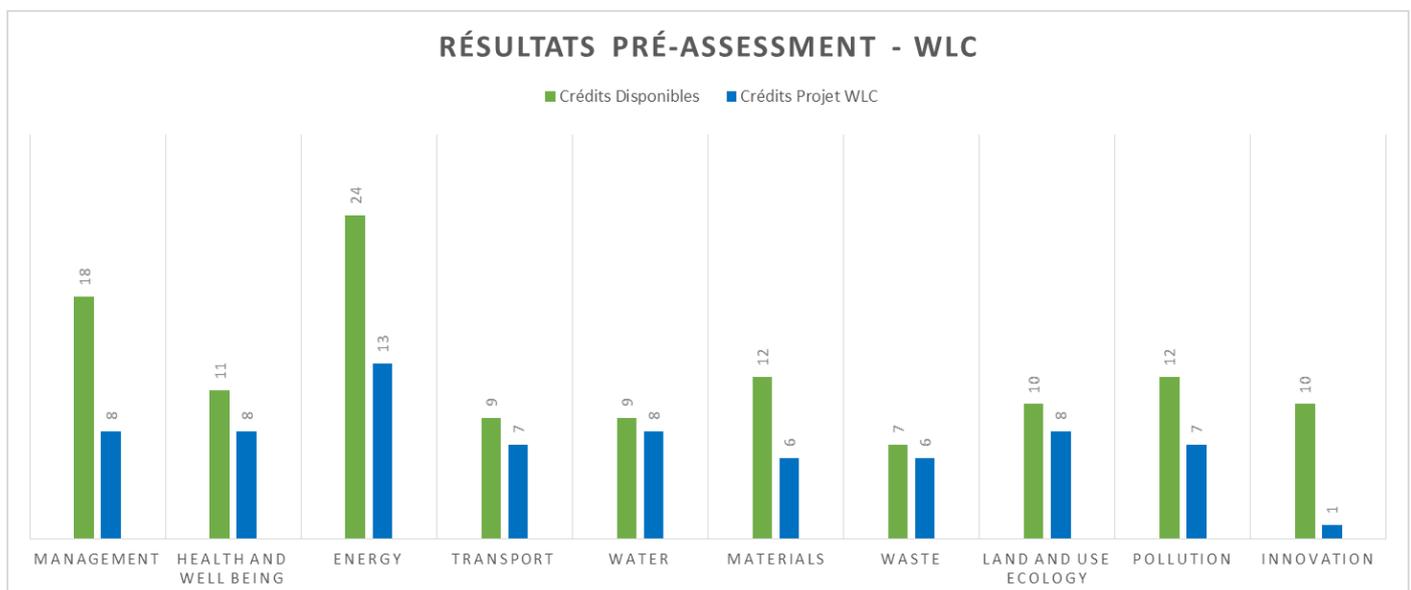
C'est grâce à **l'incorporation de pratiques durables abouties** lors des phases planning, conception, construction et exploitation que nous garantissons la qualité environnementale du bâtiment.

Obtenir le niveau « **Very Good** » de cette certification, implique d'intégrer la construction durable comme fil rouge pour l'ensemble des phases du projet.

Le référentiel du BREEAM se base sur 10 thèmes. Afin d'atteindre la performance environnementale que nous nous sommes fixés, l'ensemble des éléments ci-dessous ont été intégrées au projet :

1. **Management** : Mise en place d'un SMOE (Système de Management de l'Opération Environnemental), charte chantier propre, guide d'utilisation du bâtiment aux futurs usagers ;
2. **Santé et bien-être** : confort visuel, qualité d'air intérieur, confort thermique, confort sanitaire de l'eau ;
3. **Energie** : Efficacité énergétique, gestion énergétique du bâtiment, efficacité des équipements ;
4. **Transport** : Accessibilité du site, installations permettant l'utilisation de modes de transport alternatif, rédaction d'un plan de déplacement entreprise ;
5. **Eau** : Réduction de la consommation d'eau, détection et prévention de fuite ;
6. **Matériaux** : Analyse de cycle de vie, utilisation de matières première responsables ;
7. **Déchets** : Gestion des déchets de construction, Valorisation des déchets de construction ;
8. **Impact environnemental** : sélection du site, valeur écologique du site, plan de management de la faune et flore ;
9. **Pollution** : Impact des réfrigérants, Emissions de NOx, Gestion débits de ruissellement ;
10. **Innovation** : niveau exemplaire dans le thème des modes de transport alternatif.

Finalement, après une pré-évaluation nous obtenons le profil suivant :



Les éléments remarquables du projet

Mobilité

Afin d'optimiser l'accessibilité au site, des places de covoiturage idéalement situées par rapport au bâtiment seront mises en œuvre. De plus pour respecter les exigences du BREEAM un partenariat avec une plateforme de covoiturage sera instauré.

Le projet The Cloud prônera aussi l'utilisation des modes de transports décarbonnés en installant des bornes de recharge électrique aux abords des entrées principales.

Enfin le site se trouve à moins de 350m de la station de métro « 4 cantons » ce qui favorisera l'utilisation des moyens de transport en commun par les usagers.

Impact environnemental

Dans une volonté de réduction de l'impact environnemental du bâtiment, nous avons sélectionné un site présentant une friche industrielle. Nous évitons ainsi de participer au phénomène d'étalement urbain et revalorisons un lieu délaissé.

De plus, dans le cadre du BREEAM, des écologues qualifiés ont évalués le potentiel écologique du terrain et proposeront des préconisations pour protéger et améliorer la valeur floristique et faunistique du site.

Enfin, l'entreprise générale en charge de la construction des bâtiments, Bouygues Bâtiment Nord-Est, propose sur l'ensemble de ses chantiers le « label chantier bleu » qui permet de diminuer qualitativement l'impact environnemental du chantier grâce à notamment une forte politique de gestion des déchets.

Efficacité énergétique

Grâce à sa conception bioclimatique et l'utilisation d'équipements performants, The Cloud répond à une architecture durable et économe en énergie. Les futurs usagers découvriront un lieu de travail confortable et accueillant.

Le projet The Cloud proposera ainsi une véritable valeur ajoutée dans le confort d'usage mais aussi en termes de diminution de l'impact environnemental du bâtiment.

Évaluation du projet « THE CLOUD » au regard du développement durable avec l'outil d'auddicé = APIcité

En marge de la certification BREEAM
« VERY GOOD »

2 Bureaux d'études et de conseils



Biodiversité, Environnement,
Energie & Développement Durable



Urbanisme & Aménagement

1 Institut de formation
& co-création



55 collaborateurs

Plus de 20 années d'expérience

L'expertise Auddicé



Urbanisme

Réglementaire (PLU, PLUi, ...)
Projets urbains et paysagers
Requalification de friches



Biodiversité

Expertise faune-flore-habitats
Suivi écologique de chantier
MOE génie écologique



Sites et sols pollués, eaux, sédiments

Diagnostic de pollution
Plan de gestion
Evaluation des risques sanitaires



Transition énergétique

Stratégie énergie-climat
Etudes énergies renouvelables
Mobilité durable



Environnement et dév. durable

Entreprises et industries
Travaux et projets d'aménagement
Territoire (TVB, Agenda 21...)



Et une **ingénierie pédagogique**
pour partager notre expertise via
nos formations et ateliers.

Plus sur [institut-auddice.com](https://www.institut-auddice.com)

API cité

Analyse Performance Innovation des projets urbains

APIcité est une démarche d'accompagnement et un outil d'évaluation de la performance d'un projet d'aménagement ou d'urbanisme au regard des enjeux du développement durable

apicite.fr
et aুদ্ধice.com



APicité, un outil pour...



Accompagner et aider à la décision



Communiquer sur le projet envisagé



Démontrer le respect de labels



Suivre et valider la performance



Impliquer les parties prenantes

Les thèmes étudiés

Pilotage et
montage de
projet

Accessibilité et
mobilité

Équipements,
commerces et
services

Gestion de
l'énergie

Gestion et
organisation
de l'espace

Consommation
responsable

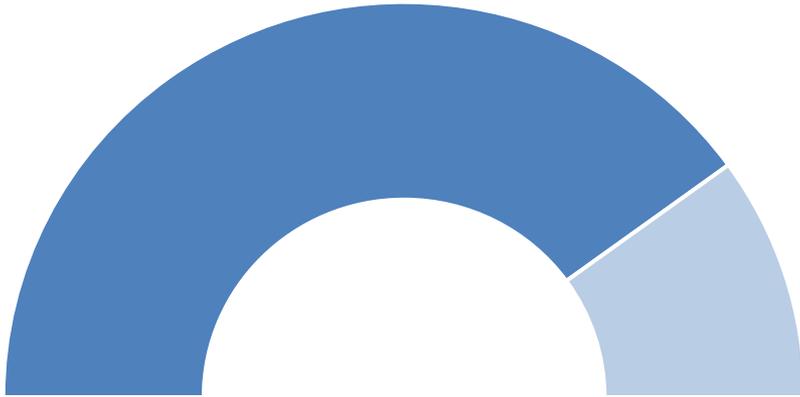
Ressources
en eau

Nature et
biodiversité

Prévention des
risques et des
nuisances

Performance du projet Pilote et montage du projet

Pilote et montage du projet

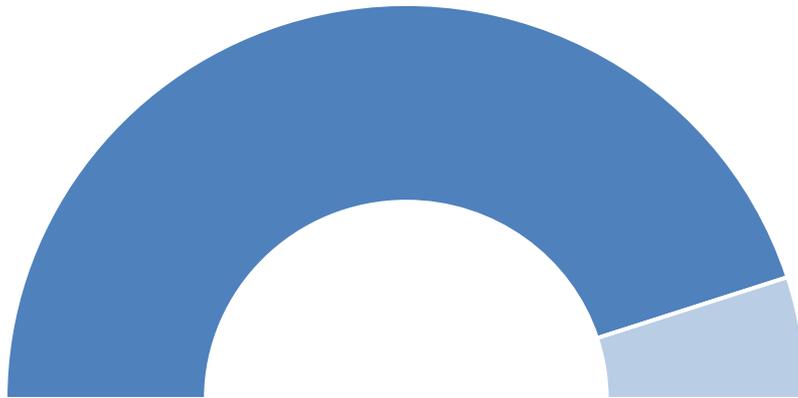


- Communication auprès des acteurs institutionnels (Ville de Villeneuve d'Ascq, MEL, DREAL Hauts-de-France).
- Equipe projet multi-compétences : aménageur, architecte, paysagiste, ingénieur environnement, écologue.
- Démarche BREEAM **en-cours**
- Approche « coût global »

Performance du projet

Accessibilité et mobilité

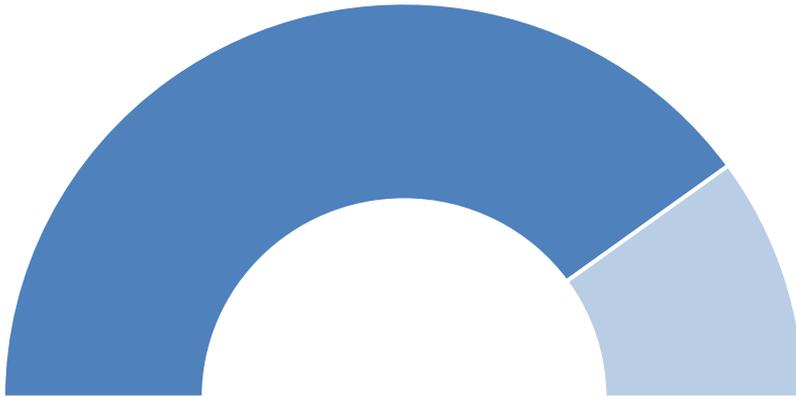
Accessibilité et mobilité



- Cheminements pour les piétons
- Accès cyclable continu, en double sens via la rue du Président Paul Doumer
- Transports en commun proches et fréquents (pole multimodal des 4 Cantons Stade Pierre Mauroy à 500 m)
- Gares Lille-Flandres et Lille-Europe accessibles en métro < 15 min (arrêt 4 Cantons)
- Promotion d'alternatives (covoiturage, autopartage)
- 300 places de stationnement sur le parking public C4 du Stade Pierre Mauroy en face du projet 'The Cloud'
- 49 places de stationnement sur le site projet
- Application mobile d'information - **à l'étude**
- Accès direct < 5 min au réseau autoroutier à l'A1 et/ou A25, l'A23 et A27, axes majeurs de la Métropole

Performance du projet Gestion de l'énergie

Gestion de l'énergie

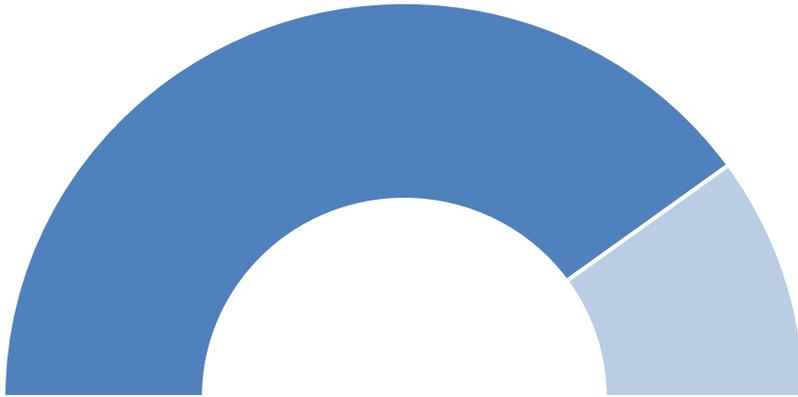


- Réflexion architecturale bioclimatique
- Maximisation de la lumière du jour pour diminuer les consommations d'éclairage
- Cible RT2012
- VMC double-flux pour réduire les déperditions thermiques
- Triple vitrage
- Formes des bâtiments

Performance du projet

Équipements, commerces et services

Équipements, commerces et services

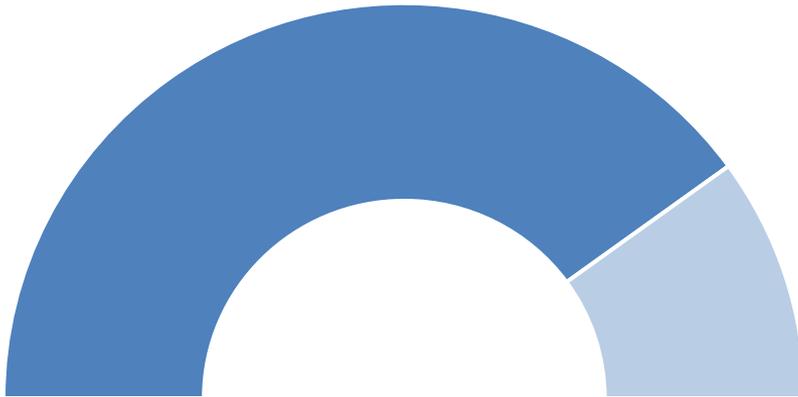


- Implantation de services et de restaurants sur le site
- Activité tertiaire au cœur du projet
- Équipements et services présents en nombre à proximité (surfaces commerciales, équipements sportifs,...) entraînant une diminution des besoins de mobilité

Performance du projet

Gestion et organisation de l'espace

Gestion et organisation de l'espace

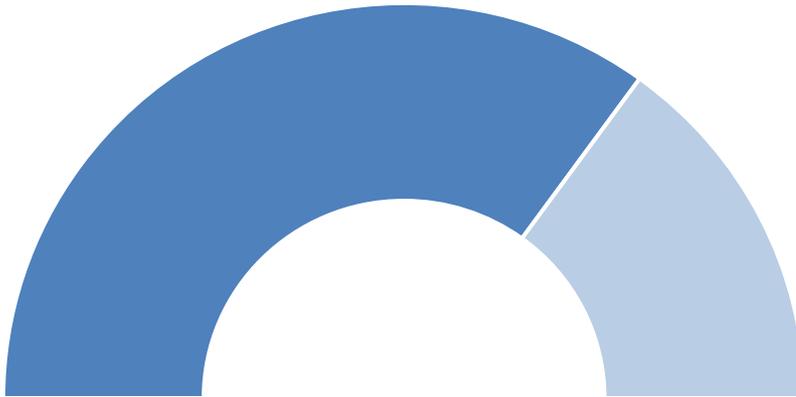


- Requalification d'anciens ateliers techniques et d'un site voué aux 'squats' et à la friche
- Insertion dans un tissu péri-urbain dense
- Étude architecturale et paysagère amont
- Visibilité de chaque bâtiment
- Entrée piétonne facilitant les accès (pole multimodal et parking public C4 du Stade Pierre Mauroy)
- Bonne intégration malgré les contraintes fortes de constructibilité :
 - Ancien site BASIAS (régime déclaratif)
 - Retrait aux grandes artères/rues adjacentes

Performance du projet

Ressource en eau

Ressource en eau



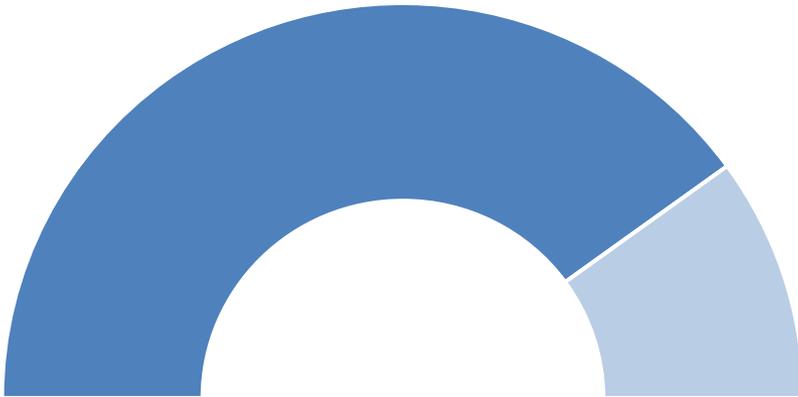
- Pas de nouveau réseau à créer : raccordement aux réseaux existants (échanges en-cours avec la MEL)
- Analyse des consommations par sous-compteurs au niveau des bâtiments

Performance du projet

Consommation responsable

(économie circulaire – approche fonctionnalité – accompagnement des usagers)

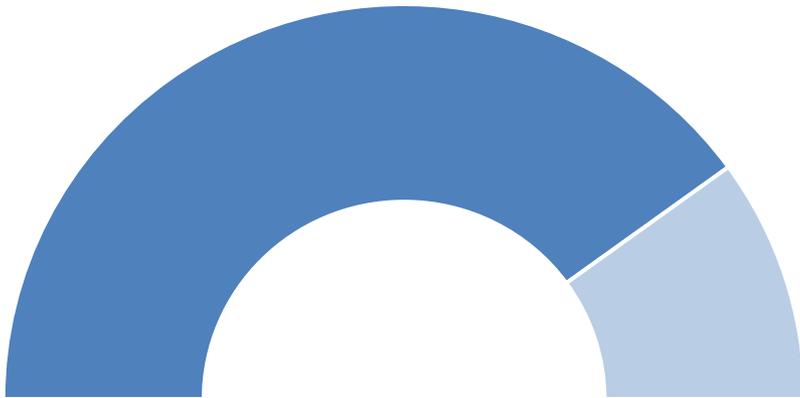
Consommation responsable



- Espaces de travail mutualisés : centre de co-working
- Haut débit permettant de limiter les besoins en mobilité

Performance du projet Nature et biodiversité

Nature et biodiversité

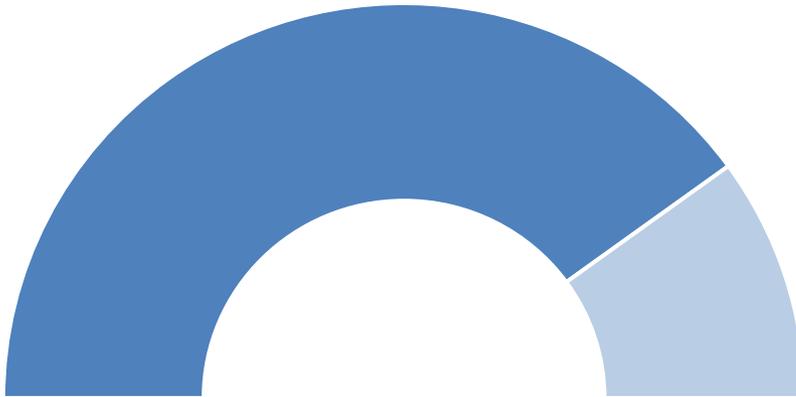


- Espaces verts aux abords des constructions
- Mise en lumière raisonnée du projet et ses abords
- Gestion différenciée des espaces verts
- Aménagements favorisant la biodiversité (nichoirs à oiseaux, gîtes à Chiroptères, refuges à insectes...)

Performance du projet

Prévention des risques et nuisances

Prévention des risques et des nuisances



- Préservation de la qualité de l'air intérieur par le choix des matériaux non émetteurs de COV et une ventilation double flux
- Isolation acoustique renforcée

L'analyse du projet THE CLOUD...

L'outil **APlicité** a ainsi analysé le projet sous l'angle des 9 thèmes synthétisés ci-avant (équivalence avec les thèmes abordés du BREEAM).

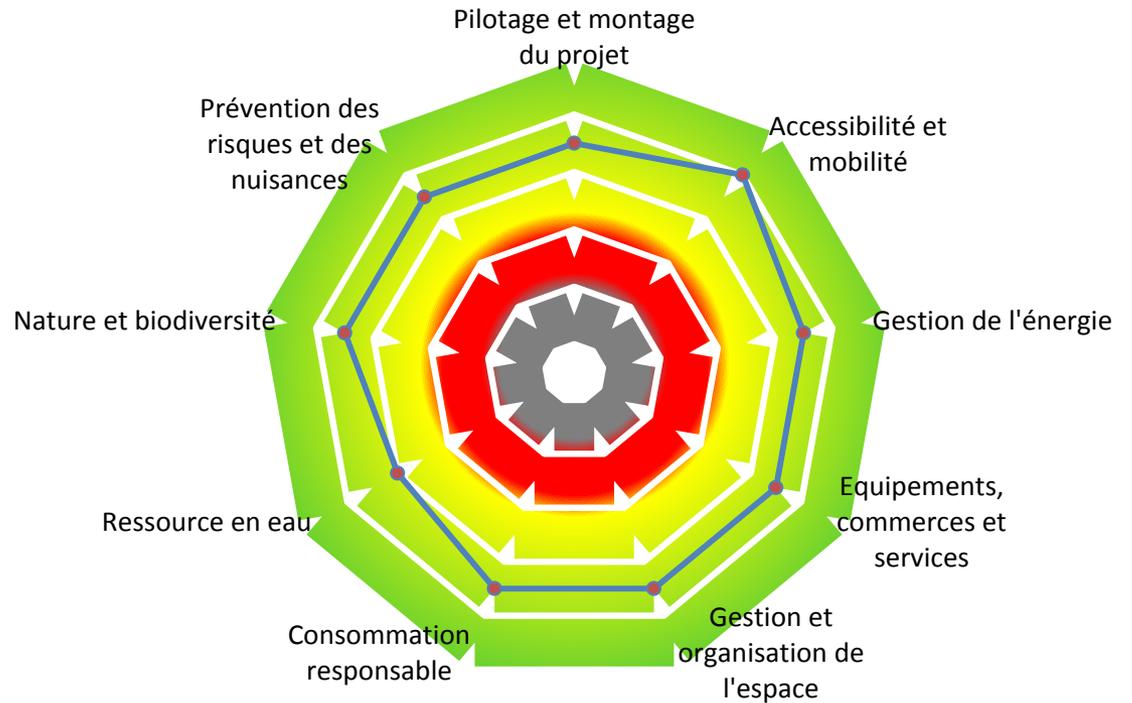
Chaque thème a fait l'objet d'un questionnaire spécifique et adapté pour les projets d'aménagement (activités commerciales, tertiaires, ...) en milieu urbain via l'outil APlicité.

L'évaluation pour chaque thème correspond à la moyenne enregistrée de l'ensemble des réponses apportées. Chaque évaluation est représentée via une « jauge » bleutée et permet de visualiser le niveau de performance obtenue/attendue par le projet.

Enfin, la performance globale du projet est représentée par un diagramme « araignée » avec pour l'ensemble des thèmes un niveau classifié selon la légende figurant en page suivante.



-  Non évalué
-  En deçà réglementation/règles de l'art
-  Réponse innovante
-  Cible 2030
-  Cible 2050



ANNEXE 9

ANNEXE : ETUDE DE TRAFIC

Projet The Cloud



17 OCTOBRE 2016

BOUYGUES BATIMENT NORD EST
1 avenue de l'Horizon, Villeneuve d'Ascq

Table des matières

I.	Analyse de l'état initial de la mobilité et des déplacements.....	1
I.1.	Le réseau et les déplacements routiers	1
I.2.	Les transports en commun.....	12
I.3.	Les déplacements en mode actifs	15
II.	Analyse des impacts du projet sur la circulation et les déplacements	17
II.1.	Impact sur le schéma de circulation.....	17
II.2.	Impact sur le trafic et les conditions de circulation	20
II.3.	Un contexte en faveur des déplacements doux.....	33
III.	Conclusion	34

I. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE LA MOBILITE ET DES DEPLACEMENTS

I.1. Le réseau et les déplacements routiers

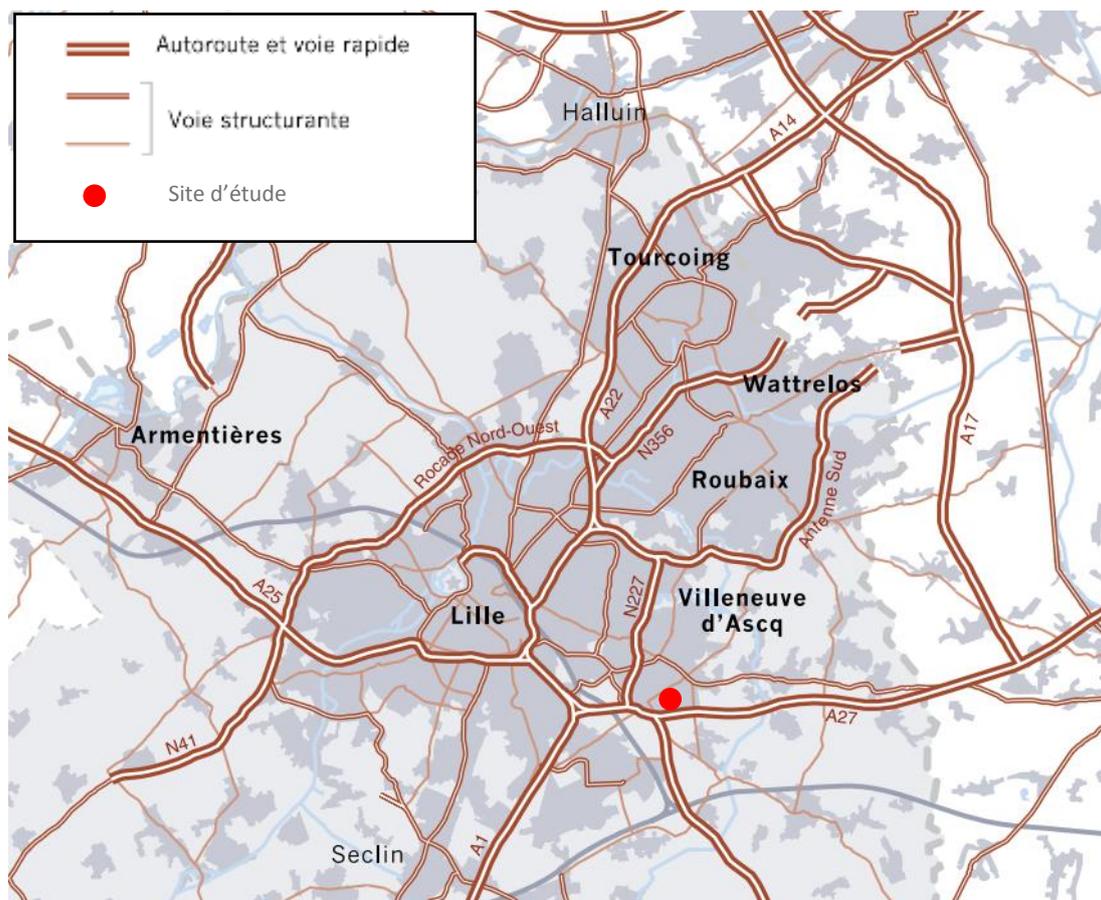
LE RESEAU DE VOIRIES

Villeneuve d'Ascq s'inscrit dans l'agglomération lilloise qui dispose d'un maillage routier en étoile dense s'appuyant sur cinq grandes autoroutes (A1 vers Paris, A22 vers Gand, A25 vers la côte, A27 vers Bruxelles et A23 vers Valenciennes). Cette situation au cœur d'un trafic viaire européen induit un important transit sur les voies autoroutières qui sont pour la plupart en limite de saturation.

Aux alentours du site d'étude, le réseau est densifié vers le Nord en direction de Roubaix et Tourcoing par la N227.

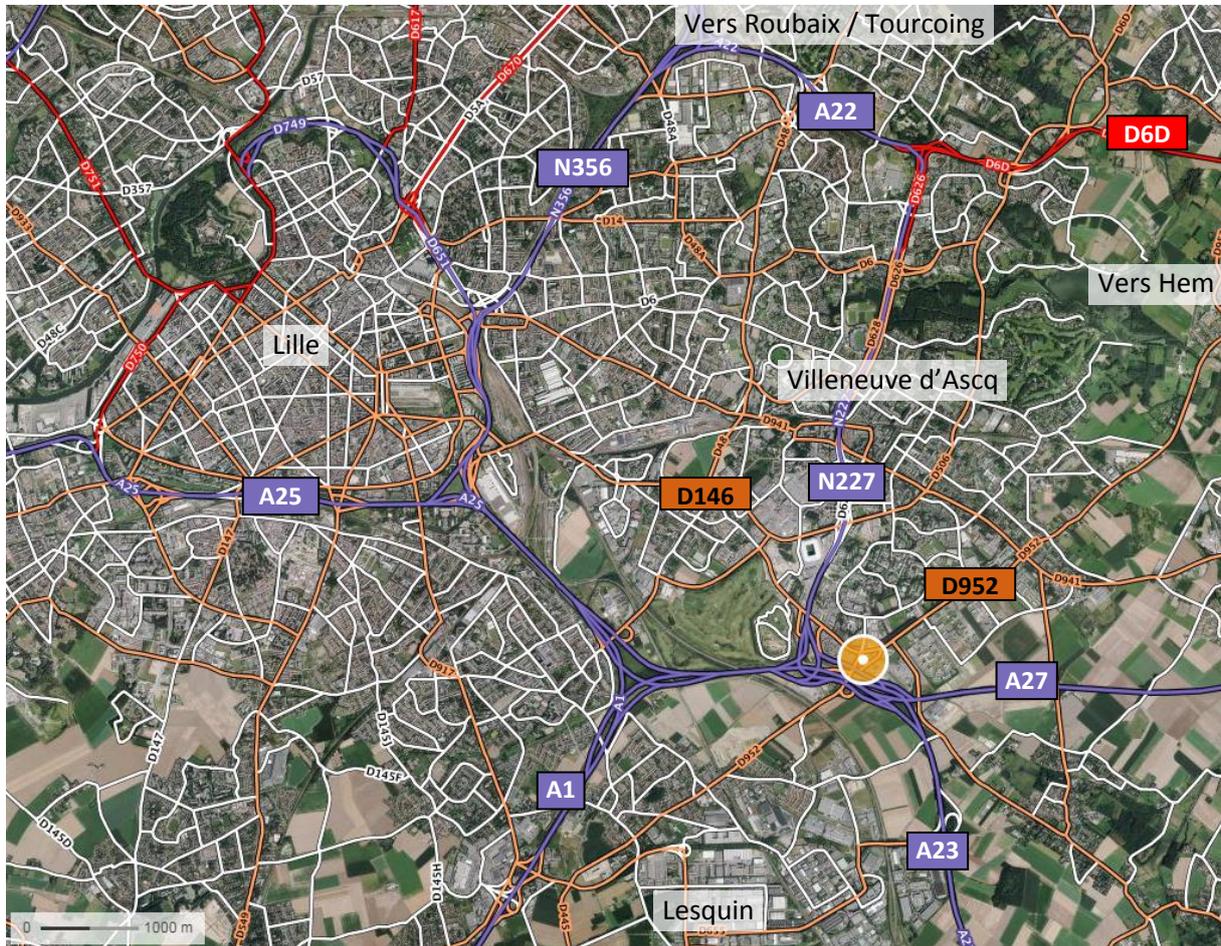
les infrastructures routières majeures existantes

Source : Schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

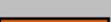


Plus localement, le site d'étude jouit d'un accès en moins de 5 minutes aux autoroutes A1, A23 et A27 et également à la route nationale N227. Il est également directement relié à la départementale D146 en direction de Lille et D952 en direction de Hem.

Réseau viaire
Source : Géoportail



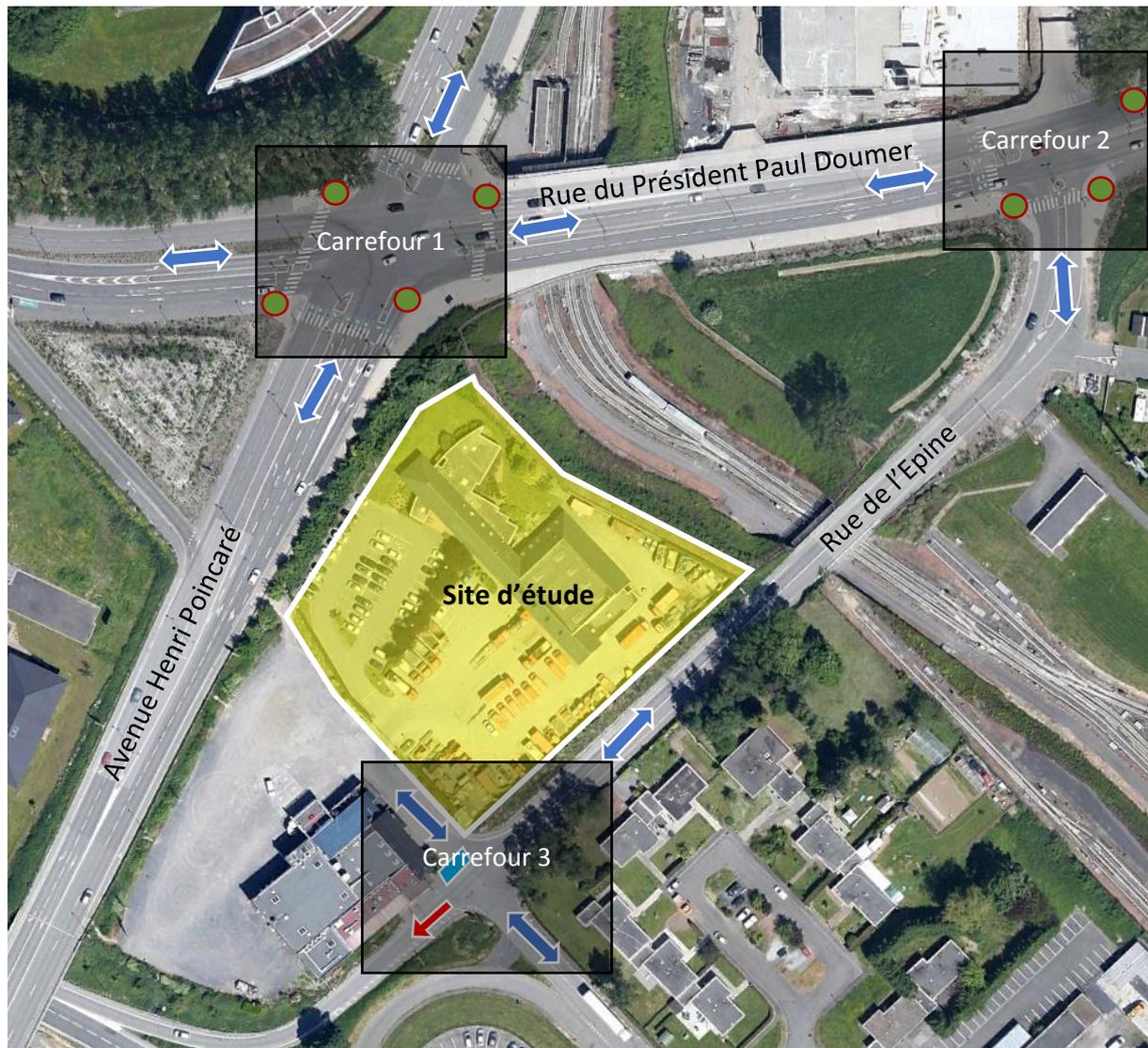
LEGENDE :

-  Site d'étude
-  Autoroute
-  Réseau structurant
-  Réseau secondaire

LES OBSTACLES AUX ABORDS DU SITE

Le site d'étude est accessible uniquement via la D952 (Rue du Président Paul Doumer) puis par la Rue de l'Épine. Le carrefour au croisement de la rue de L'Épine et la rue du Président Paul Doumer ainsi que celui au croisement entre l'Avenue Henri Poincaré et la rue du Président Paul Doumer sont tous deux des carrefours à feux tricolores.

Accès au site
Source : Google Map



LEGENDE :

	Feu tricolore		Double sens
	Cédez le passage		Sens unique

DETAILS DES VOIES D'ACCES VERS LE SITE

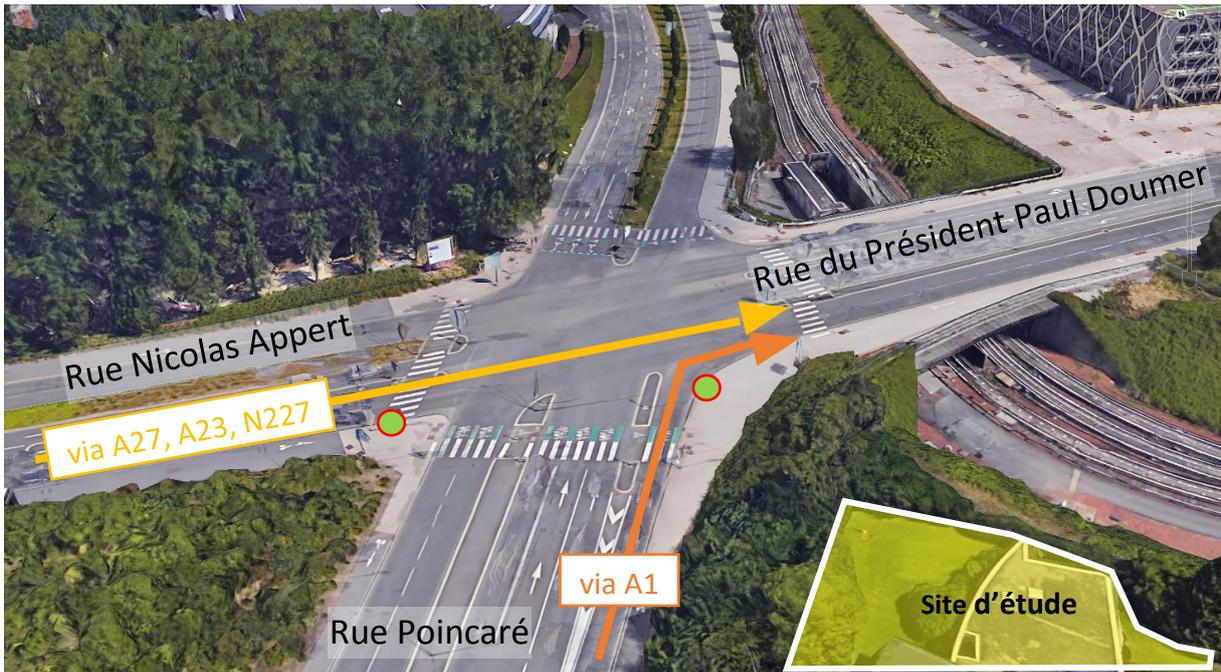
La rue de l'Épine est l'unique voie d'accès au site. Cependant, cette voie permet de rejoindre très rapidement le réseau viarie principale de la Métropole puisqu'elle est en connexion directe avec les autoroutes A27, A23 et A1 à partir de la D952 (rue du Président Paul Doumer). La rue de l'Épine connecte également le site à une bretelle d'accès de la N227 au Sud, ce qui permet de ne pas avoir à emprunter le carrefour au croisement de l'Avenue Poincaré et de la rue du Président Paul Doumer, souvent saturé aux heures de pointes.

Se rendre sur le site



Pour se rendre sur le site en voiture, le carrefour entre l'Avenue Poincaré et la rue du Président Paul Doumer est inévitable lorsque l'on vient des grands axes routiers.

Détails du carrefour 1 : Croisement rue du Président Paul Doumer et de l'Avenue Poincaré



Détails du carrefour 2 : Croisement rue du Président Paul Doumer et rue de l'épine

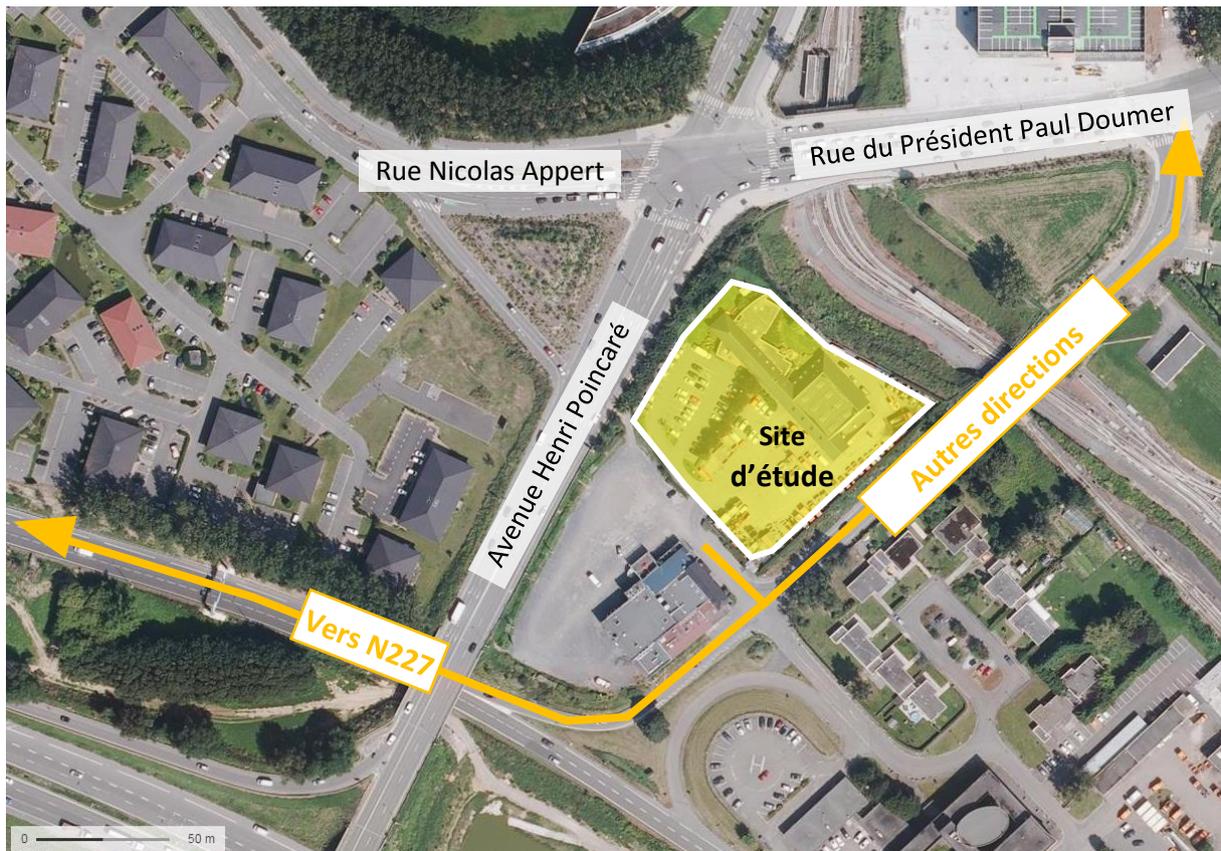


Quitter le site

Pour quitter le site en voiture, il est possible de rallier la N227 en empruntant la rue de l'Épine en direction du Sud. Cela permet d'éviter le carrefour entre l'Avenue Poincaré et la rue du Président Paul Doumer, régulièrement saturé aux heures de pointes.

Pour toutes les autres directions, la rue du Président Doumer est la seule possibilité.

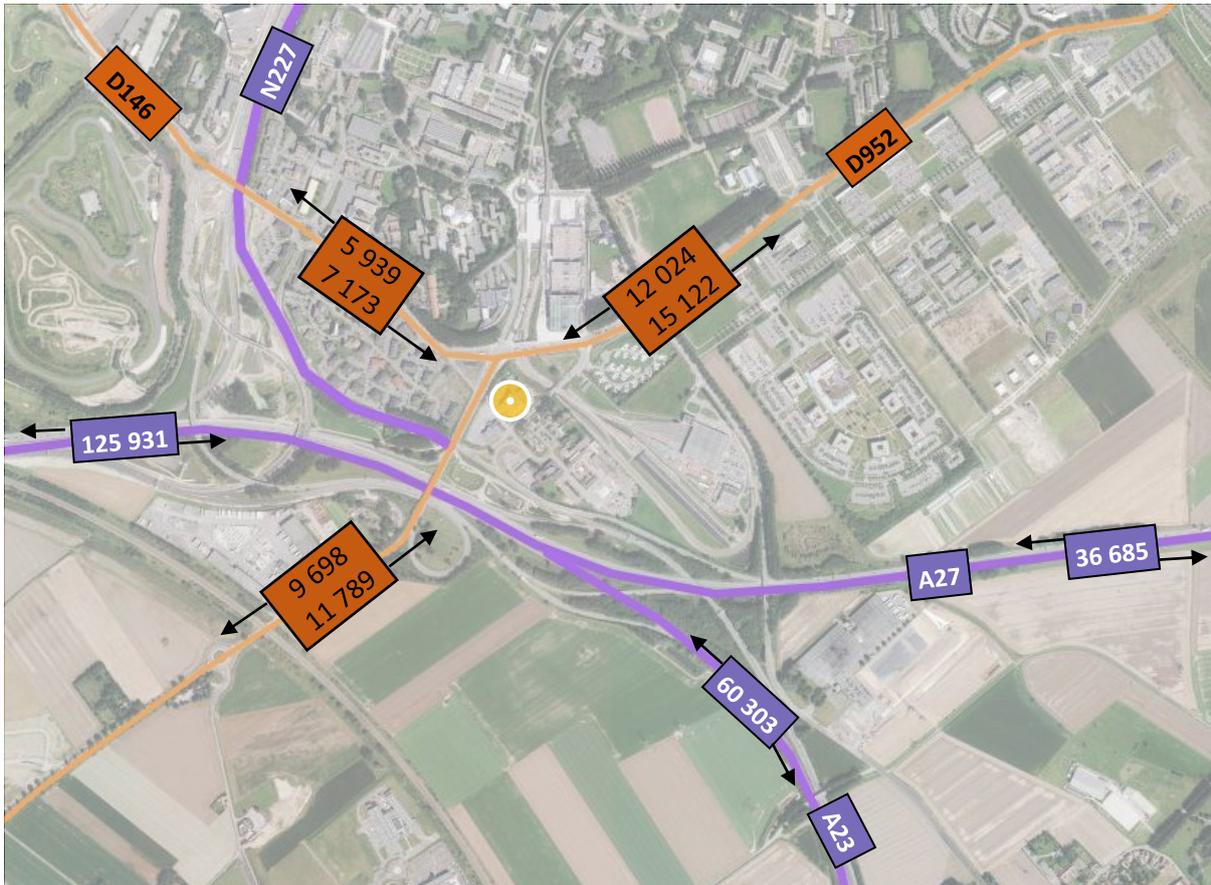
Quitter le site via la rue de l'Épine en direction du Sud
Source : Google Map



LES TRAFICS

D’après les comptages tous véhicules de 2006, réalisés par la Direction Régionale de l’Environnement, de l’Aménagement et du Logement, ainsi que les comptages effectués par l’agence ALYCESOFRECO en Septembre 2016, voici **les trafics moyens journaliers** sur les grands axes autour du site :

Desserte locale et trafic moyens journaliers
 Source : Géoportail ; données DREAL 2013 et comptage ALYCESOFRECO 2016

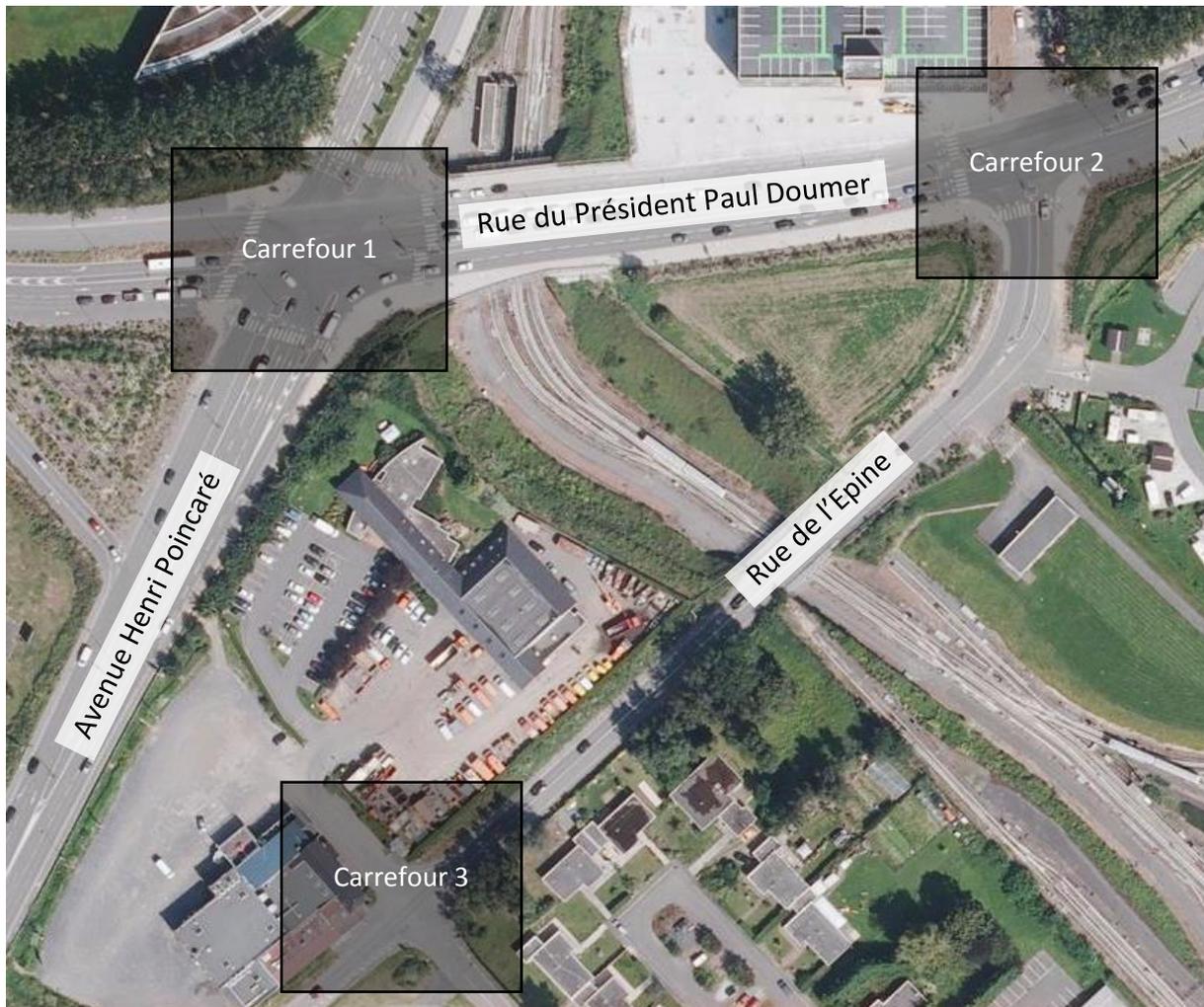


LEGENDE :

-  Site d'étude
-  Autoroute
-  Réseau secondaire

Afin d'affiner l'impact du projet sur le trafic dans le secteur, nous avons missionné l'entreprise ALYCESOFRECO afin qu'elle réalise un comptage bidirectionnel et tous véhicules au niveau de trois carrefours attenants au site d'étude.

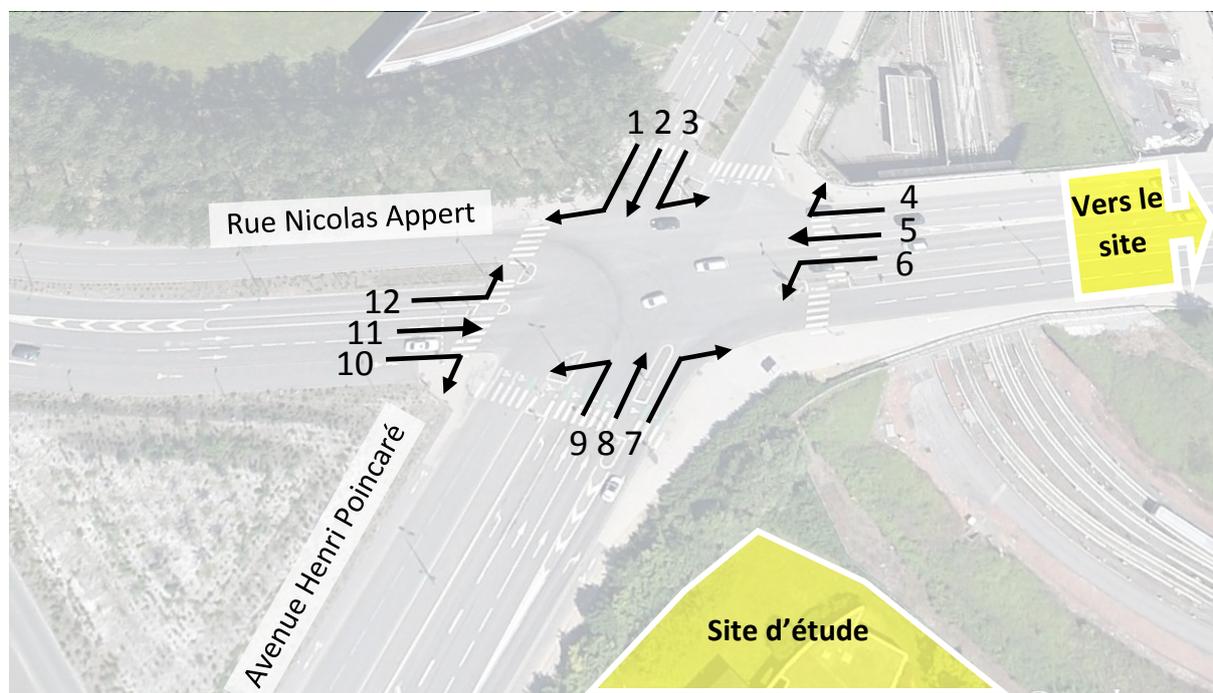
Le premier poste de comptage était placé au croisement de la rue Poincaré et de la rue du Président Paul Doumer. Le second était positionné au croisement de la rue du Président Paul Doumer et de la rue de l'Épine. Le troisième était positionné sur la rue de l'Épine, à l'angle Sud du site d'étude.



Ce comptage a été effectué du Jeudi 15 Septembre au Mercredi 21 Septembre 2016 à l'aide de caméras permettant de compter l'ensemble des mouvements tournants possibles sur ces trois carrefours.

Carrefour n°1 : Croisement rue du Président Paul Doumer et de l'Avenue Poincaré

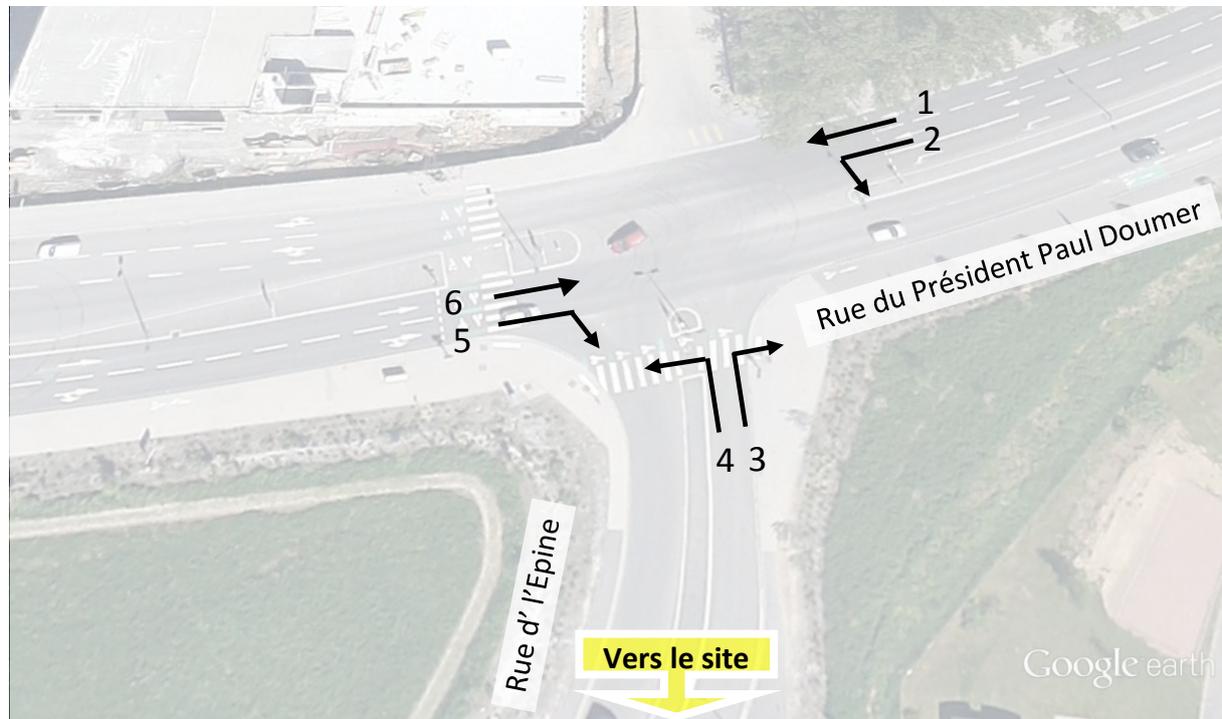
Carrefour 1 - Comptages tous véhicules
Source : ALYCESOFRECO – Septembre 2016



Journée du Jeudi 15 Septembre 2016						
Mouvements tournants	HPM (08 :00 – 09 :00)		HPS (18 :00 – 19 :00)		Journée entière	
	VL	PL+TC	VL	PL+TC	VL	PL+TC
1	26	0	81	0		
2	71	0	240	0		
3	45	0	157	0		
4	151	0	38	0		
5	425	0	416	0		
6	774	0	817	0		
7	826	0	750	0		
8	356	0	123	0		
9	345	0	116	0		
10	1	17	17	0		
11	539	0	635	0		
12	216	0	51	0		
Totaux	3 775	17	3 441	0	38 962	221

Carrefour n°2 : Croisement rue du Président Paul Doumer et de la rue de l'Épine

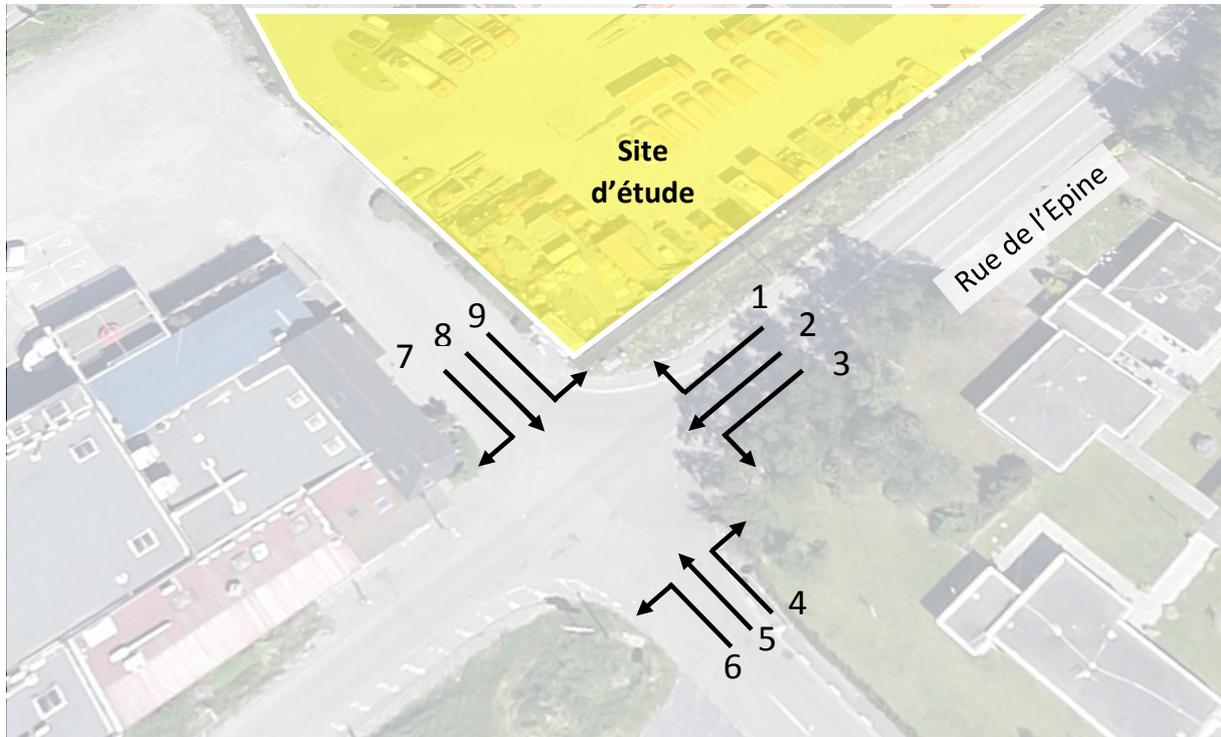
Carrefour 2 - Comptages tous véhicules
 Source : ALYCESOFRECO – Septembre 2016



Journée du Jeudi 15 Septembre 2016						
Mouvements tournants	HPM (08 :00 – 09 :00)		HPS (18 :00 – 19 :00)		Journée entière	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL
1	1 380	0	1 261	0		
2	258	0	260	0		
3	4	0	3	0		
4	3	4	6	0		
5	201	0	215	0		
6	1 177	0	1 326	0		
Totaux	3 023	4	3 072	0	34 139	141

Carrefour n°3 : rue de l'Épine, à l'angle Sud du site

Carrefour 3 - Comptages tous véhicules
 Source : ALYCESOFRECO – Septembre 2016



Mouvements tournants	HPM (08 :00 – 09 :00)		HPS (17 :00 – 18 :00)		Journée entière	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL
1	0	0	0	0		
2	436	0	470	0		
3	24	0	8	0		
4	5	0	6	0		
5	0	0	0	0		
6	6	3	8	0		
7	0	0	0	0		
8	0	0	0	0		
9	1	0	0	0		
Totaux	472	3	492	0	5 911	75

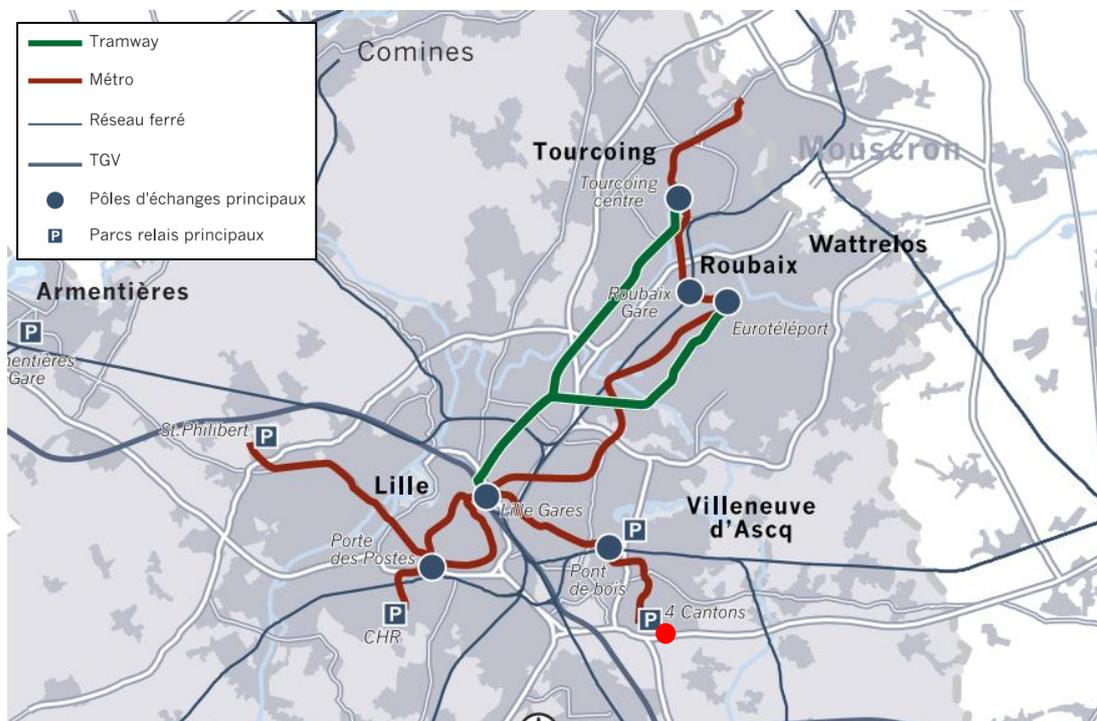
I.2. Les transports en commun

LA LIGNE N°1 DU METRO

La ligne n°1 du métro de la Métropole Lilloise dessert directement le site d'étude. En effet, l'arrêt 4 Cantons, terminus de la ligne, est situé à 400 mètres (5 minutes à pied) de l'angle Nord-Ouest du site. Cette ligne de métro permet de relier le site aux gares Lille Flandres et Lille Europe en moins de 15 min.

Une fois à la gare, il est possible de se rendre au CHR OSCAR Lambret au Sud-Est de Lille en restant sur la même ligne ou bien d'emprunter la ligne n°2 de métro pour atteindre soit l'Hôpital Saint Philibert au Nord-Ouest, soit Roubaix et Tourcoing au Nord-Est.

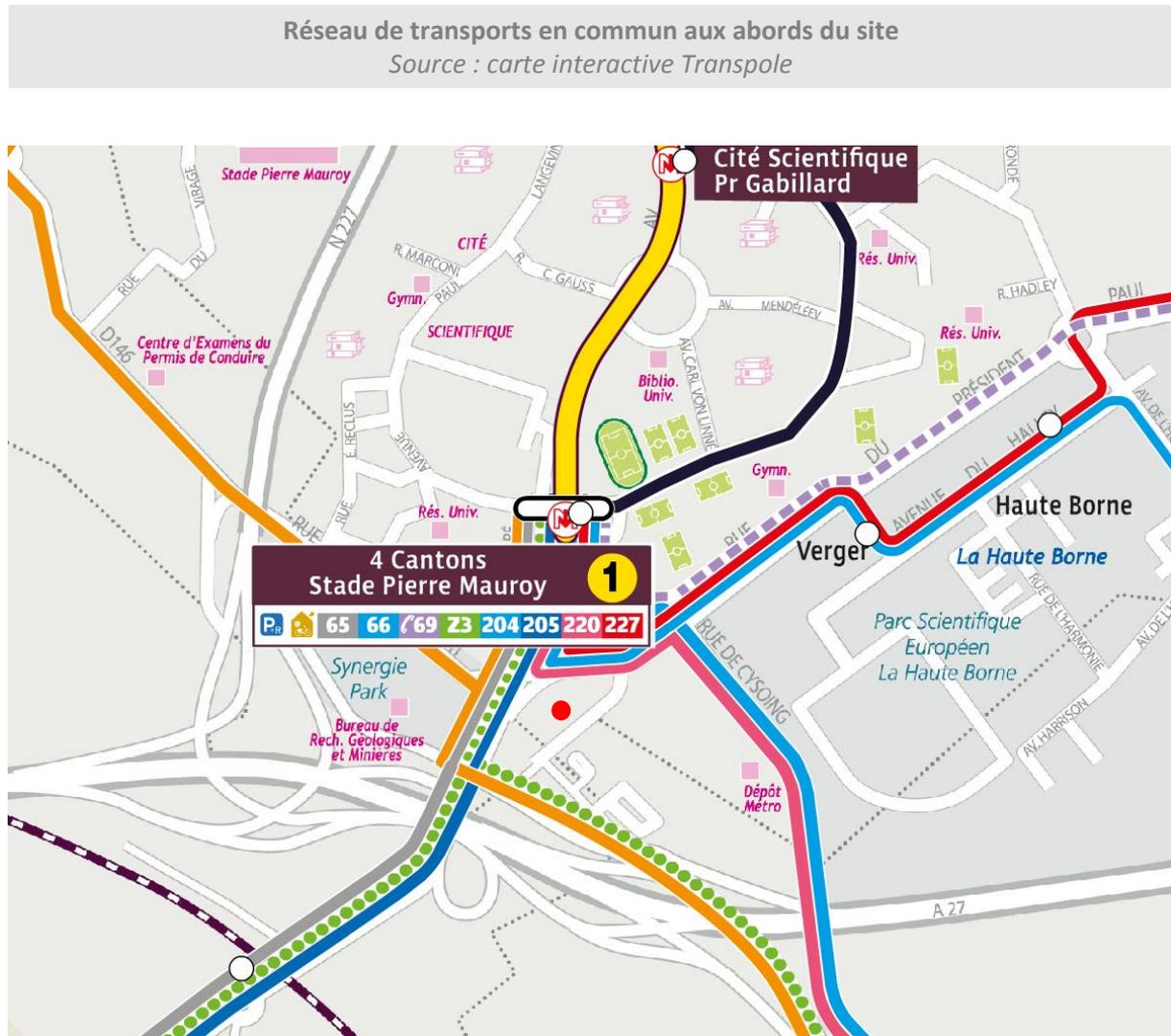
Tracé du réseau ferré de la Métropole
Source : Schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole



La fréquence de la ligne en semaine est de 1 minute aux heures de pointe (7h-9h 12h-14h 16h-19h), de 6 à 8 minutes avant 6h et après 22h et de 2 minutes le reste de la journée.

LE RESEAU DE BUS

La station de métro « 4 Cantons » est également une gare routière à partir de laquelle de nombreuses lignes de bus partent vers le reste de la Métropole. Au total, « 4 cantons » est le terminus des huit lignes de bus suivantes : les lignes 65, 66, 69, Z3, 204, 205, 220, 227.



Cette proximité du pôle multimodal permet de se rendre rapidement en transports en commun les grands pôles d'attractions et d'émissions de la Métropole. Il faut ainsi compter (trajets porte-à-porte):

- 21 minutes pour se rendre à la gare Lille Flandres
- 51 minutes pour se rendre à Tourcoing centre (métro ligne 1 puis ligne 2)
- 45 minutes pour se rendre à Roubaix (métro ligne 1 puis ligne 2)

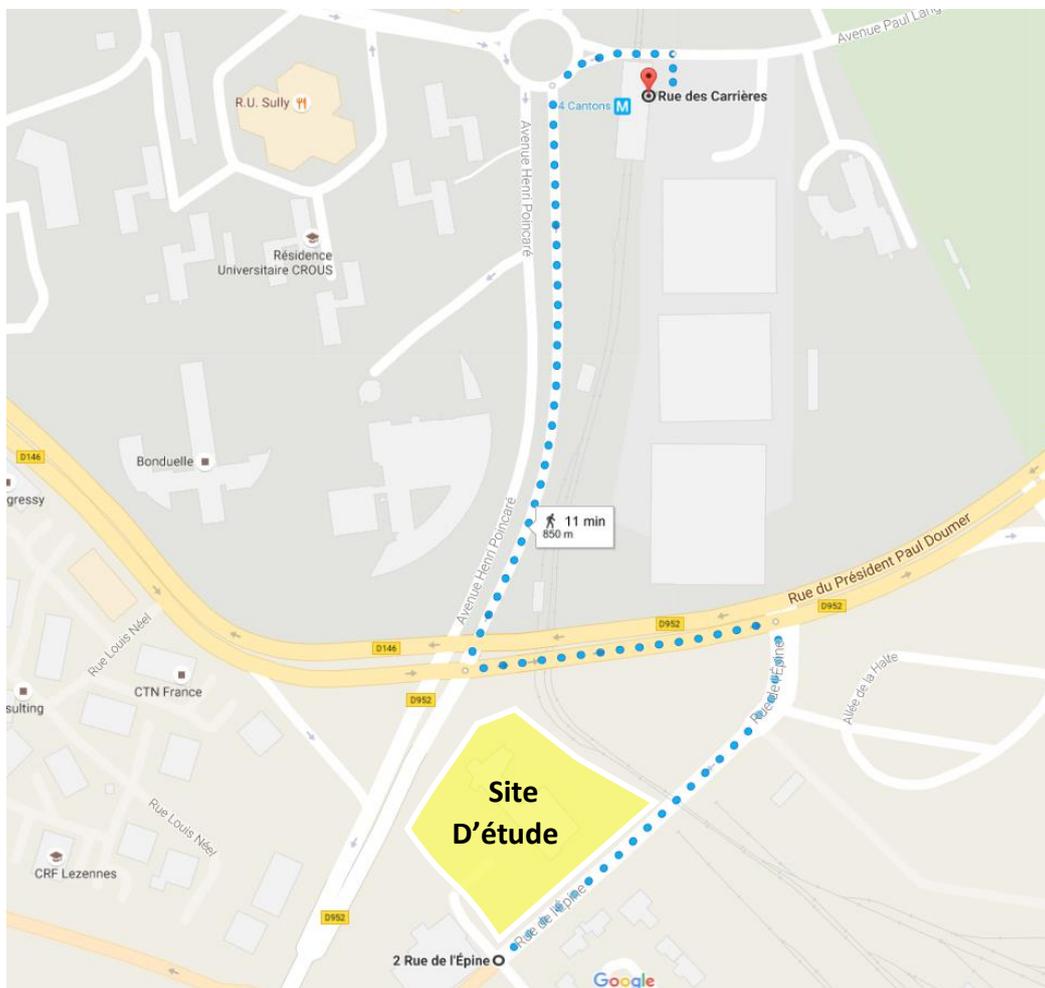
L'ACCES AU POLE MULTIMODAL « 4 CANTONS »

Le site d'étude est particulièrement bien situé puisqu'à proximité immédiate de l'arrêt « 4 Cantons » de la ligne n°1 du métro lillois. Cette ligne permet de se rendre aux deux gares lilloises en moins de 15 minutes. L'arrêt « 4 cantons » est le terminus de la ligne à l'Est et l'arrêt « CHR B. Calmette » celui à l'Ouest.

Actuellement, l'accès piéton du site depuis et vers le pôle de transport en commun « 4 Cantons » se fait via la rue de l'Épine puis le long de la rue du Président Paul Doumer et enfin sur le parvis longeant le parking silo de la Métropole. Ce parcours est sécurisé sur toute sa longueur mais oblige les piétons à marcher sur une distance de 850 mètres (11 minutes). Le projet prévoit de raccourcir ce parcours en créant une ouverture pour les piétons directement sur la rue du Président Paul Doumer, au Nord-Ouest du site (cf. paragraphe II.3).

Accès au site via le Métro (4 cantons)

Source : Google Map

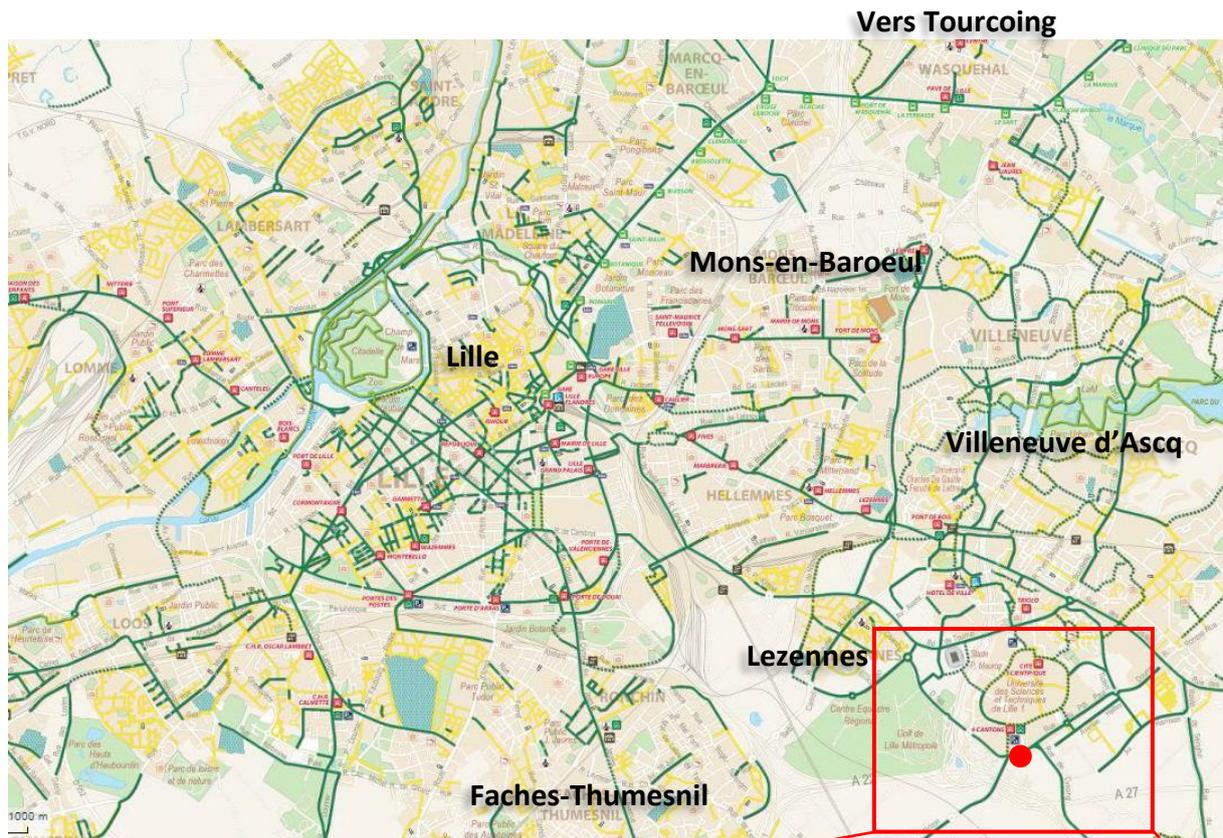


I.3. Les déplacements en mode actifs

Une piste cyclable double sens et en site propre longe la rue du Président Paul Doumer sur sa totalité. Un itinéraire cyclable en site propre permet de relier le site d'étude au Sud de Lille puis aux gares.

Le site est situé sur la commune de Villeneuve d'Ascq dont le réseau de pistes cyclables est très développé et sans discontinuité.

Plan des itinéraires et pistes cyclables autour du site d'étude
 Source : geo.lillemetropole.fr



LEGENDE :

- Site d'étude
- Piste, bande ou couloir cyclable
- Voie verte ou chemin cyclable
- - - Itinéraire conseillé
- Rue à circulation apaisée
- Station de Tramway



Le site est particulièrement bien aménagé pour favoriser les déplacements à vélo puisqu'il est bordé par des pistes cyclables en site propre excepté pour la rue de l'Épine. De plus, le nouvel accès piétons prévu dans le projet dans l'angle Nord-Ouest de la parcelle permettra également aux cyclistes d'accéder directement au croisement entre la rue du Président Paul Doumer et l'Avenue Henri Poincaré

Les itinéraires cyclables aux abords directs du site
Source : géo.lillemetropole.fr



LEGENDE :

	Site d'étude		Croisement avec voie de circulation
	Piste cyclable en site propre		Feu tricolore pour cyclistes et piétons
	Piste cyclable sur chaussée		

Ces différents aménagements cyclables permettent de relier le site d'étude aux différentes communes des alentours à vélo et sur des itinéraires cyclables sécurisant. Cela permet également de se rendre dans le centre de Lille et plus particulièrement aux gares en 25 minutes.

II. ANALYSE DES IMPACTS DU PROJET SUR LA CIRCULATION ET LES DEPLACEMENTS

II.1. Impact sur le schéma de circulation

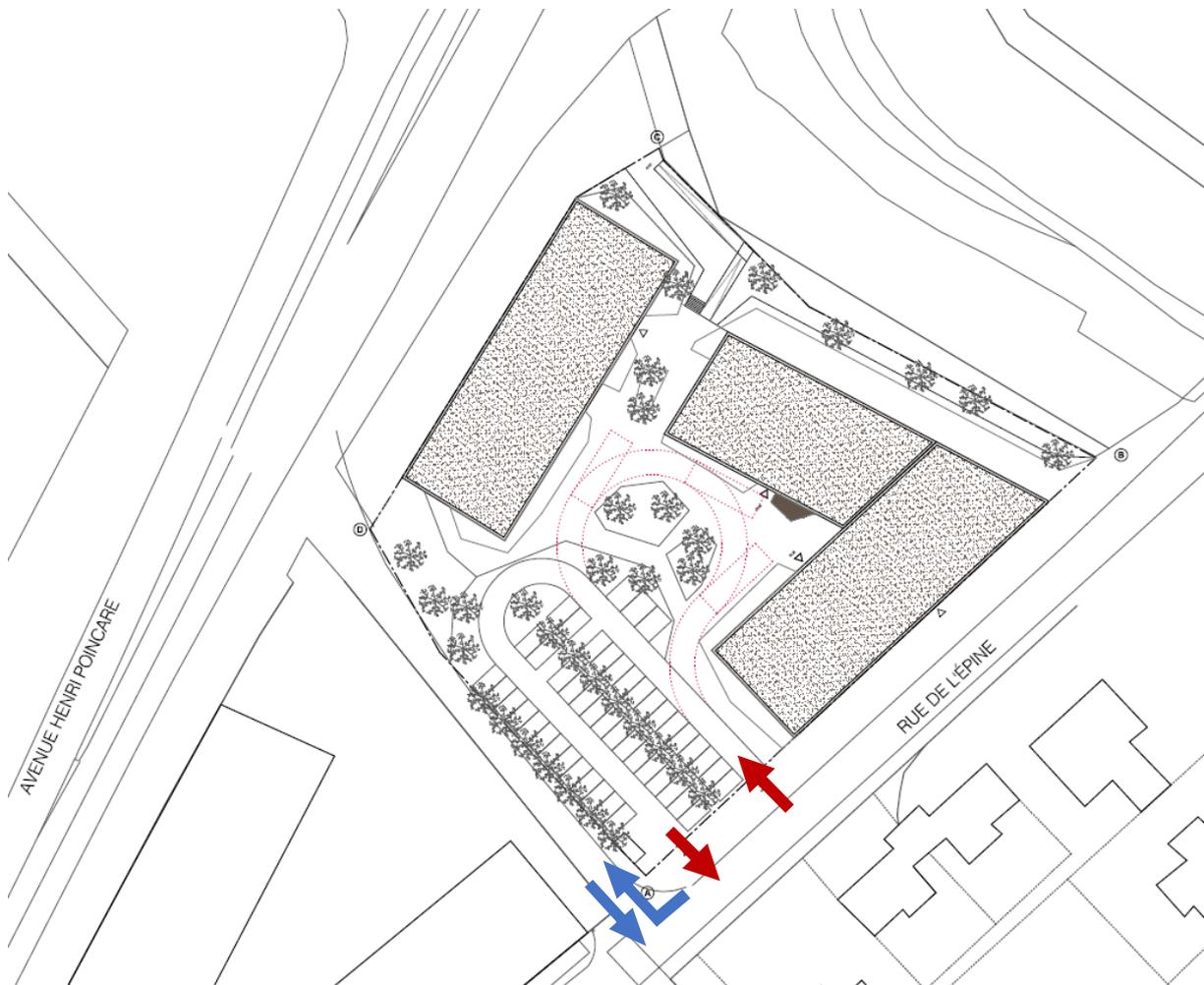
RESEAU VIAIRE

Le schéma de circulation général ne sera pas modifié par la création du projet.

Cependant, le projet prévoit de déplacer l'accès au site en le déplaçant de quelques mètres vers le Nord sur la rue de l'Épine. L'accès au parking du projet se fera directement via la rue de l'Épine et non plus via l'allée qui existe actuellement au Sud de la parcelle. **Faire figurer ancien accès**

Nouvelle voie d'accès - Entrée et sortie du site sur la rue Poincaré

Source : De Alzua +



LEGENDE :



Ancien accès au site pour les automobilistes



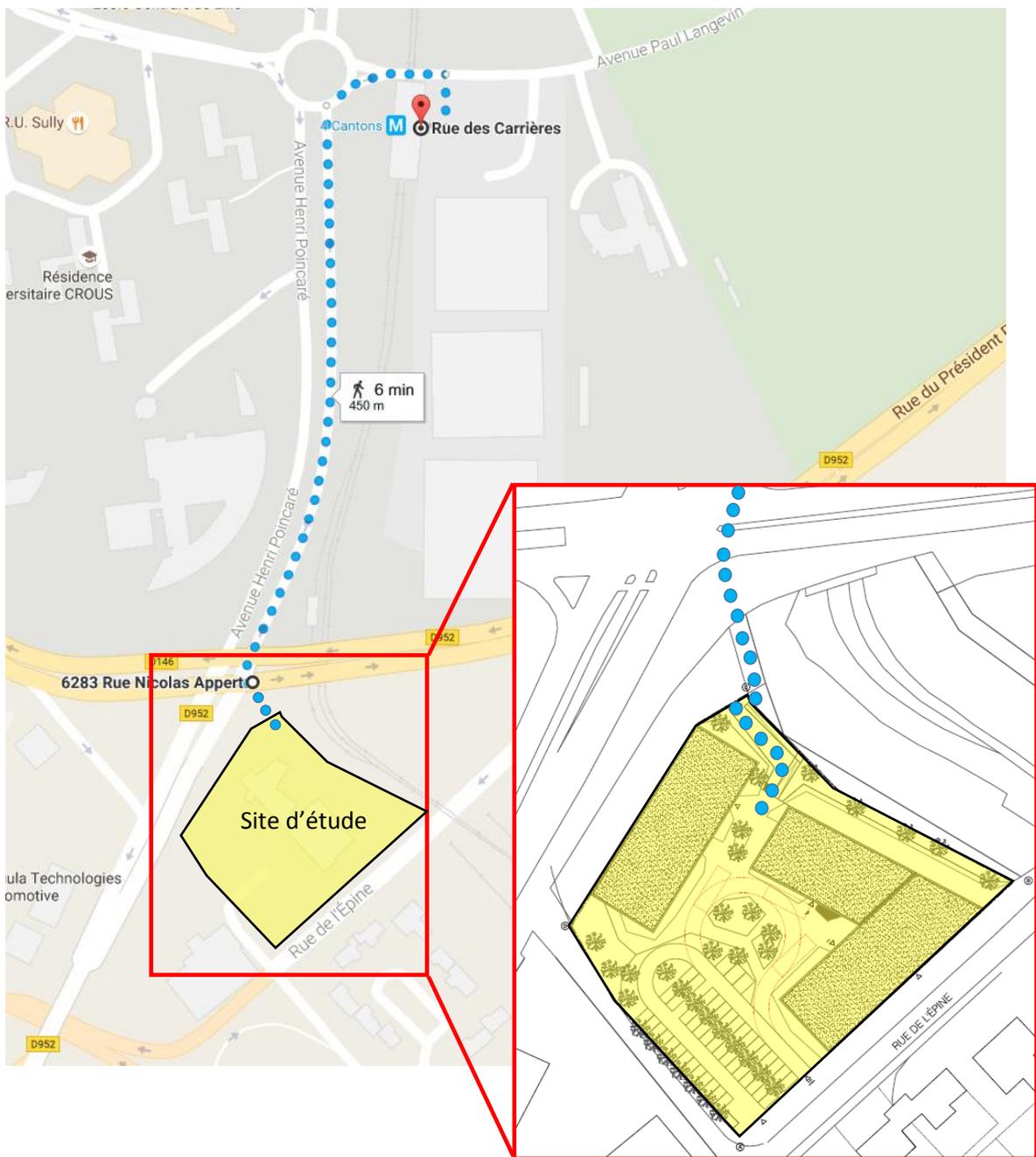
Nouvel accès au site pour les automobilistes

RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

L'accès à la parcelle du projet sera facilité pour les piétons et les personnes utilisant les transports en commun puisqu'un accès à la rue du Président Paul Doumer va être créé dans l'angle Nord-Ouest du site, au niveau du croisement avec l'Avenue Henri Poincaré. Le plan ci-dessous montre le détail de ce nouvel accès, qui comportera un cheminement piéton avec escalier et une rampe d'accès PMR.

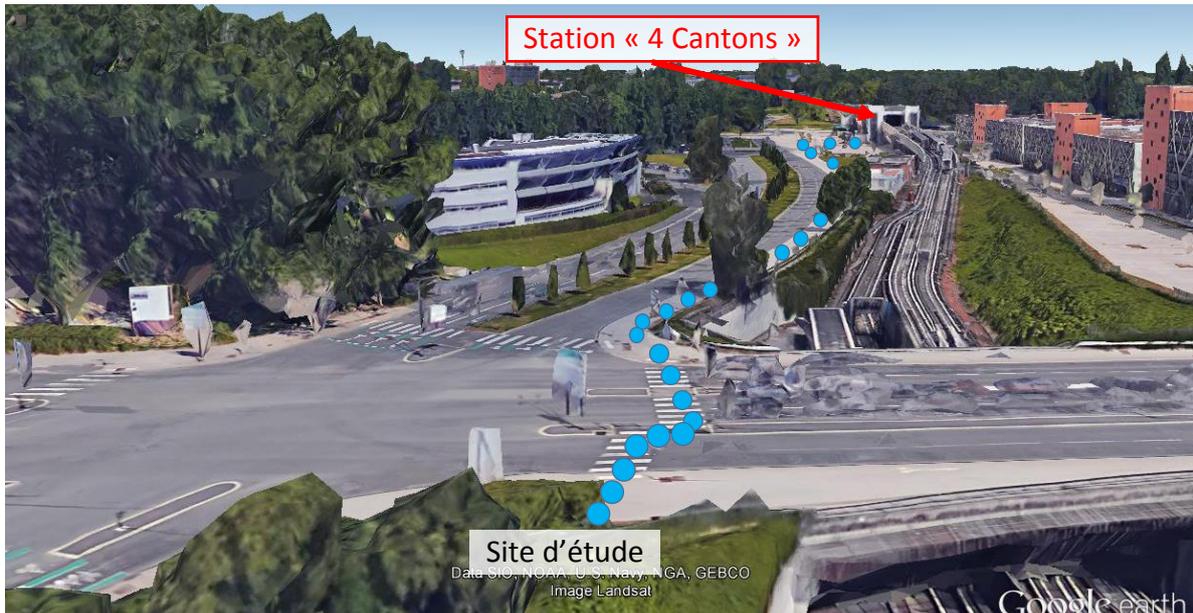
Ce nouvel accès permettra de raccourcir le temps de parcours entre le pôle multimodal « 4 Cantons » et le projet en le faisant passer de 11 minutes (580 m) à 6 minutes (450 m).

Accès piéton sur le projet (angle Nord-Ouest de la parcelle)
Source : De Alzua +



Parcours piéton du site vers « 4 Cantons » (angle Nord-Ouest de la parcelle)

Source : Google Earth



RESEAU CYCLABLE

L'accès piéton qu'il est prévu de créer dans l'angle Nord-Ouest de la parcelle sera également empruntable par les cyclistes. Cela permettra d'accéder directement au réseau de pistes cyclables en site propre depuis le site d'étude et de ne pas avoir à emprunter la rue de l'Épine, non adaptée aux cyclistes.

Pour que l'itinéraire cyclable soit cohérent depuis le site vers le pôle multimodal « 4 cantons », il faudrait également faire la demande d'un marquage au sol spécifique aux cyclistes pour la traversée de la rue du Président Paul Doumer. Actuellement, le seul endroit permettant de traverser cette rue pour les cyclistes se situe plus à l'Est, au niveau du croisement avec la rue de l'Épine.

LA PARTICULARITE DU PROJET EN MATIERE DE STATIONNEMENT

Après analyse de l'environnement du site d'étude, LINKCITY propose de ne créer qu'une cinquantaine de place de stationnement sur sa parcelle et de mettre en place une convention avec la MEL afin d'utiliser une partie des places de parkings disponibles dans le parking relais des « 4 Cantons ». En effet, après discussion avec les services de la MEL en charge de la gestion de ce parc de stationnement, il s'avère qu'une importante quantité de places restent inoccupées tout au long de la semaine.

L'utilisation de ces places de stationnement inoccupées par les futurs occupants du site apporte plusieurs avantages :

- La valorisation d'un parc de stationnement sous-occupé
- Plus d'espace disponible sur la parcelle du projet pour des aménagements extérieurs qualitatifs (création d'une cour intérieure)
- La diminution de l'impact du projet sur le trafic, en diminuant les mouvements tournants au niveau du carrefour entre l'Avenue Henri Poincaré et la rue du Président Paul Doumer ainsi qu'au croisement entre la rue du Président Paul Doumer et de la rue de l'Épine.

II.2. Impact sur le trafic et les conditions de circulation

Ce projet d’une surface totale de 13 500 m², dont deux bâtiments de bureaux de 5 000 m², un autre de 3 000 m² et 500 m de services (de type restauration ou coworking), entraînera une augmentation du trafic sur la rue du Président Paul Doumer et en provenance des grands axes routiers alentours (A23, A27, A1 et N227).

ANALYSE DE LA MOBILITE :

Nous nous sommes basés sur les données de l’Enquête Ménages Déplacements de 2006 (EMD) afin d’analyser les habitudes de mobilité des personnes venant travailler dans le secteur. Les chiffres qui suivent proviennent d’une analyse ciblée sur les personnes dont le lieu de travail est situé dans les zones de découpage numérotées 27, 28 et 29 dans l’EMD 2006 (cf. figure 1). De plus, l’analyse ne concerne également que les déplacements vers ou depuis le lieu habituel de travail des personnes interrogées.

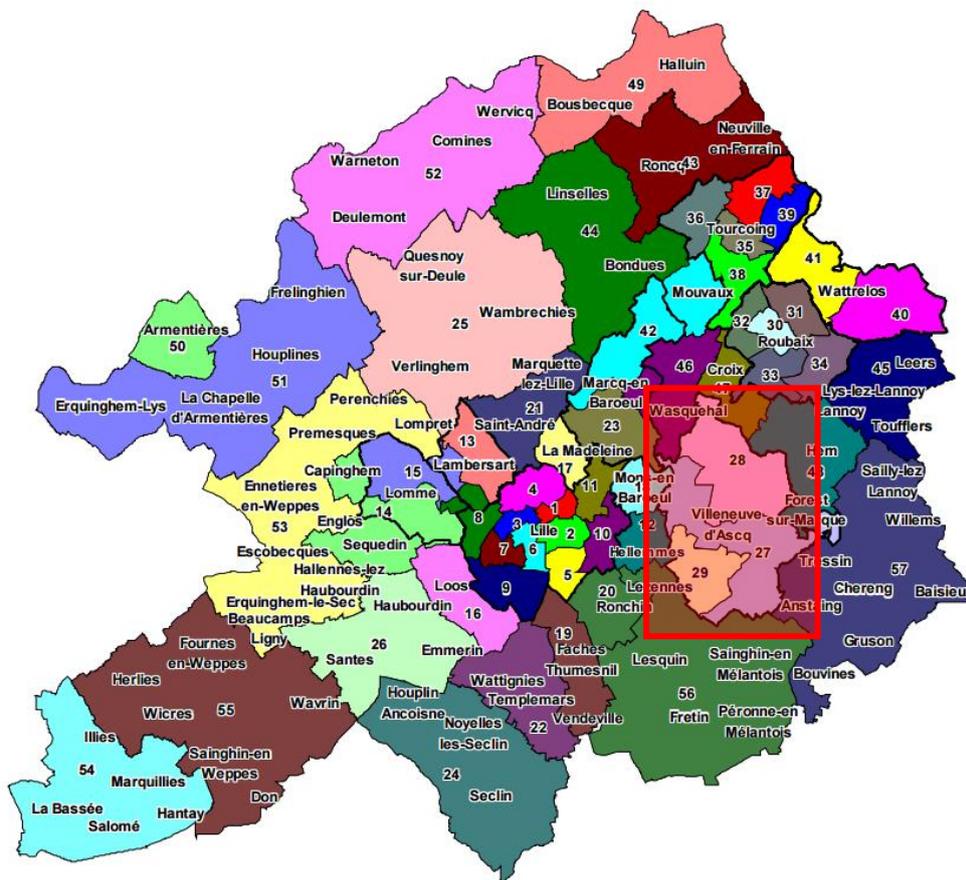
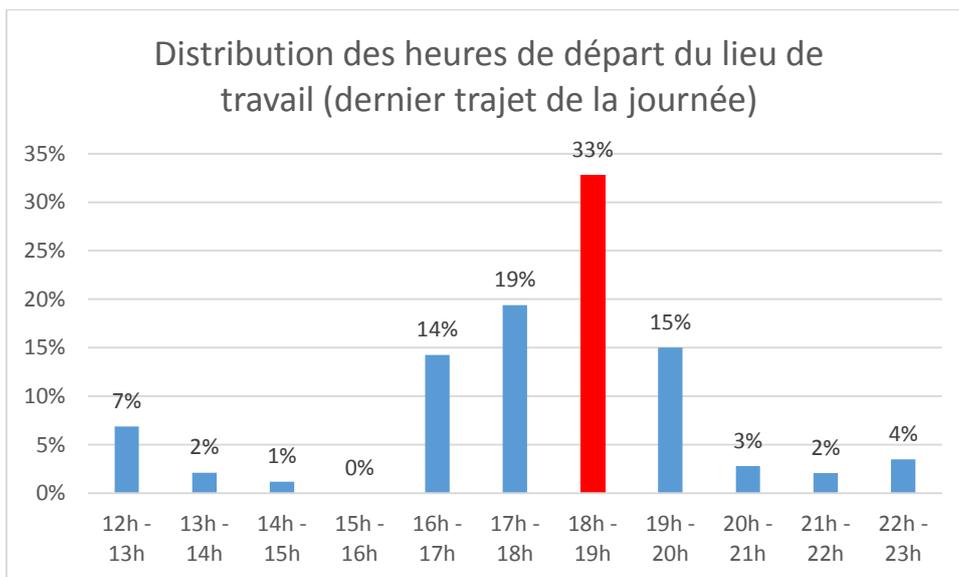
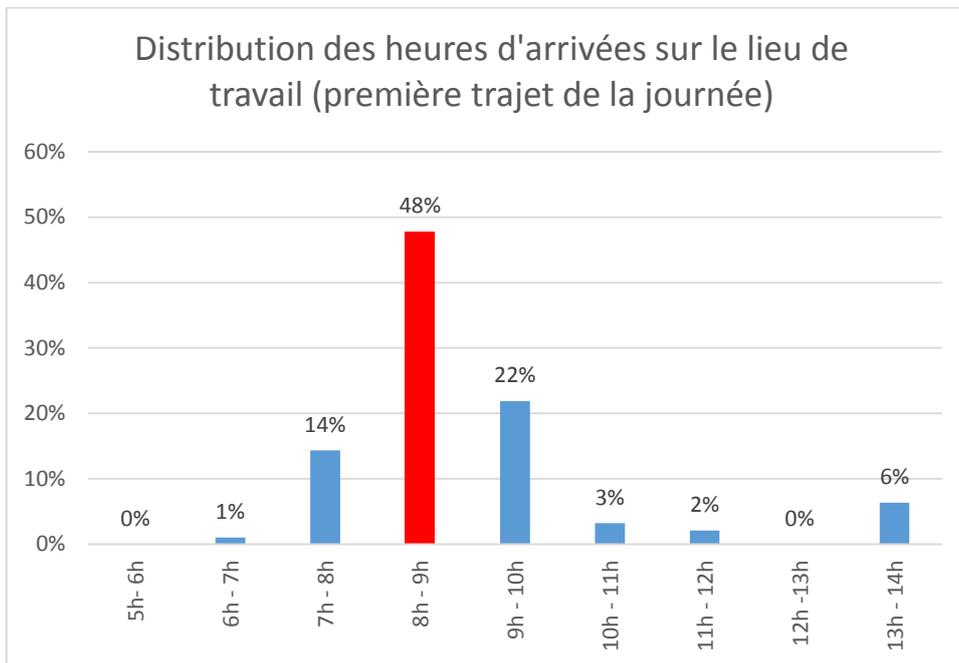


Figure 1: Zone de découpage EMD 2006 (source: synthèse EMD 2006)

Cette analyse nous a permis de dégager les habitudes horaires de déplacements des actifs du secteur, la part modale de la voiture dans les déplacements liés au lieu de travail et les zones d’émissions et d’attractions pour ces déplacements.

Habitudes horaires de déplacement
(Source : EMD 2006)



Les tableaux ci-dessus correspondent aux répartitions horaires des arrivées et des départs du lieu de travail pour les actifs travaillant dans le tertiaire dans le secteur. Les chiffres sont exprimés en pourcentage de personnes ayant effectuées au moins un trajet vers son lieu de travail habituel dans la journée de l'enquête.

Cette analyse nous permet donc de dire que 48% des actifs du tertiaire travaillant dans cette zone arrivent sur leur lieu de travail à l'heure de pointe du matin (8h00 – 9h00) et que 33% de ces mêmes actifs quittent leur lieu de travail à l'heure de pointe du soir (18h00 – 19h00).

De plus, l'analyse de l'Enquête Ménages & Déplacements montre que les actifs du tertiaire travaillant dans le secteur défini en page 20, effectuent en moyenne 1,6 trajet par jour à destination de son lieu de travail.

➤ Partes modales

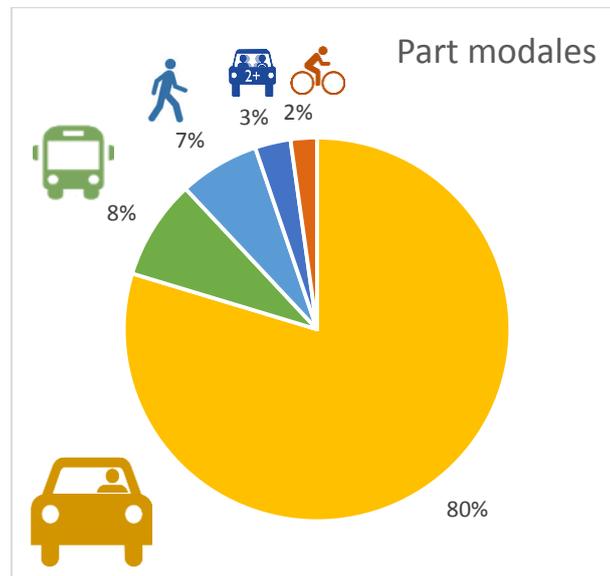


Figure 2: Parts modales actifs du tertiaire Source EMD 2006

Légende :

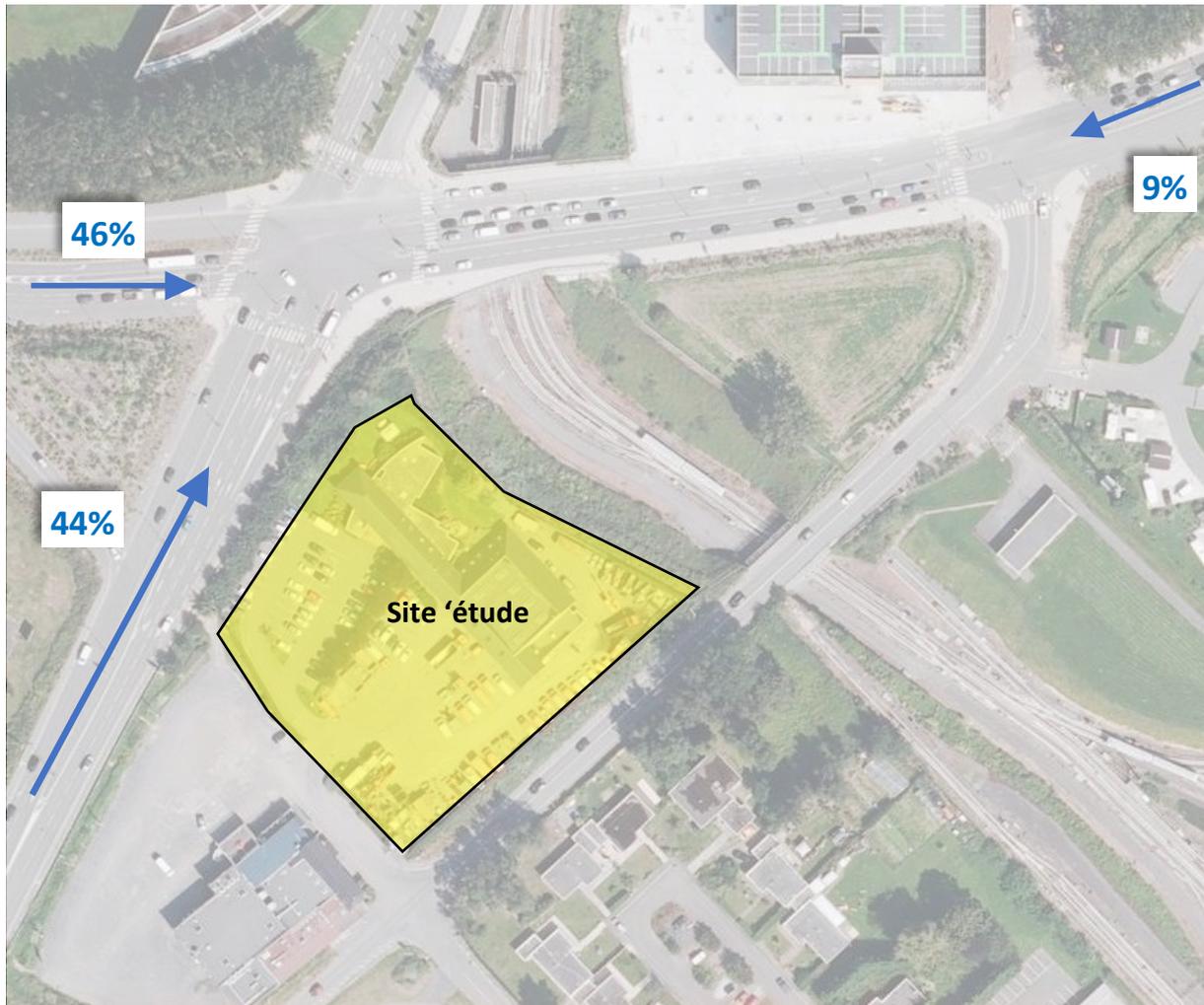
-  Marche
-  Auto-conducteur
-  Vélo
-  Auto-passager
-  Transport en commun

Ces parts modales sont calculées à partir de l'analyse des déplacements des actifs travaillant dans la zone du projet.

➤ Zones d'émissions et d'attractions :

À partir de l'analyse de l'EMD 2006, il est possible de définir les grands pôles d'attractivités et d'émissions pour les personnes venant travailler dans le secteur d'étude. Nous utilisons ensuite le calculateur d'itinéraires de Google pour déterminer quels sont les itinéraires empruntés pour se rendre sur le lieu de travail.

Provenance des personnes venant travailler en voiture sur le site du projet
 (Source : EMD 2006 et calculateur d'itinéraire Google Map)

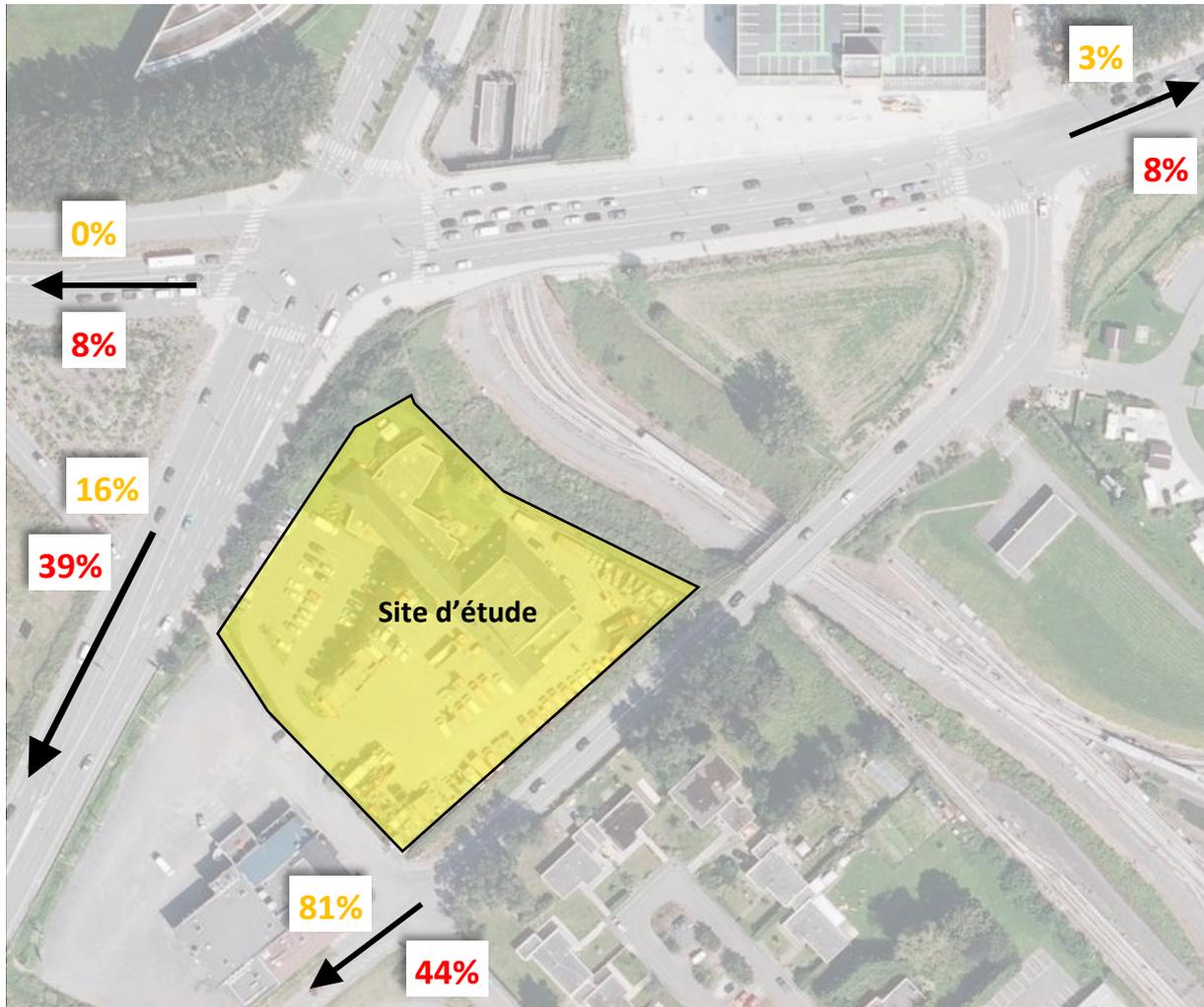


LEGENDE :

-  Route empruntée pour venir travailler sur le site d'étude
-  Par des personnes travaillant sur le site venant de cette direction

Selon l'analyse de l'enquête ménages déplacements, 46% des futurs usagers du site sont susceptibles de venir de la rue Nicolas Appert, 44% du Sud de l'Avenue Henri Poincaré et 9% la rue du Président Paul Doumer.

Itinéraire emprunté par les personnes venant travailler en voiture sur le site d'étude
 (Source : EMD 2006 et calculateur d'itinéraire Google Map)



LEGENDE :

- Route empruntée pour quitter le site du projet
- % Par des personnes empruntant cet itinéraire en quittant le parc relais « 4 Cantons »
- % Par des personnes empruntant cet itinéraire en quittant le parking du site

Selon l'analyse de l'enquête Ménages & Déplacements, la grande majorité des futurs occupants du site emprunteront l'Avenue Henri Poincaré et la rue de l'Épine en direction du Sud pour quitter le site en fin de journée.

Il y a deux pourcentages par direction. Cela correspond au fait que certains employés seront stationnés dans le parc relais des « 4 Cantons » (pourcentage en orange) et d'autres sur site (pourcentage en rouge).

NOMBRE DE DEPLACEMENTS GENERES

Sur la base du programme et grâce à cette analyse de l'EMD 2006, le trafic généré par le projet a été estimé en prenant les hypothèses suivantes :

Trafic généré par le projet

Programme complet 13 500 m²

Programme des bureaux : 13 000 m² de SdP

- 1 emploi pour 12 m² de SdP : 1 083 personnes
- Taux de présence au travail : 80%
- Part modale de la voiture particulière : 80%
- Part des déplacements en HPM : 48% entrants
- Part des déplacements en HPS : 33% sortants
 - HPM : 333 actifs entrants sur le site
 - HPS : 229 actifs quittant le site

Programme des services : 500 m²

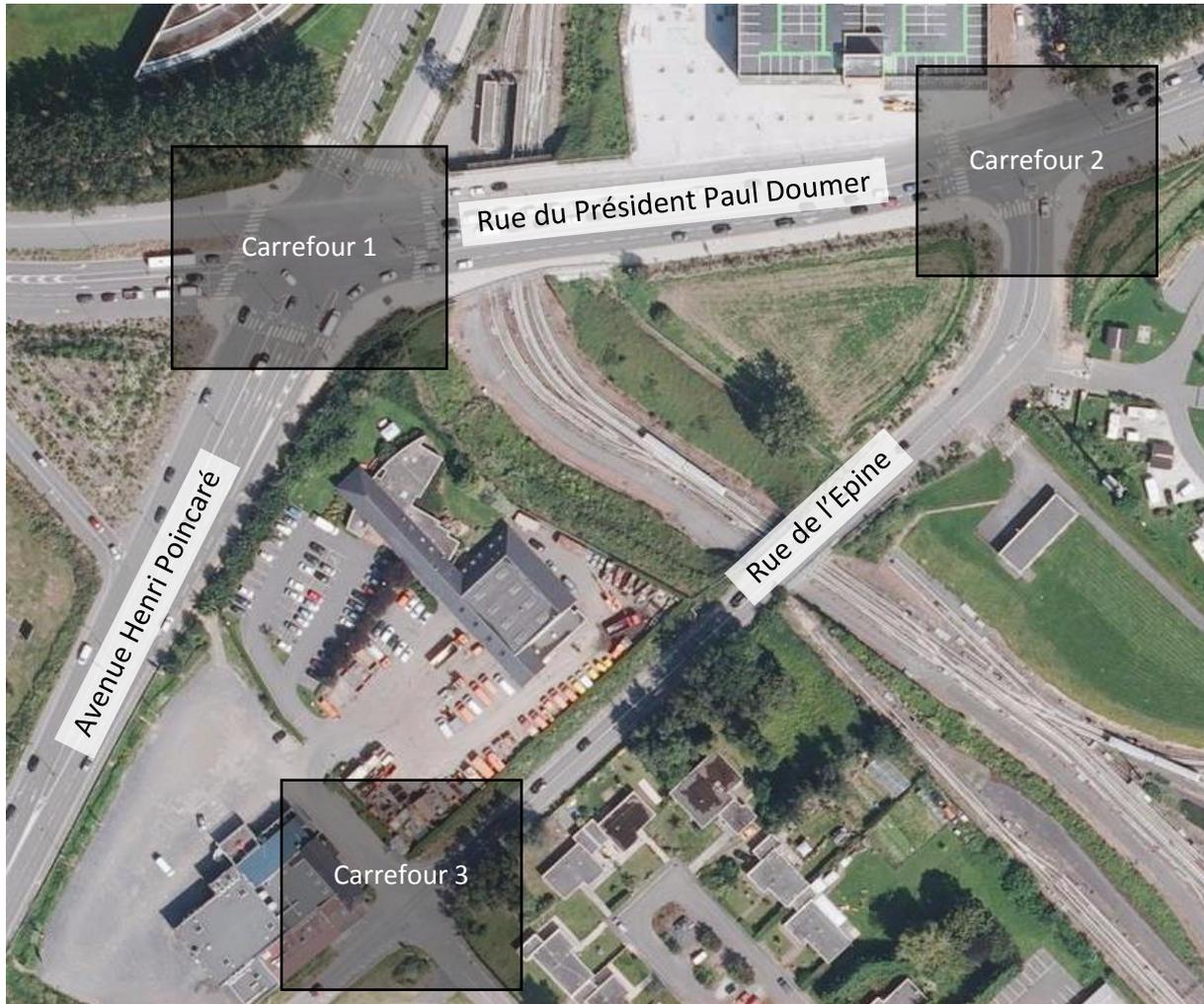
Le programme accueillera deux cellules commerciales pour des services, l'une de 200 m² et l'autre de 300 m². Ces cellules accueilleront probablement un restaurant et un espace de coworking. Le trafic induit par ces deux cellules est minime au regard de l'ensemble du projet. De plus, en ce qui concerne le restaurant, on considère que la clientèle proviendra des bureaux du projet ou de ceux situés à proximité directe et qu'elle n'induera de ce fait pas ou très peu de déplacements supplémentaires en voiture.

Soit un total de **333 déplacements** en voiture à destination du projet en heure de pointe du matin, **229** à l'origine du projet en heure de pointe du soir.

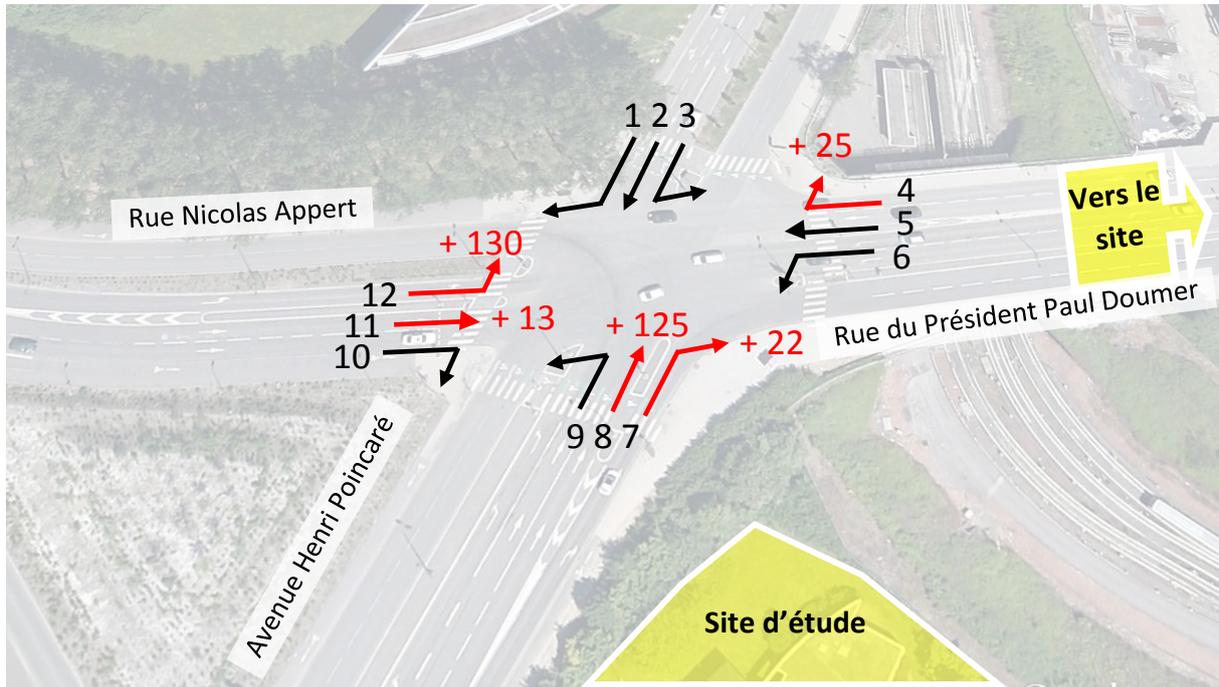
SIMULATION ET COMPARAISON AVANT ET APRES PROJET

À l'aide de l'analyse précédente nous avons réalisé des matrices origine/destination grâce auxquelles nous pouvons simuler l'impact du projet sur le trafic grâce au logiciel de simulation microscopique AIMSUN (délivré par TSS).

Cette simulation nous permet de comparer le nombre de passages de véhicules au niveau des trois carrefours directement impactés, avant et après intégration du trafic généré par le projet.

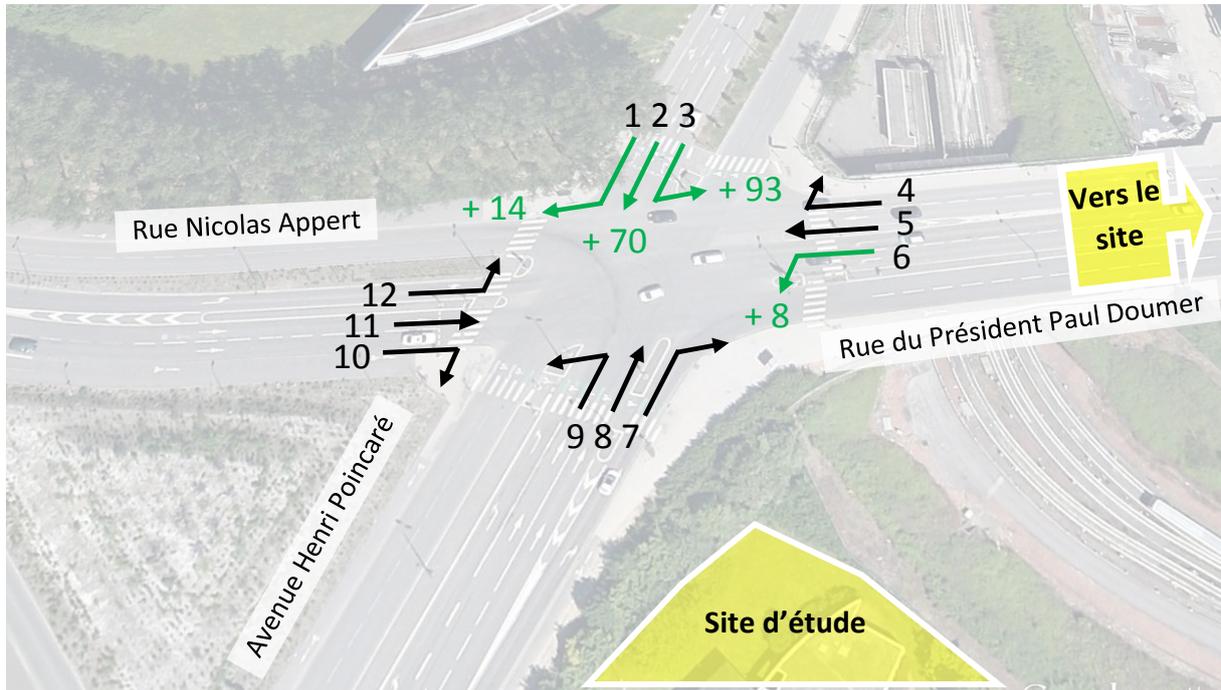


Carrefour n°1 : Croisement rue du Président Paul Doumer et de l'Avenue Poincaré
Impact du projet sur le trafic en HPM



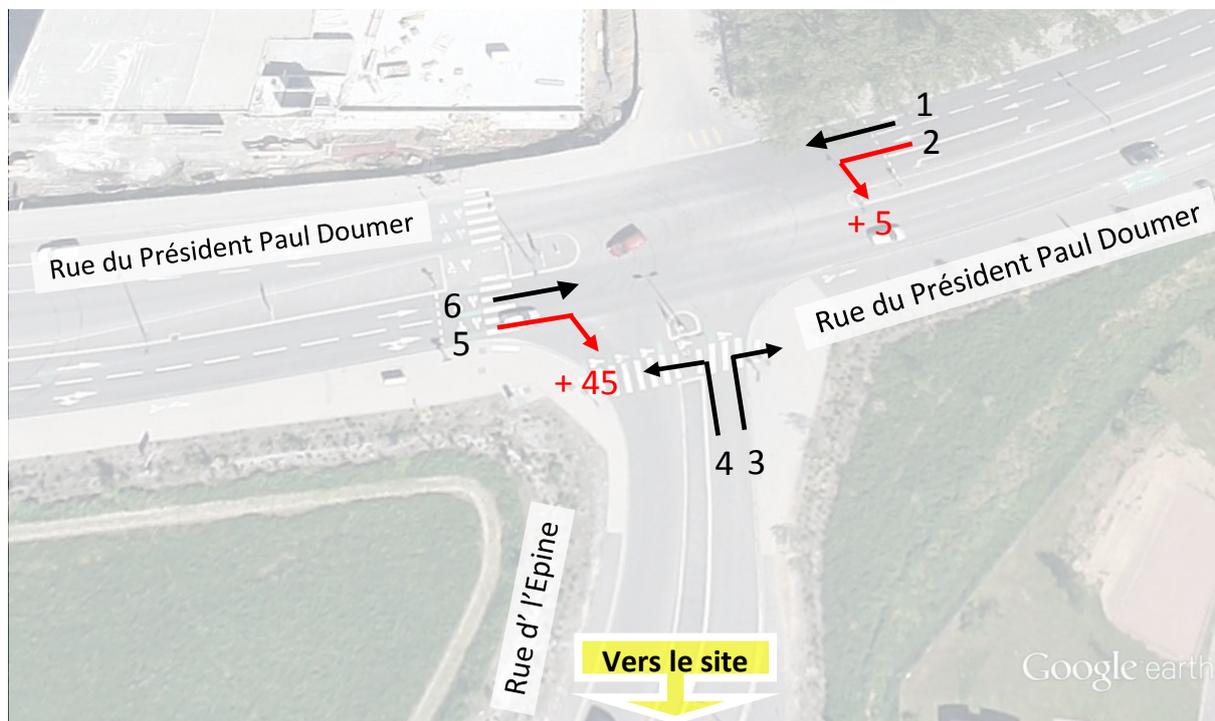
Trafic en heure de pointe du matin (8h00 – 9h00)			
Mouvements tournants	Trafic existant Comptage 2016	Trafic induit par le projet	Total
1	26	0	26
2	71	0	71
3	45	0	45
4	151	25	176
5	425	0	425
6	774	0	774
7	826	22	848
8	356	125	481
9	345	0	345
10	1	0	1
11	539	23	562
12	216	130	346
Totaux	3 775	325	4 100

Carrefour n°1 : Croisement rue du Président Paul Doumer et de l'Avenue Poincaré
Impact du projet sur le trafic en HPS



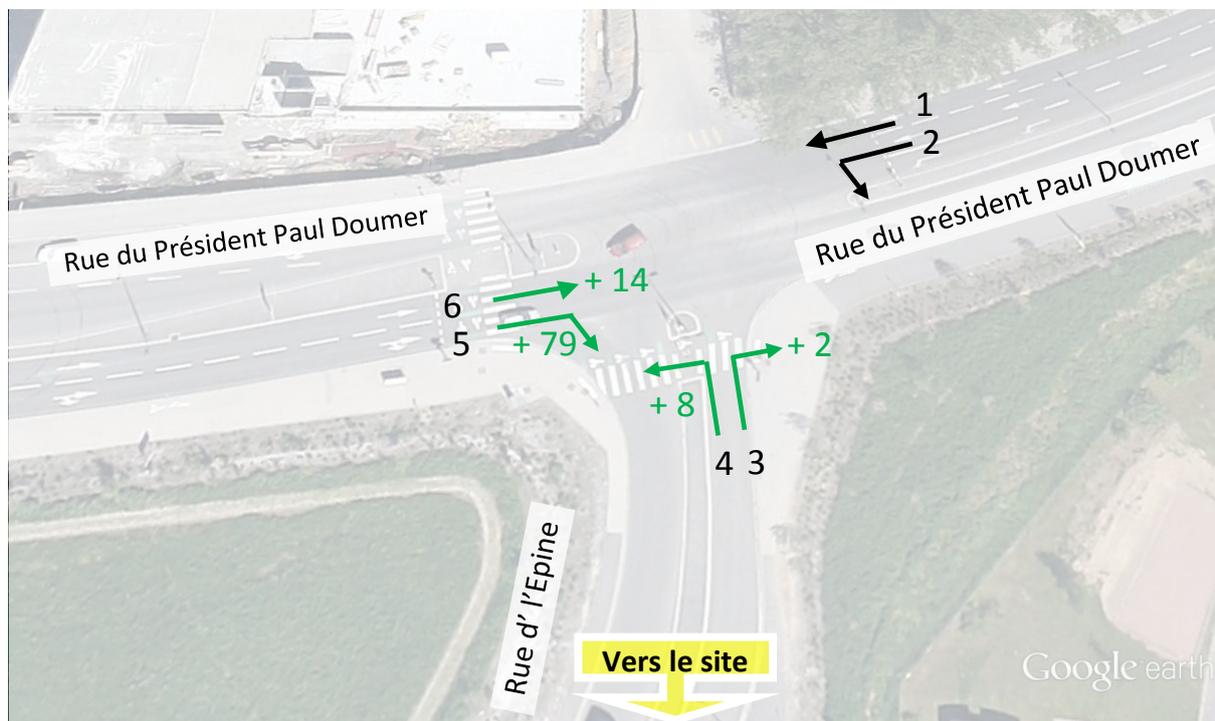
Trafic en heure de pointe du soir (18h00 – 19h00)			
Mouvements tournants	Trafic existant Comptage 2016	Trafic induit par le projet	Total
1	81	14	95
2	240	70	310
3	157	93	250
4	38	0	38
5	416	0	416
6	817	8	817
7	750	0	750
8	123	0	123
9	116	0	116
10	17	0	17
11	635	0	635
12	51	0	51
Totaux	3 441	185	3 626

Carrefour n°2 : Croisement rue du Président Paul Doumer et de la rue de l'Épine
Impact du projet sur le trafic en HPM



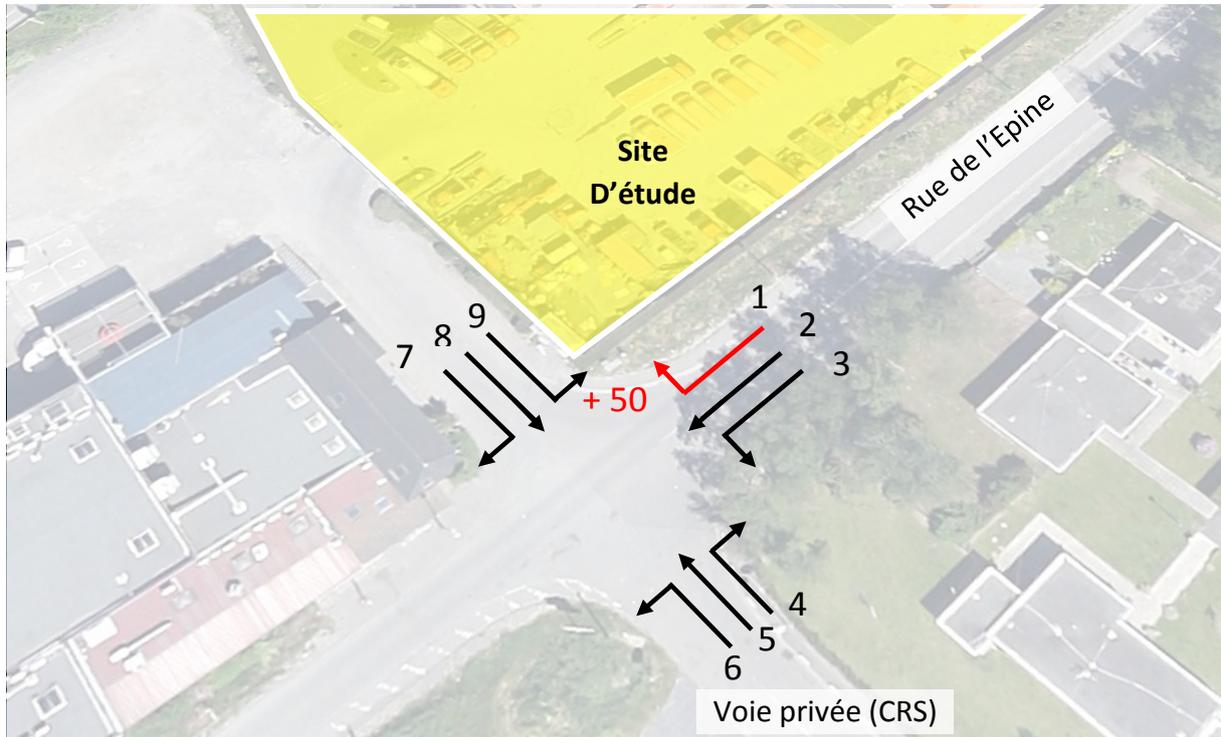
Trafic en heure de pointe du matin (8h00 – 9h00)			
Mouvements tournants	Trafic existant Comptage 2016	Trafic induit par le projet	Total
1	1 380	0	1 380
2	258	5	288
3	4	0	4
4	3	0	3
5	201	55	501
6	1 177	0	1 177
Totaux	3 023	80	3 073

Carrefour n°2 : Croisement rue du Président Paul Doumer et de la rue de l'Épine
Impact du projet sur le trafic en HPS



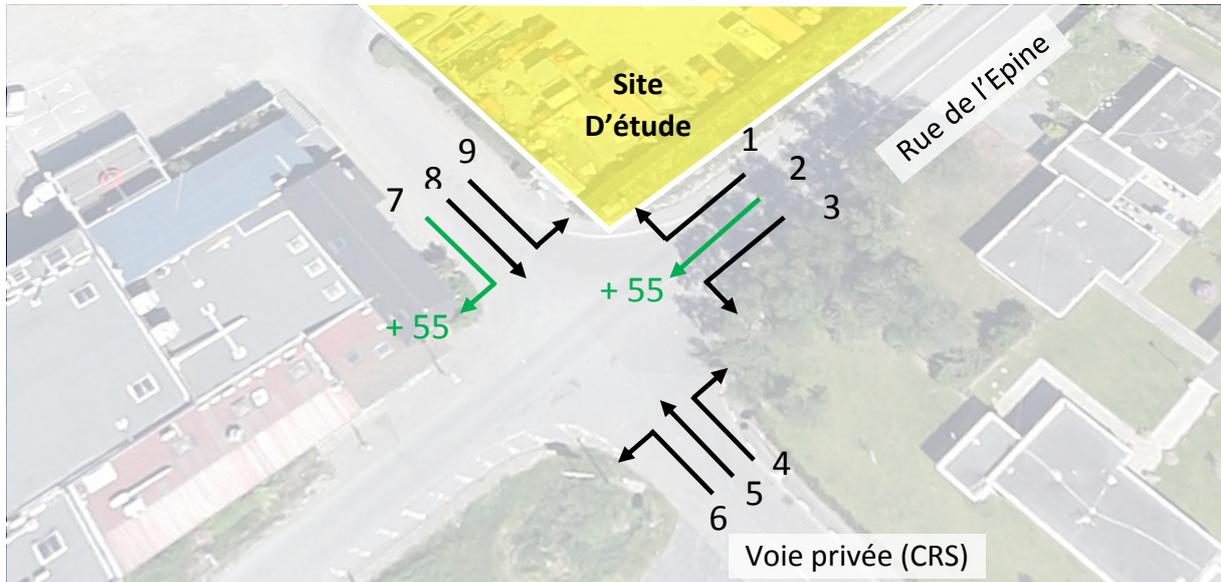
Trafic en heure de pointe du soir (18h00 – 19h00)			
Mouvements tournants	Trafic existant Comptage 2016	Trafic induit par le projet	Total
1	1 261	0	1 261
2	260	0	260
3	3	2	5
4	6	8	14
5	215	79	215
6	1 326	14	1 326
Totaux	3 072	10	3 081

Carrefour n°3 : rue de l'Épine, à l'angle Sud du site
Impact du projet sur le trafic HPM



Trafic en heure de pointe du matin (8h00 – 9h00)			
Mouvements tournants	Trafic existant Comptage 2016	Trafic induit par le projet	Total
1	0	50	50
2	436	0	436
3	24	0	24
4	5	0	5
5	0	0	0
6	6	0	6
7	0	0	0
8	0	0	0
9	1	0	0
Totaux	472	50	522

Carrefour n°3 : Rue de l'Épine, à l'angle Sud du site
Impact du projet sur le trafic HPS



Trafic en heure de pointe du soir (18h00 – 19h00)			
Mouvements tournants	Trafic existant Comptage 2016	Trafic induit par le projet	Total
1	0	0	0
2	470	79	549
3	8	0	8
4	6	0	6
5	0	0	0
6	8	0	8
7	0	41	41
8	0	0	0
9	0	0	0
Totaux	492	119	611

Les augmentations les plus importantes du trafic dues au projet sont observées au croisement entre l'avenue Henri Poincaré et la rue du Président Paul Doumer (p.27 et p.28). Cependant, ces fortes augmentations ne concernent pas les mouvements de « tourne à gauche ». La seule augmentation notable concernant un mouvement de « tourne à gauche » concerne le mouvement n°3 (p.28). Cependant, cette augmentation ne pose pas de problème quant au fonctionnement du carrefour au vue du trafic existant. De ce fait, le fonctionnement général du carrefour n'est pas impacté par le trafic induit par le projet.

II.3. Un contexte en faveur des déplacements doux

Il est très probable que les résultats du calcul de trafic routier induit par le projet et détaillés dans la partie précédente soient inférieurs à ce que nous observerons lorsque le projet sera livré, du fait de la particularité du site d'étude et des ambitions de LINKCITY.

UNE DESSERTE FAVORABLE AUX MODES DE TRANSPORTS DOUX

Les parts modales utilisées dans l'étude de trafic correspondent à une photographie des habitudes de déplacements observées en 2006 sur l'ensemble du secteur défini en page 22. Il faut noter que l'ensemble des zones de ce secteur ne sont pas toujours bien desservies en transport en commun. À contrario, nous avons montré en première partie de cette étude que le site du projet jouit d'une très bonne desserte en transport en commun (Pôle multimodal « 4 Cantons ») et également d'un accès immédiat à un réseau d'itinéraires cyclables bien développé.

UN PROJET INNOVANT DU POINT DE VUE DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT

Une des particularités du projet porté par LINKCITY tient dans le fait de déporter une partie des besoins de stationnement en dehors de la parcelle, en utilisant les places inoccupées du parking silo des « 4 Cantons ». LINKCITY est d'ores et déjà en discussion avec la MEL afin d'écrire une convention qui permettra non seulement aux futurs occupants du projet de se stationner dans le parking relais des « 4 Cantons » mais également de profiter d'un certain nombre d'avantages concernant l'utilisation des transports en commun. Cette mesure permettra de favoriser le report modal de certains usagers du projet vers les modes de déplacements doux.

De plus, LINKCITY souhaite également mettre en place un certain nombre de services de mobilités alternatives afin de diminuer l'utilisation traditionnelle de la voiture. Voici une liste non exhaustive des solutions actuellement à l'étude :

- La mise à disposition d'une flotte de véhicules en autopartage
- La création de places de stationnement réservées au covoiturage
- La création de bornes de recharge pour véhicules électriques

III. CONCLUSION

Pour conclure, la part du trafic induit par le projet est faible au regard du trafic existant sur les axes qui le desservent. D'après ce que l'on observe comme trafic actuellement, la D952 est calibrée pour recevoir des trafics de cet ordre de grandeur.

De plus, la simulation aux heures de pointes du matin et du soir à l'aide du logiciel AIMSUN montre qu'il n'y a pas de problèmes du point de vue du fonctionnement du carrefour entre l'Avenue Henri Poincaré et la rue du Président Paul Doumer après introduction du trafic induit par le projet.

Les longueurs de queue au niveau des feux de signalisation ne sont que peu augmentées et n'empêchent pas les automobilistes de passer lors du passage au feu vert.

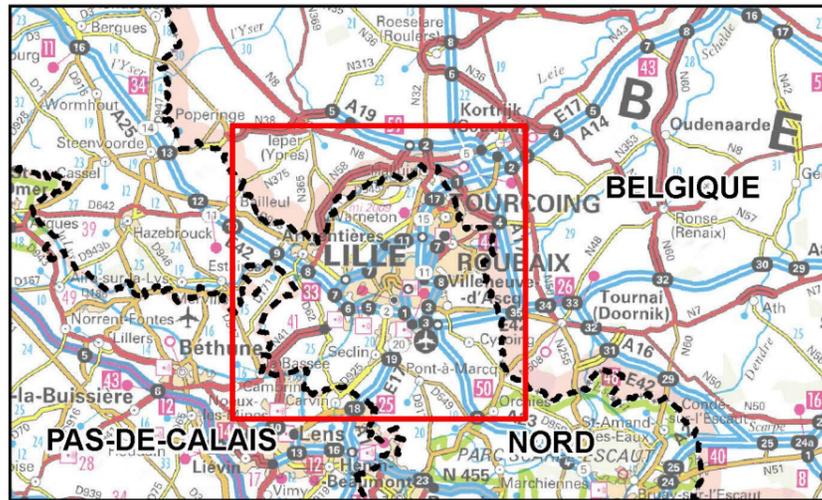
De plus, les calculs de prévisions du trafic induit par le projet ont été réalisés à partir de l'analyse de l'EMD 2006, la part modale de la voiture utilisée correspond donc à celle observée en 2006. Or, la MEL affiche dans son PDU 2010-2020 un objectif de diminution de 11 points de la part modale de la voiture de 2006 à 2020 (et même une diminution de 22 points pour l'objectif n°2. Afin d'accompagner la MEL dans ses ambitions, LINKCITY étudie la possibilité d'offrir un ensemble de services à la mobilité pour les entreprises sur le site d'étude (cf partie II.3).

ANNEXE 10

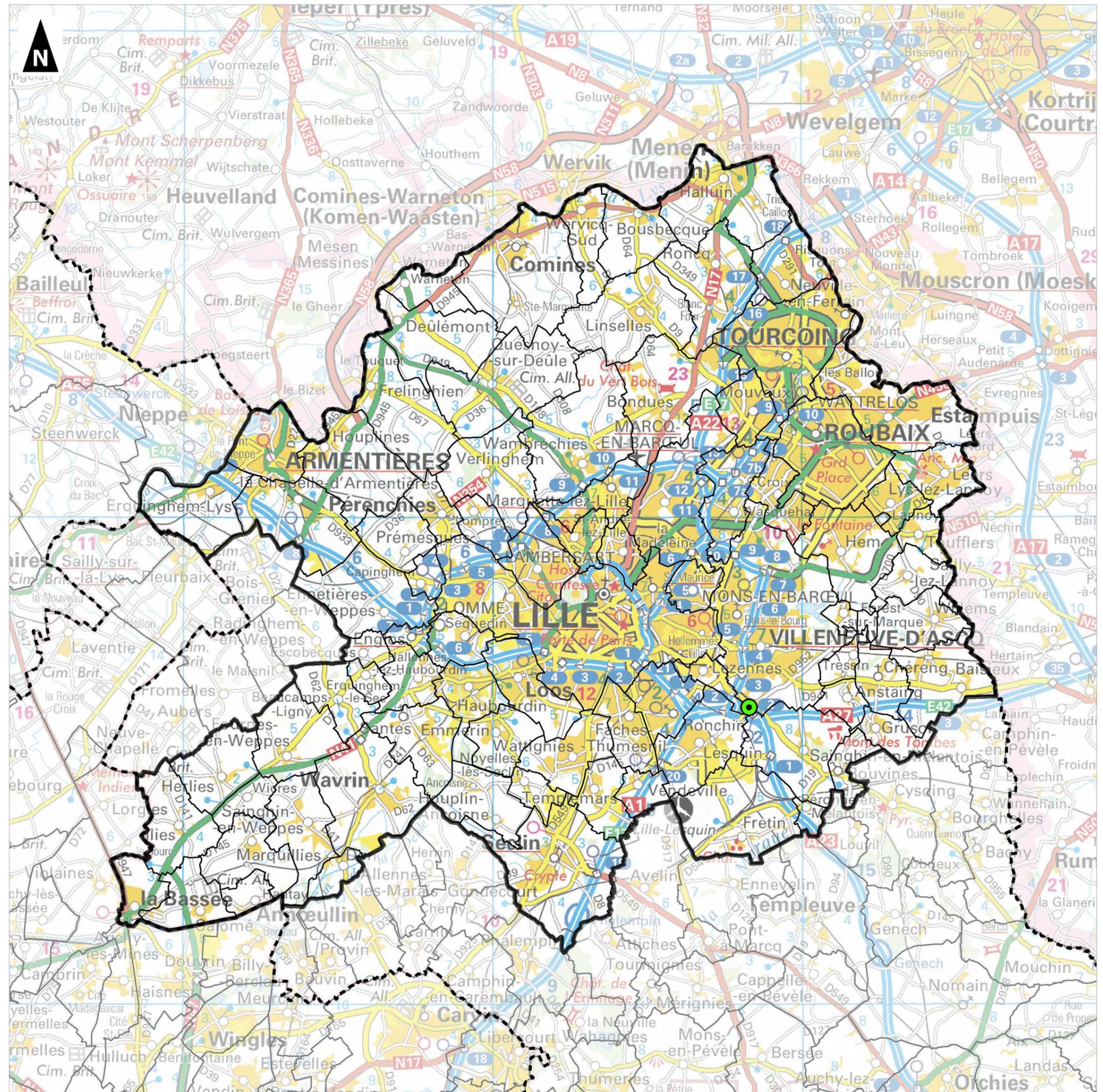
Projet COLAS - Villeneuve-d'Ascq (59)

Procédure d'examen au cas par cas

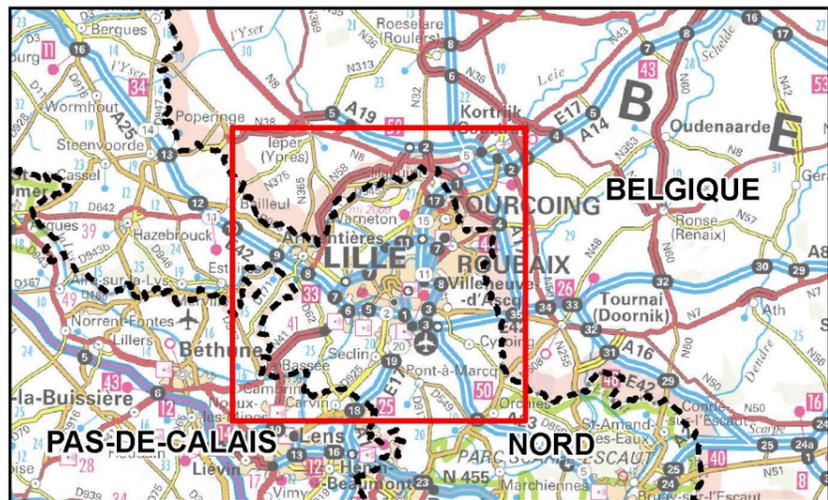
Localisation à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille



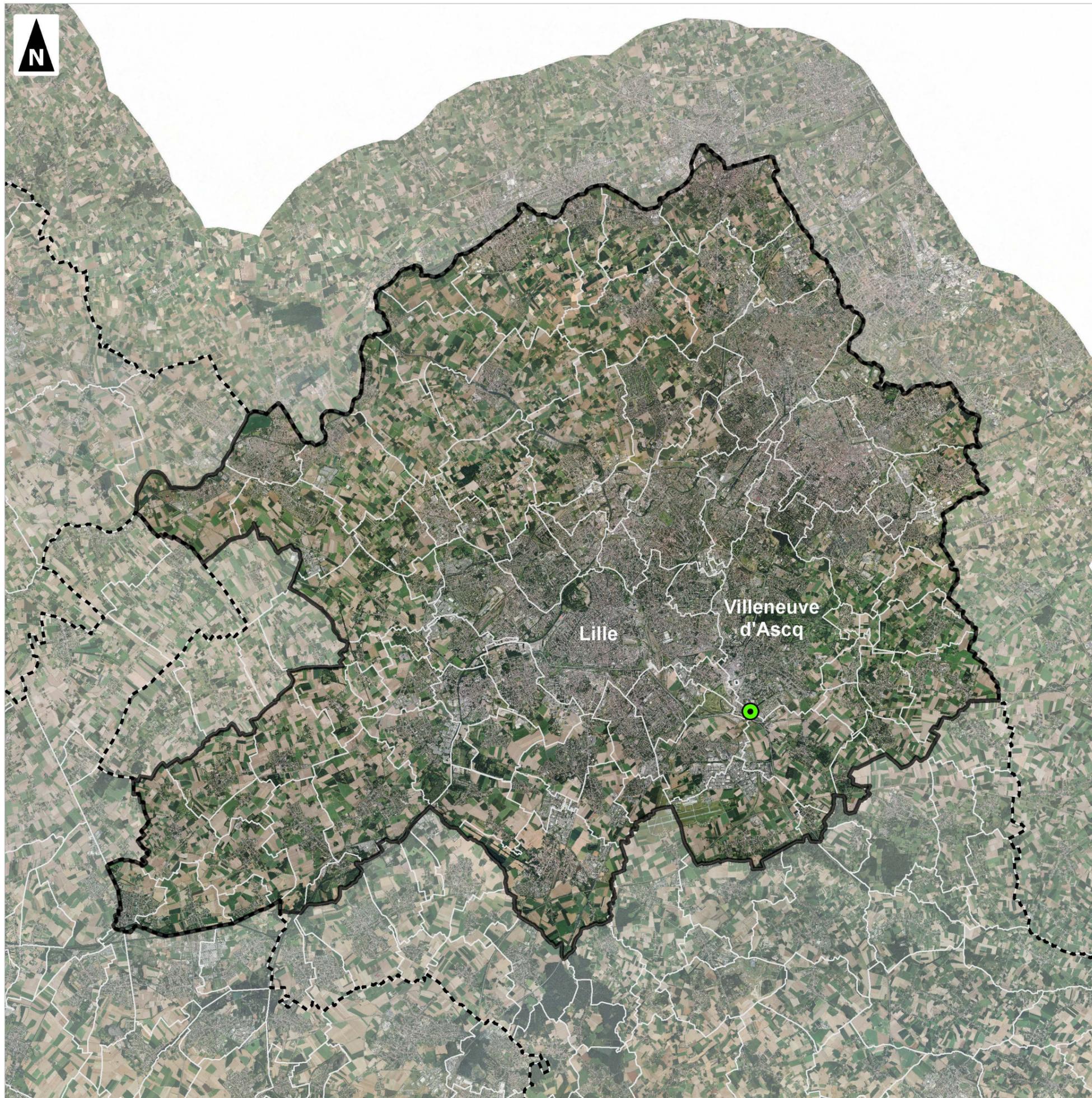
- Secteur d'étude
- Métropole Européenne de Lille
- Limite communale
- Limite départementale



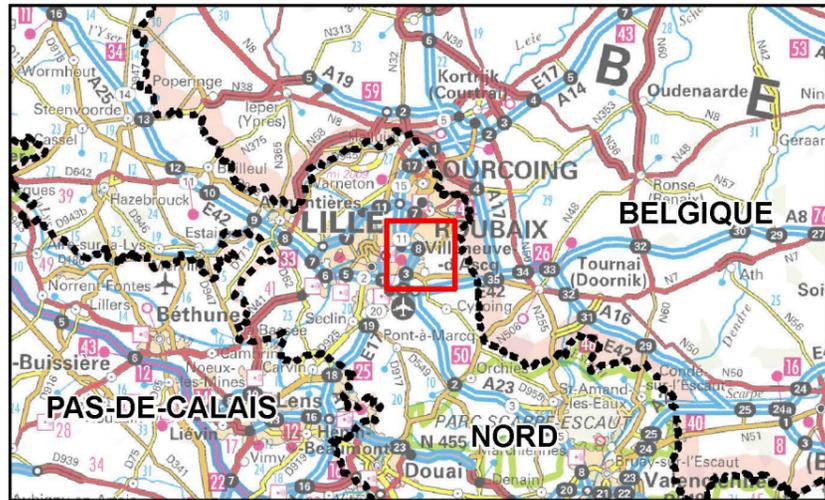
**Localisation à l'échelle de la
Métropole Européenne de Lille**



-  Secteur d'étude
-  Métropole Européenne de Lille
-  Limite communale
-  Limite départementale



Localisation à l'échelle de la commune



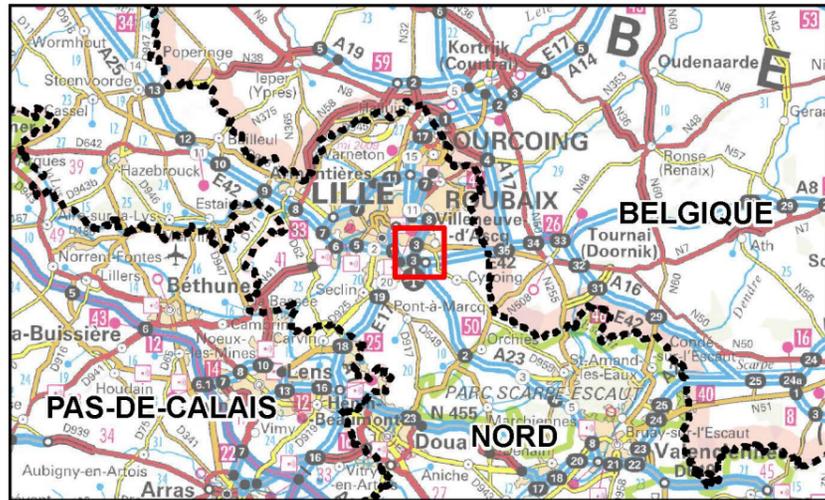
-  Secteur d'étude
-  Limite communale
-  Limite départementale



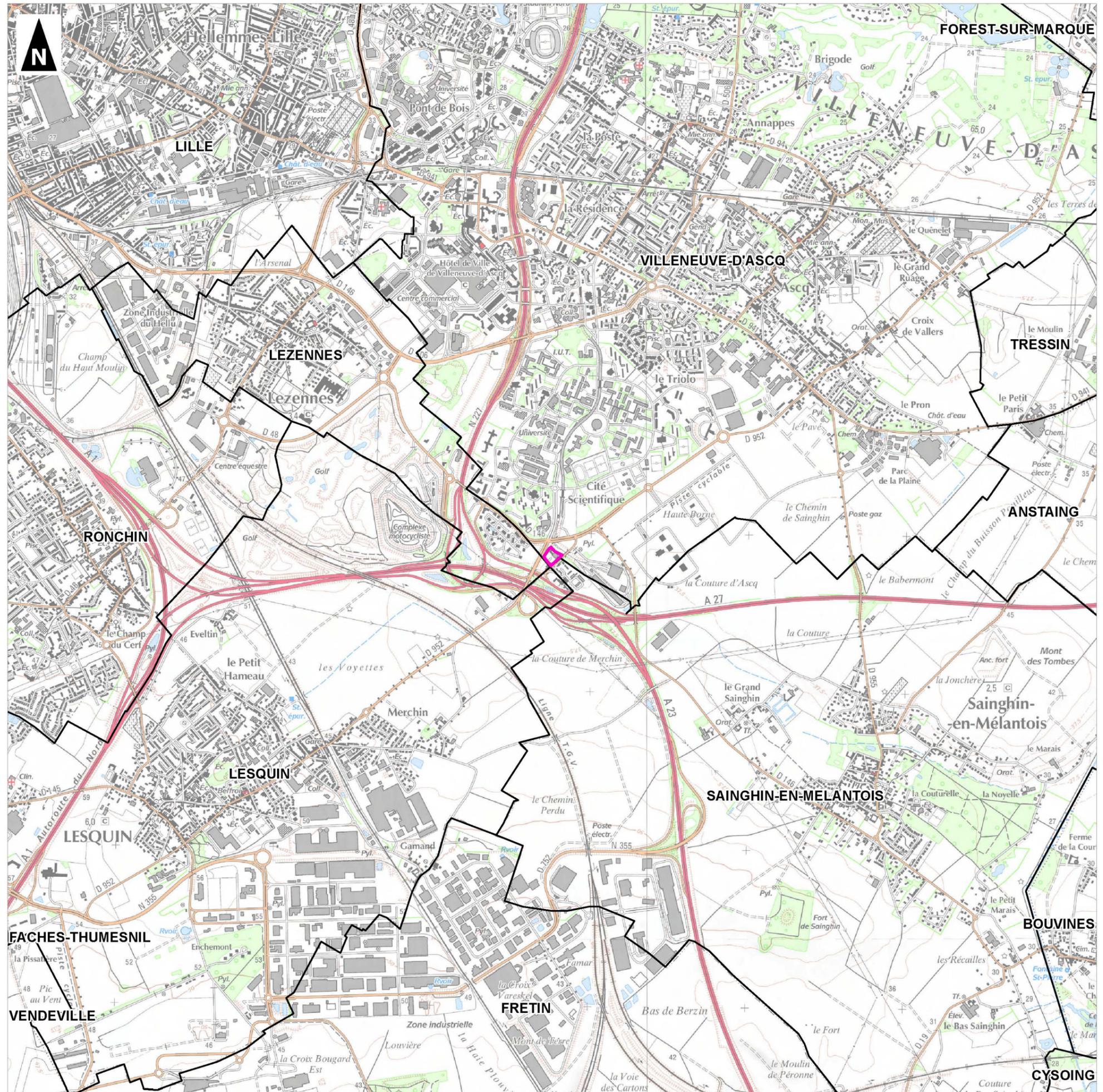
 **1:35 000**
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)

Réalisation : AIRELE, 2016
Source de fond de carte : PPIGE Orthophotographie 2012-2013 - IGN SCAN 1000®
Sources de données : Open Street Map - AIRELE, 2016

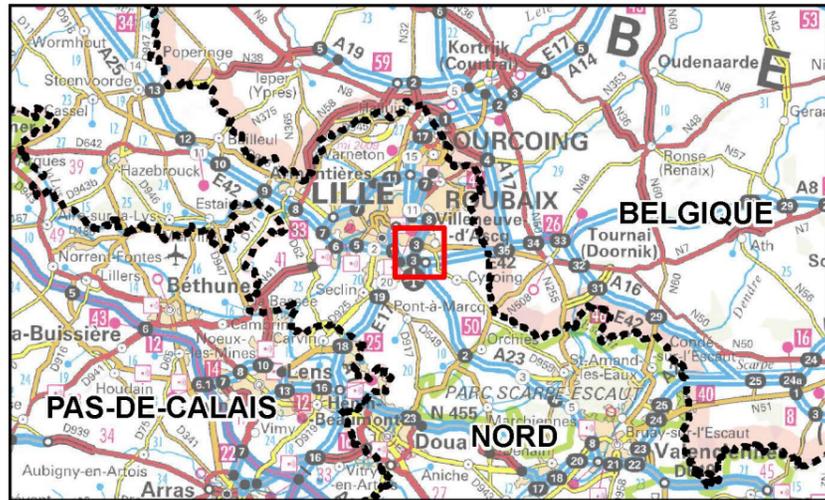




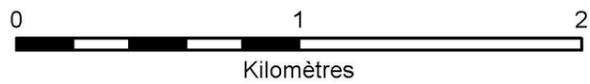
- Secteur d'étude
- Limite communale
- Limite départementale



Localisation à l'échelle de la commune

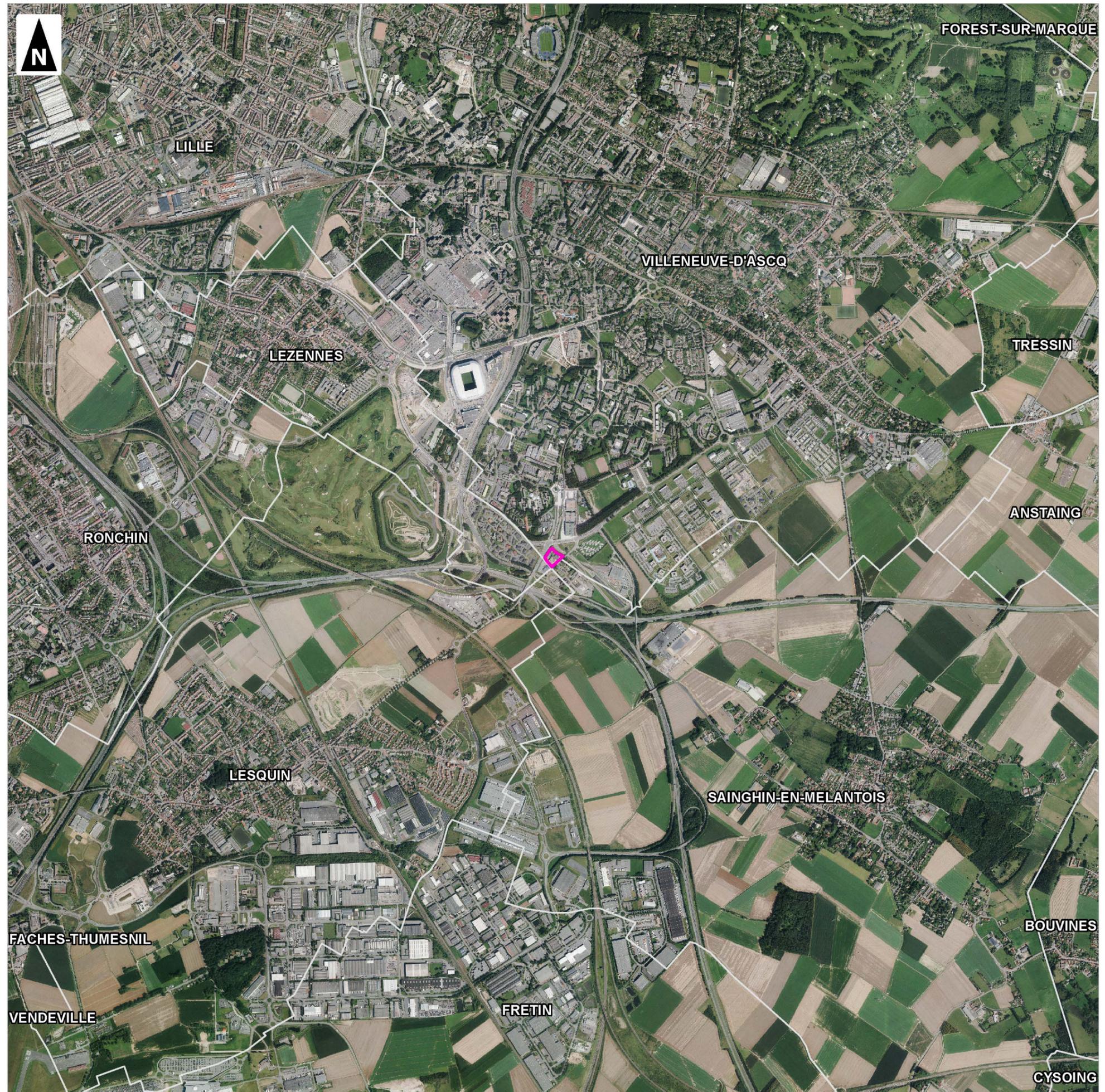


-  Secteur d'étude
-  Limite communale
-  Limite départementale



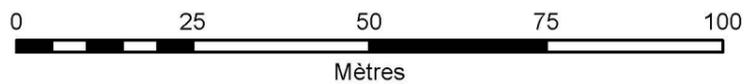
 **1:25 000**
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)

Réalisation : AIRELE, 2016
Source de fond de carte : PPIGE Orthophotographie 2012-2013 - IGN SCAN 1000®
Sources de données : Open Street Map - AIRELE, 2016



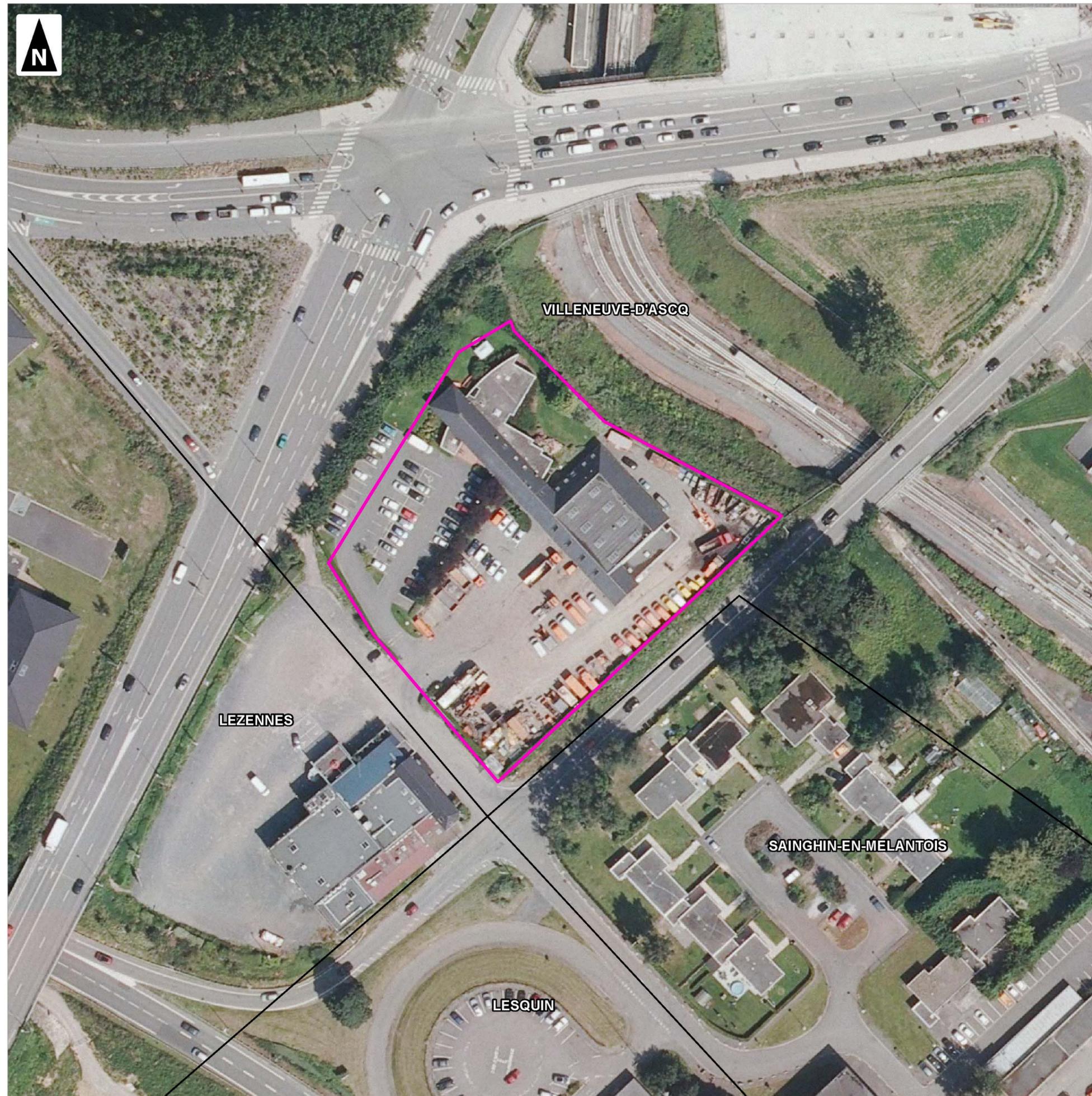


 Secteur d'étude
 Limite communale



 **1:1 000**
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)

 Réalisation : AIRELE, 2016
Source de fond de carte : PPIGE Orthophotographie 2012-2013 - IGN SCAN 100®
Sources de données : Open Street Map - AIRELE, 2016



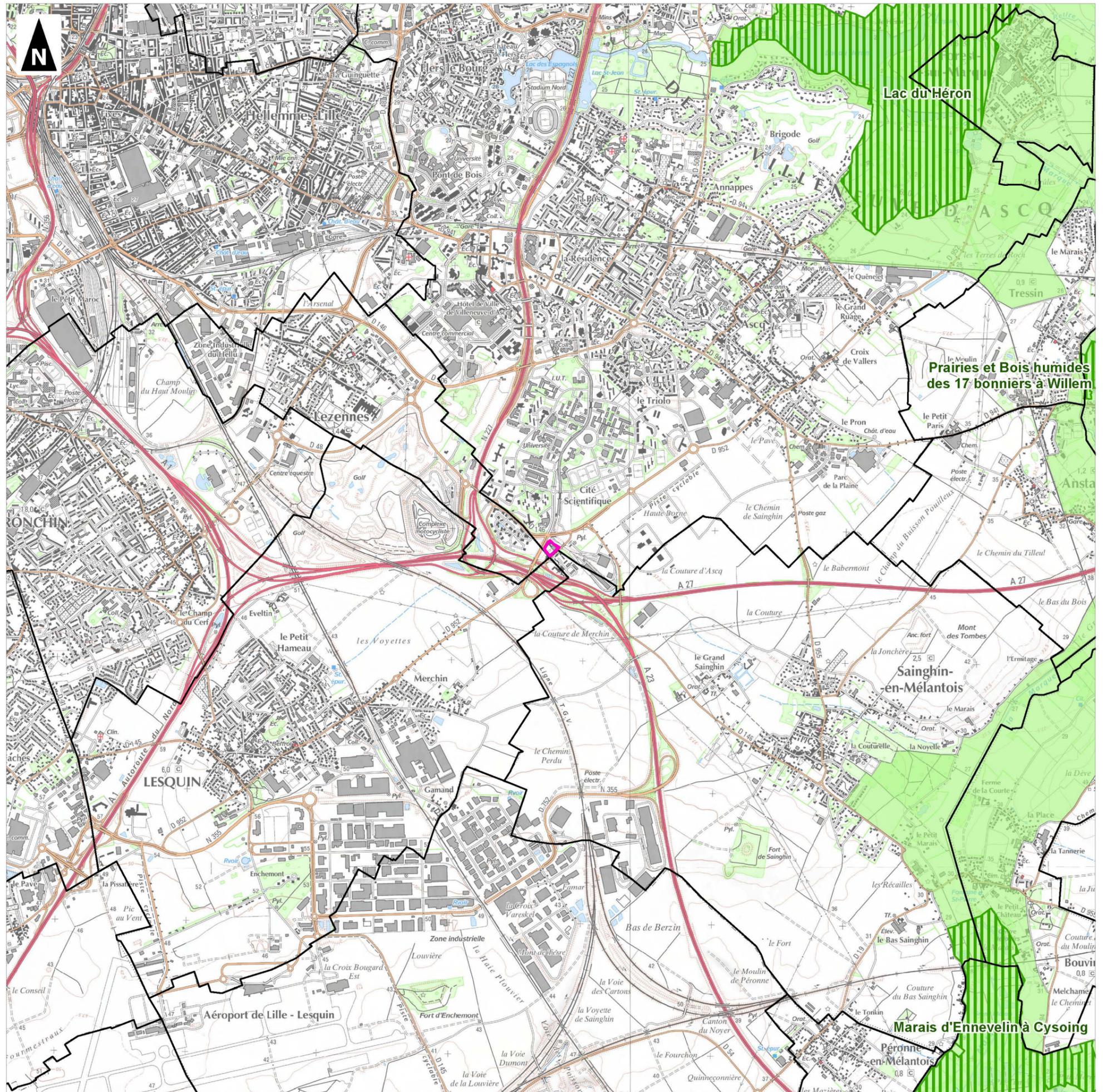
Zones naturelles d'Intérêt Reconnu

-  Secteur d'étude
-  Limite communale
-  ZNIEFF de type I
-  ZNIEFF de type II
"Vallée de la Marque entre Ennevelin et Hem"



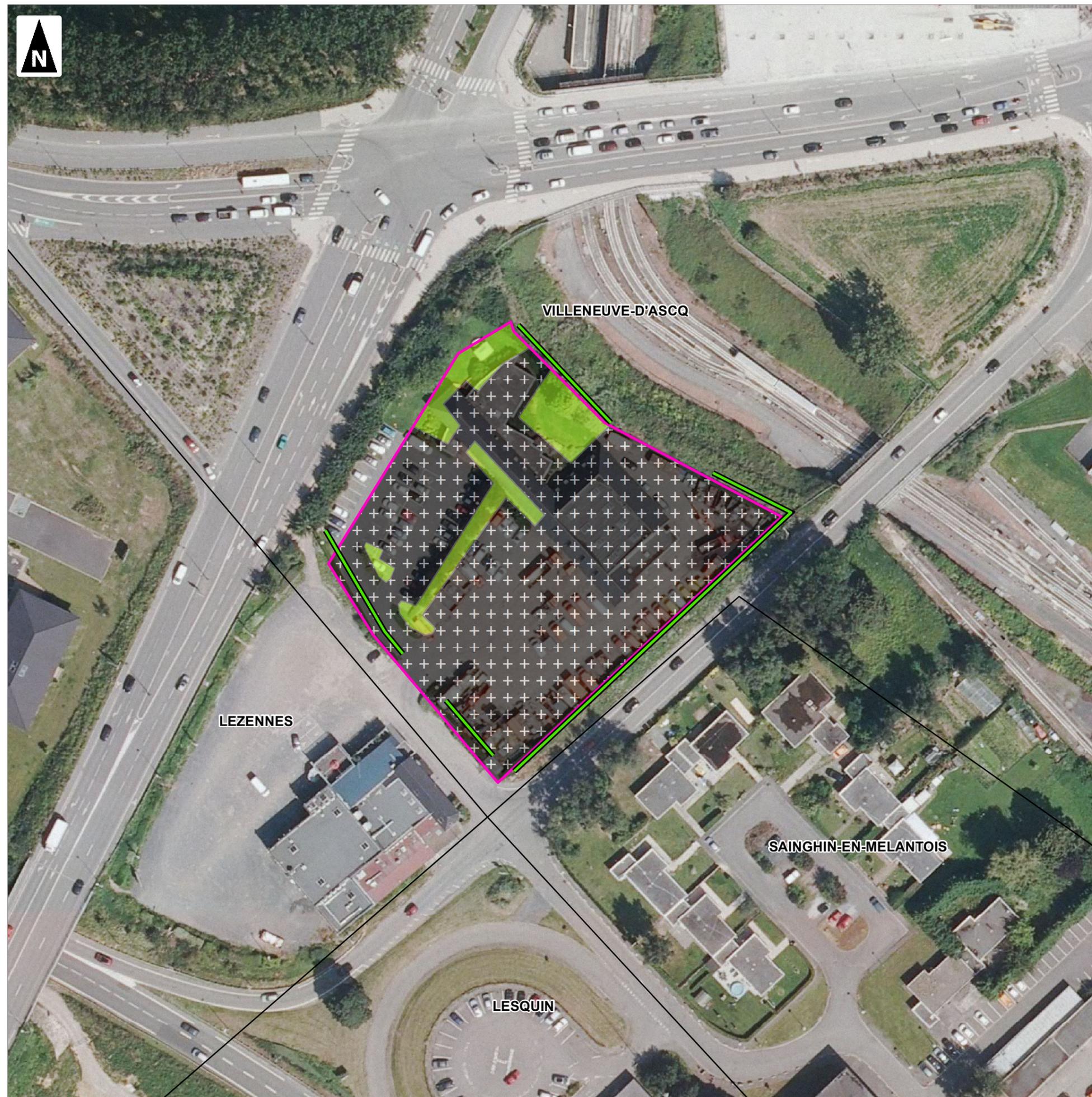
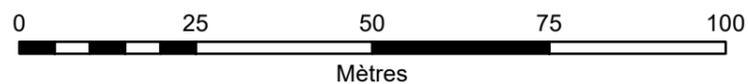
 **1:30 000**
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)

Réalisation : AIRELE, 2016
Source de fond de carte : IGN SCAN 25®
Sources de données : Open Street Map - DREAL - AIRELE, 2016



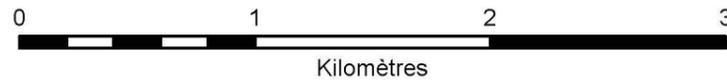
Habitats naturels

-  Secteur d'étude
-  Limite communale
-  Haie horticole
-  Espace vert (pelouse et massifs horticoles)
-  Zone artificialisée



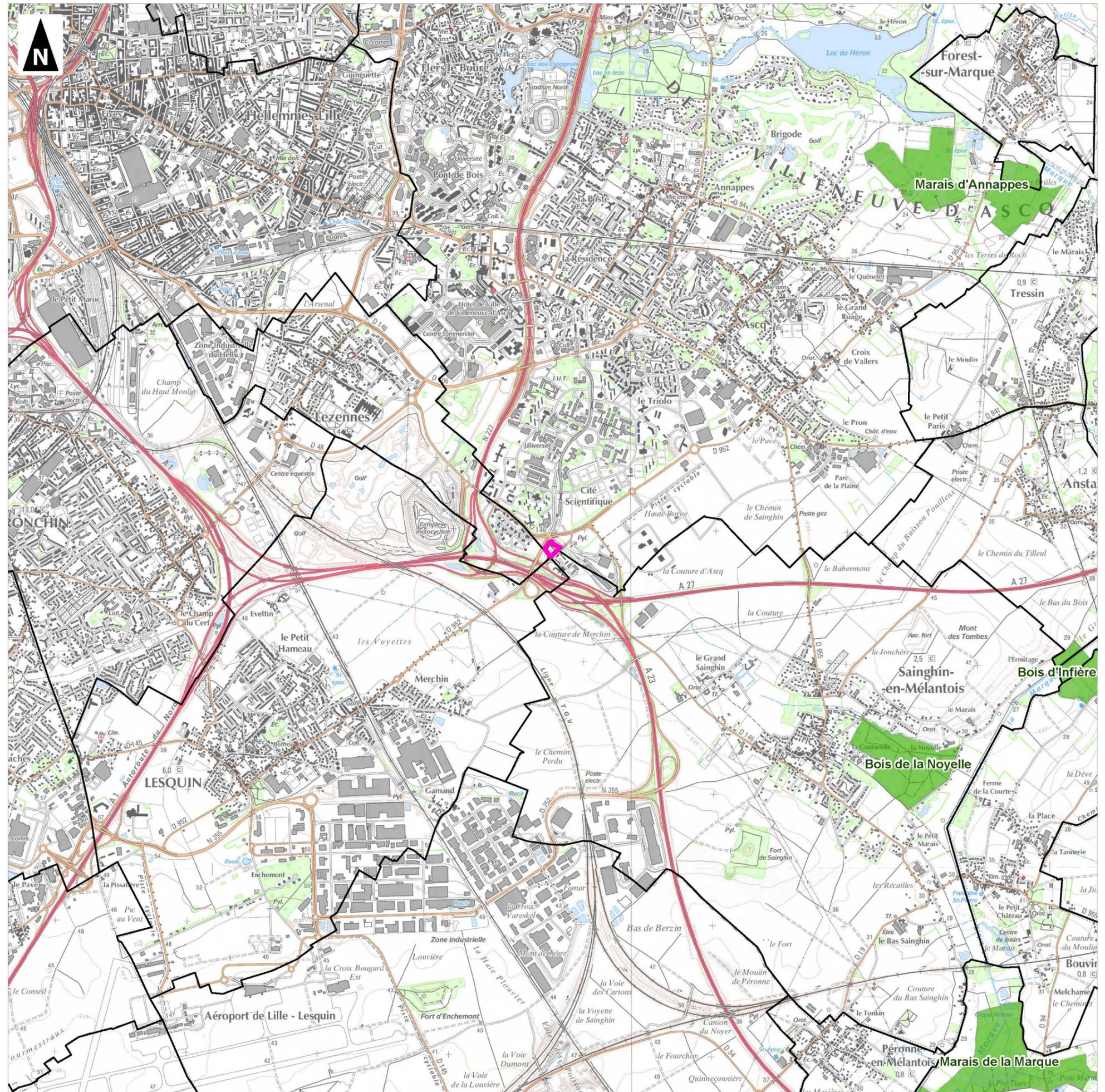
Espaces Naturels Sensibles

-  Secteur d'étude
-  Limite communale
-  Espace Naturel Sensible



 **1:30 000**
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)

 Réalisation : AIRELE, 2016
Source de fond de carte : IGN SCAN 25®
Sources de données : Open Street Map - Conseil Départemental du Nord - AIRELE, 2016



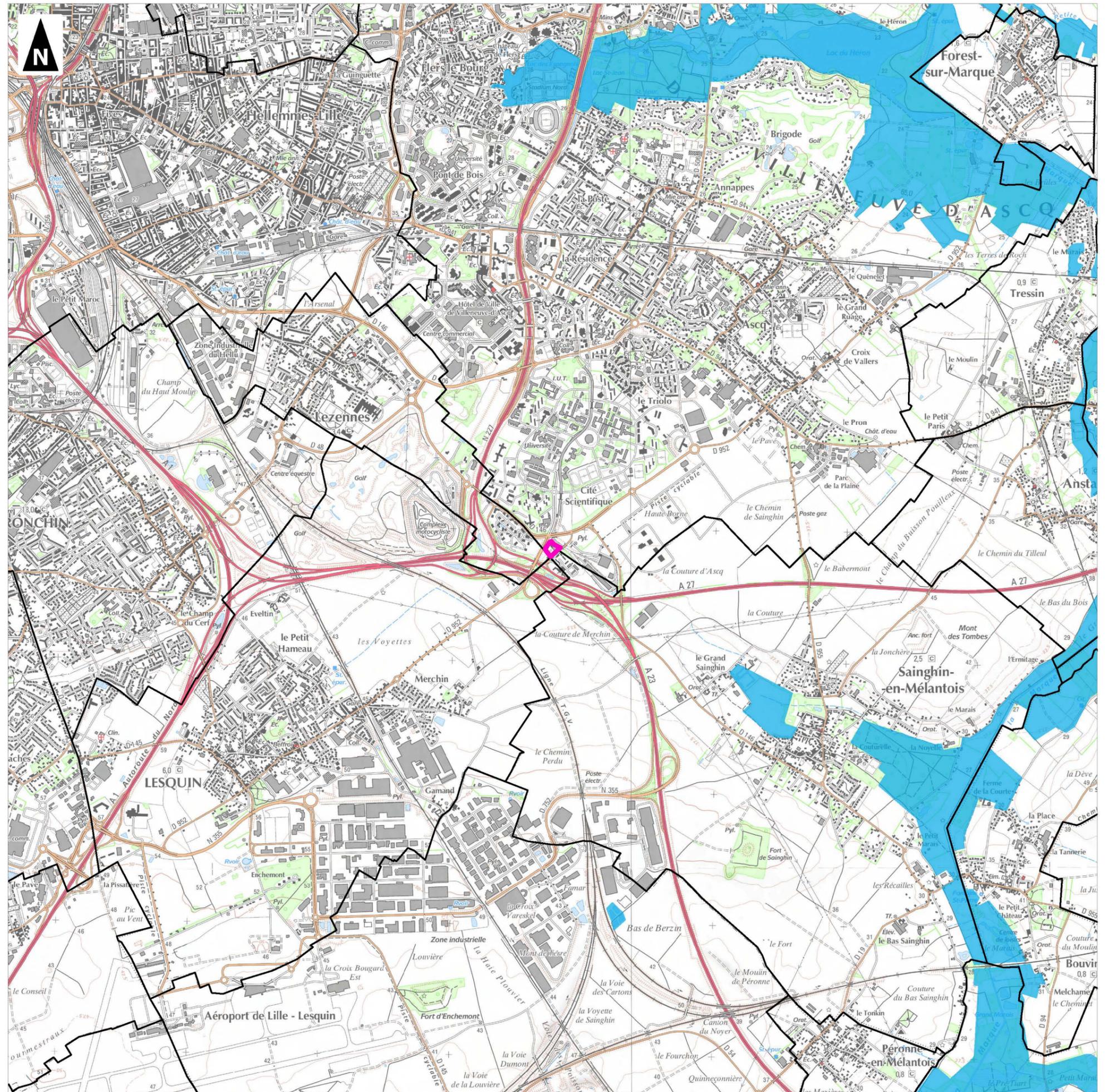
Zones à Dominante Humide

-  Secteur d'étude
-  Limite communale
-  Zone à Dominante Humide du SDAGE Artois-Picardie



 **1:30 000**
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)

 Réalisation : AIRELE, 2016
Source de fond de carte : IGN SCAN 25®
Sources de données : Open Street Map - Agence de l'Eau Artois-Picardie - AIRELE, 2016



LINKCITY

Projet COLAS - Villeneuve-d'Ascq (59)

Procédure d'examen au cas par cas

Zones à Dominante Humide

-  Secteur d'étude
-  Limite communale
-  Zone à Dominante Humide du SDAGE Artois-Picardie



 **1:30 000**
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)

 Réalisation : AIRELE, 2016
Source de fond de carte : PPIGE Orthophotographie 2012-2013
Sources de données : Open Street Map - Agence de l'Eau Artois-Picardie - AIRELE, 2016



Schéma Régional de Cohérence Ecologique

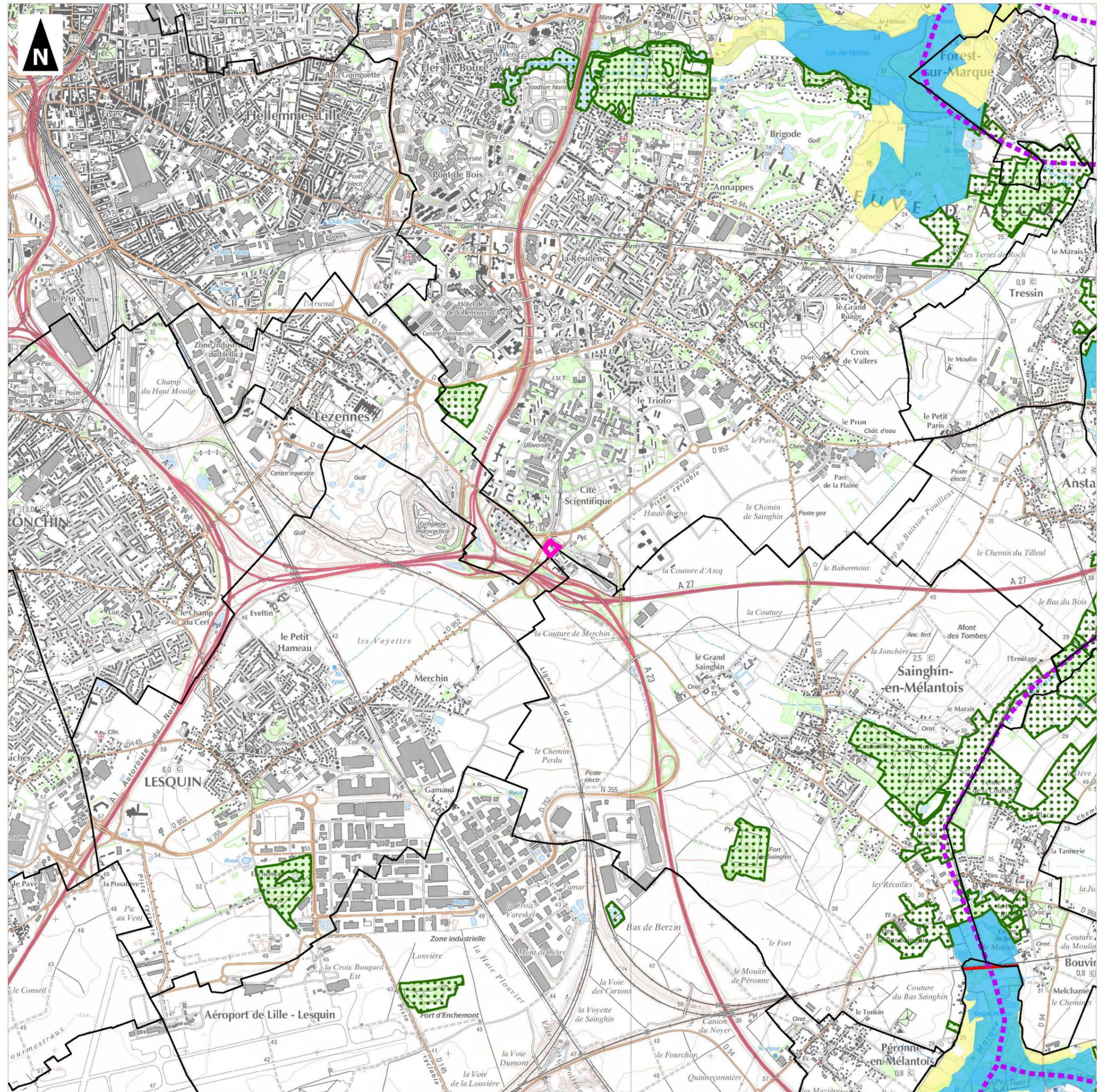
-  Secteur d'étude
-  Limite communale
- Réservoirs de biodiversité :**
-  Zone humide
-  Autre milieu (complexe d'habitats)
-  Espace Naturel Relais
- Corridors :**
-  Zones humides
- Obstacle :**
-  Obstacle majeur



1:30 000
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)



Réalisation : AIRELE, 2016
Source de fond de carte : IGN SCAN 25®
Sources de données : Open Street Map - DREAL Nord Pas-de-Calais Picardie- AIRELE, 2016



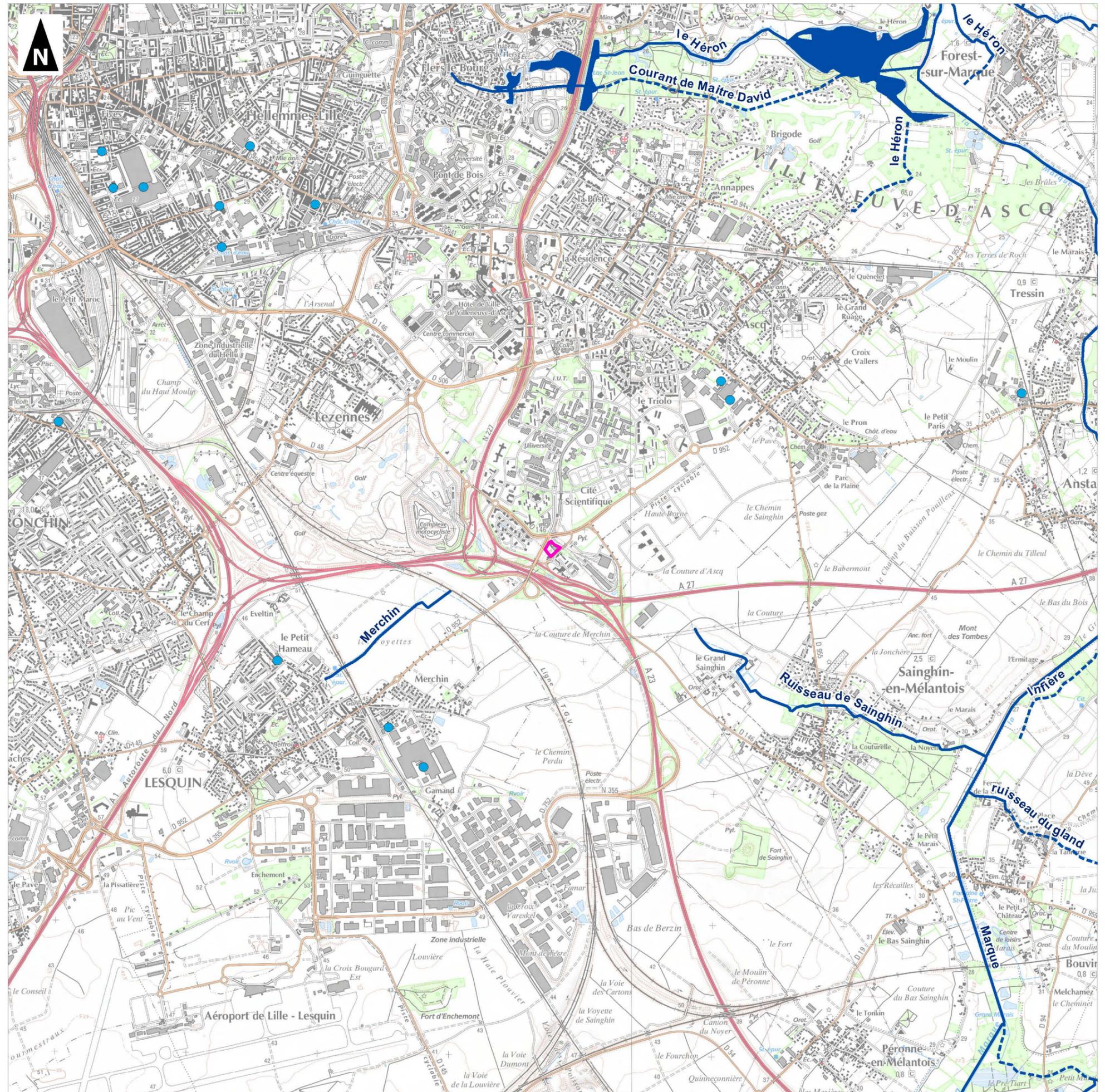
Hydrographie et captages

- Secteur d'étude
- Réseau hydrographique :**
- Cours d'eau permanent
- Cours d'eau intermittent
- ☞ plan d'eau
- Captages :**
- Point de captage

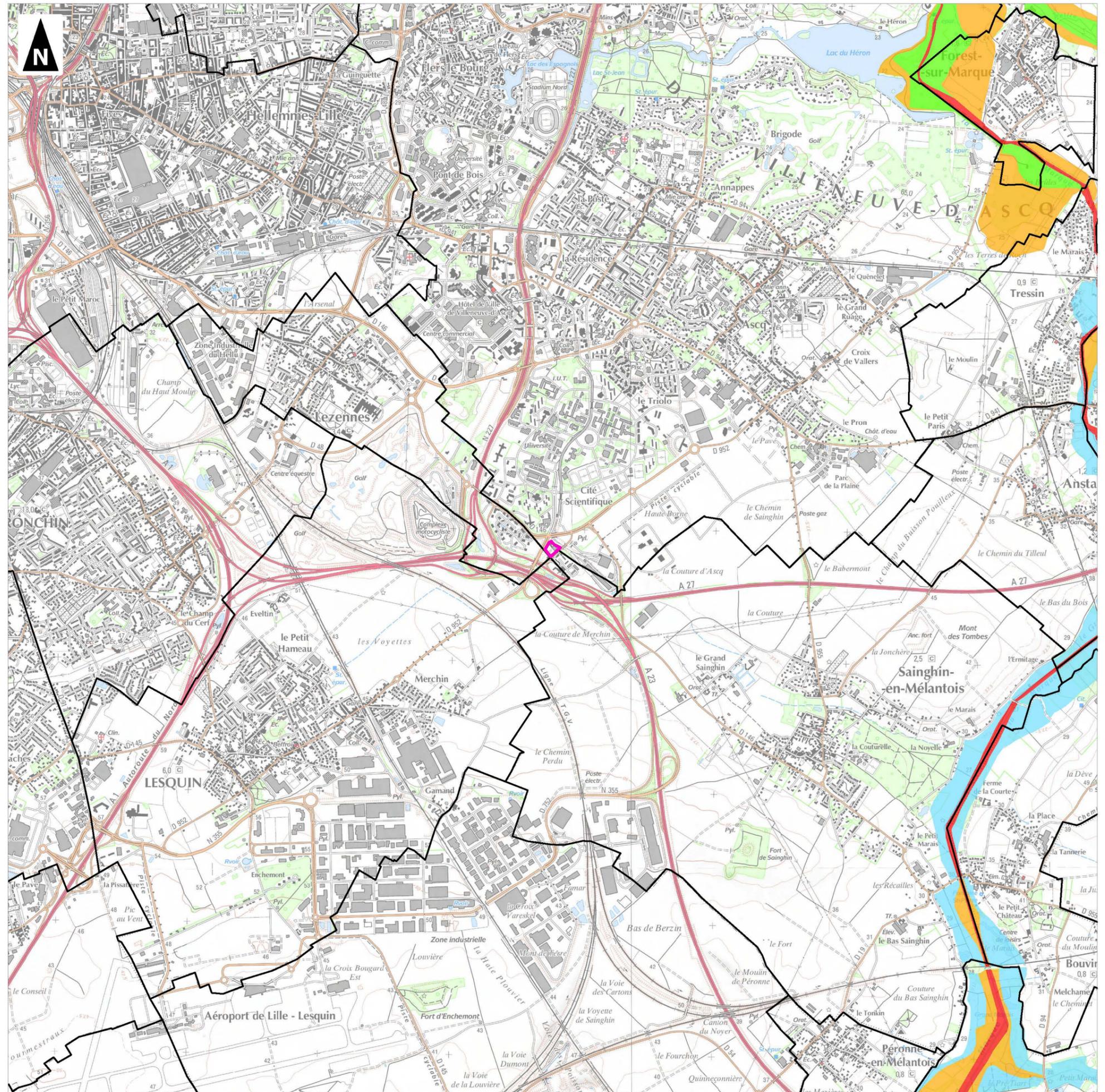


1:30 000
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)

Réalisation : AIRELE, 2016
Source de fond de carte : IGN SCAN 25®
Sources de données : SANDRE - Agence de l'Eau Artois-Picardie - AIRELE, 2016

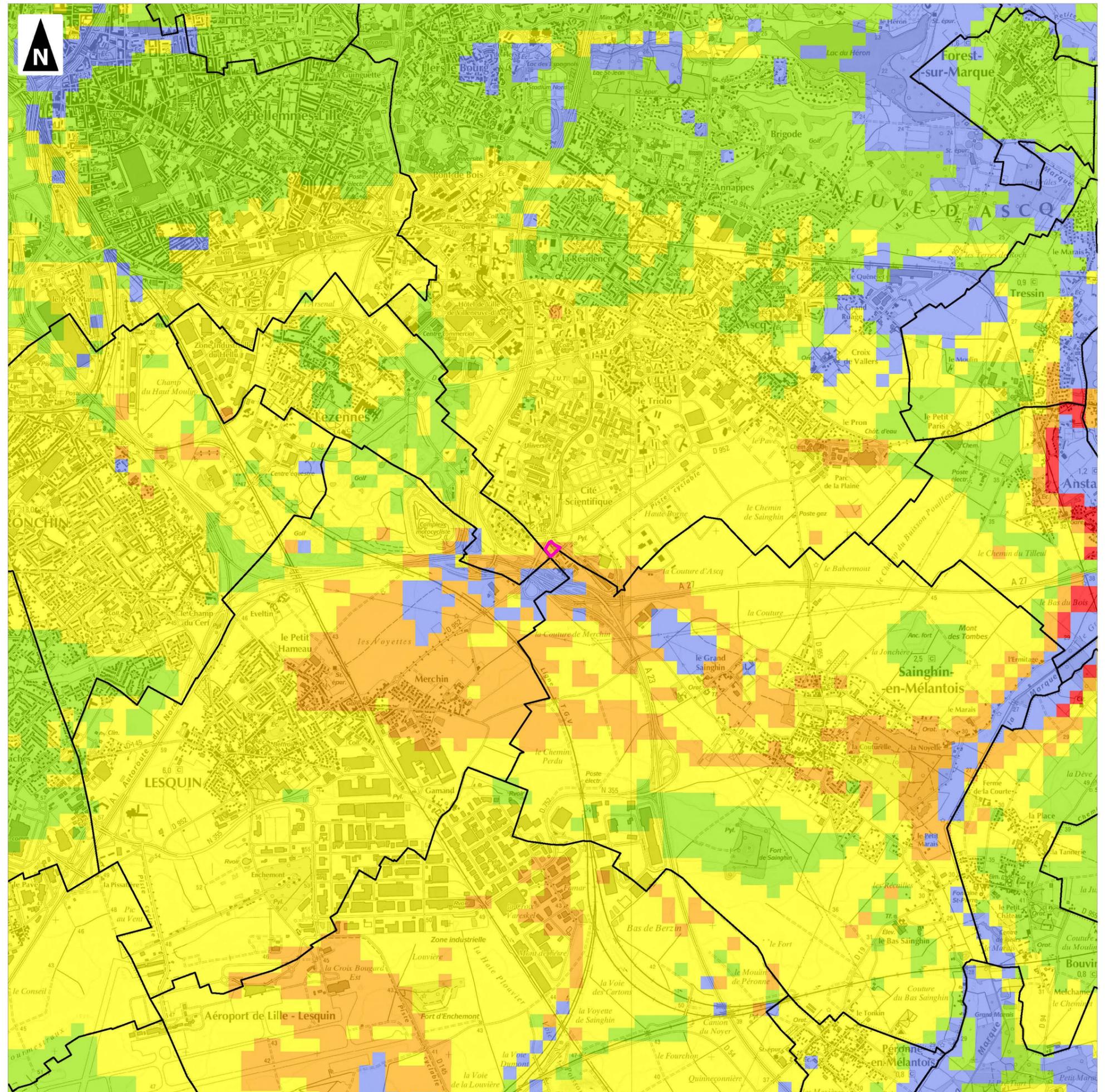


-  Secteur d'étude
-  Limite communale
-  Aléa faible
-  Aléa moyen
-  Aléa fort
-  Aléa très fort



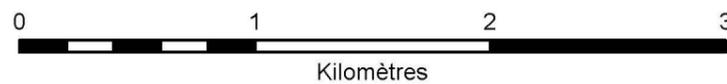
Risques naturels - Remontée de nappe

-  Secteur d'étude
-  Limite communale
- Sensibilité aux remontées de nappes :**
-  Nappe sub-affleurante
-  Sensibilité très forte
-  Sensibilité forte
-  Sensibilité moyenne
-  Sensibilité faible
-  Sensibilité très faible

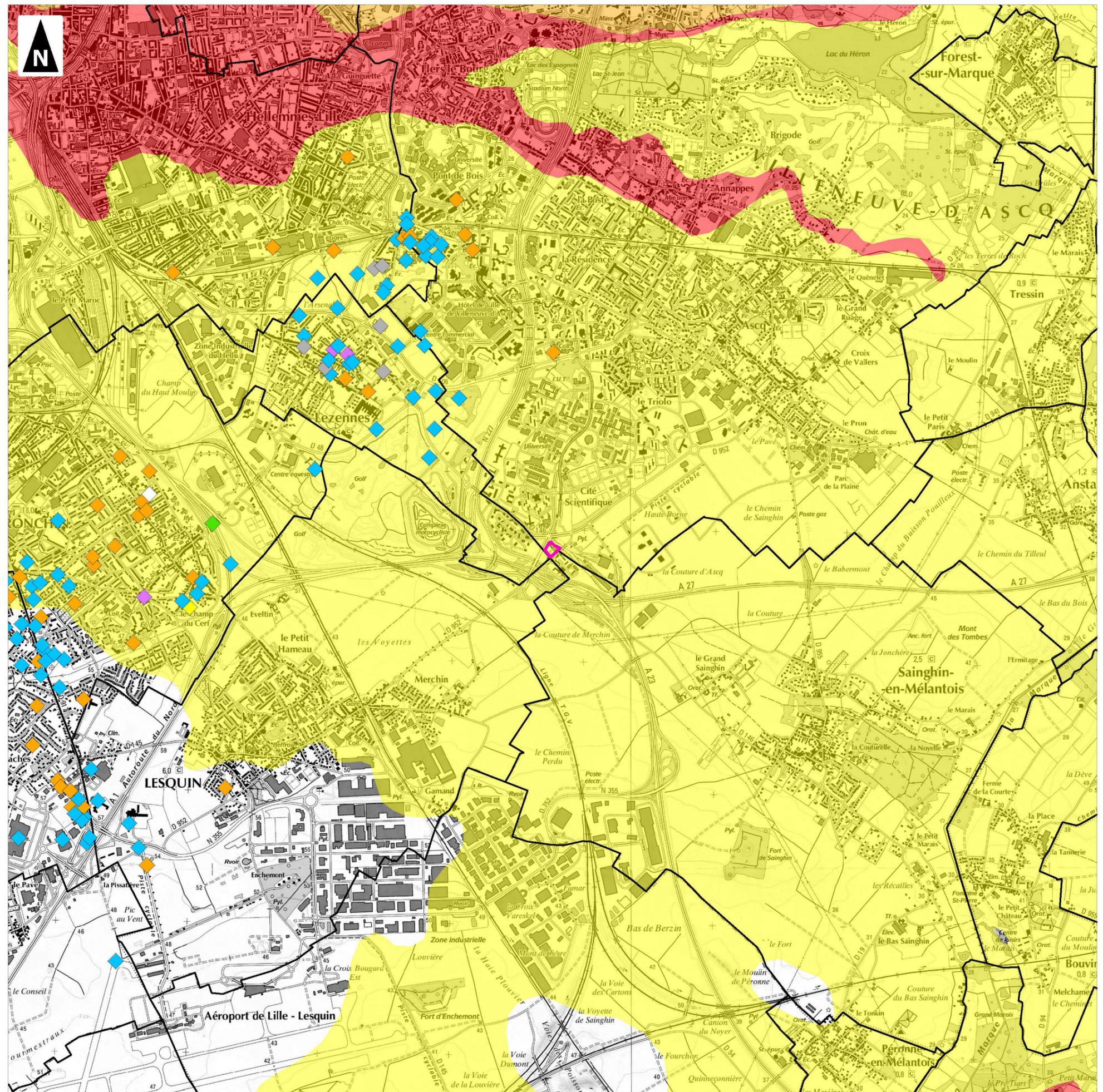


**Risques naturels :
Retrait/gonflement des argiles,
mouvements de terrain et cavités**

- Secteur d'étude
- Limite communale
- Aléas gonflement/retrait des argiles :**
- Faible
- Moyen
- Fort
- Types de cavités :**
- catiches
- chambres et piliers
- crayères
- indéterminée
- ouvrage linéaire
- salle
- souterrain refuge



1:30 000
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)



LINKCITY

Projet COLAS - Villeneuve-d'Ascq (59)

Procédure d'examen au cas par cas

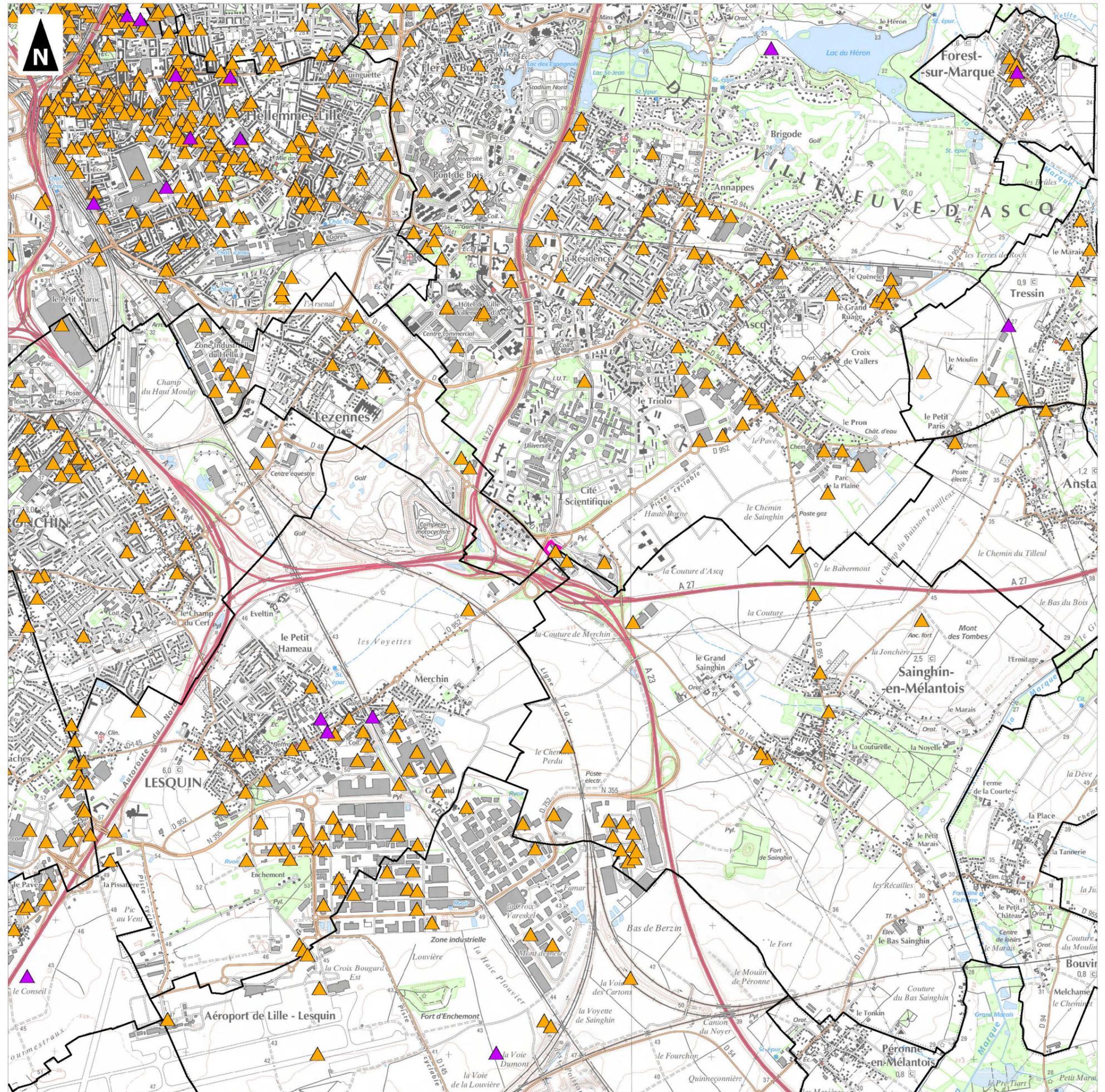
Risques GSP (BASIAS / BASOL)

-  Secteur d'étude
-  Limite communale
-  Site BASOL
-  Site BASIAS



 **1:30 000**
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)


Réalisation : AIRELE, 2016
Source de fond de carte : IGN SCAN 25®
Sources de données : Open Street Map - BRGM - AIRELE, 2016



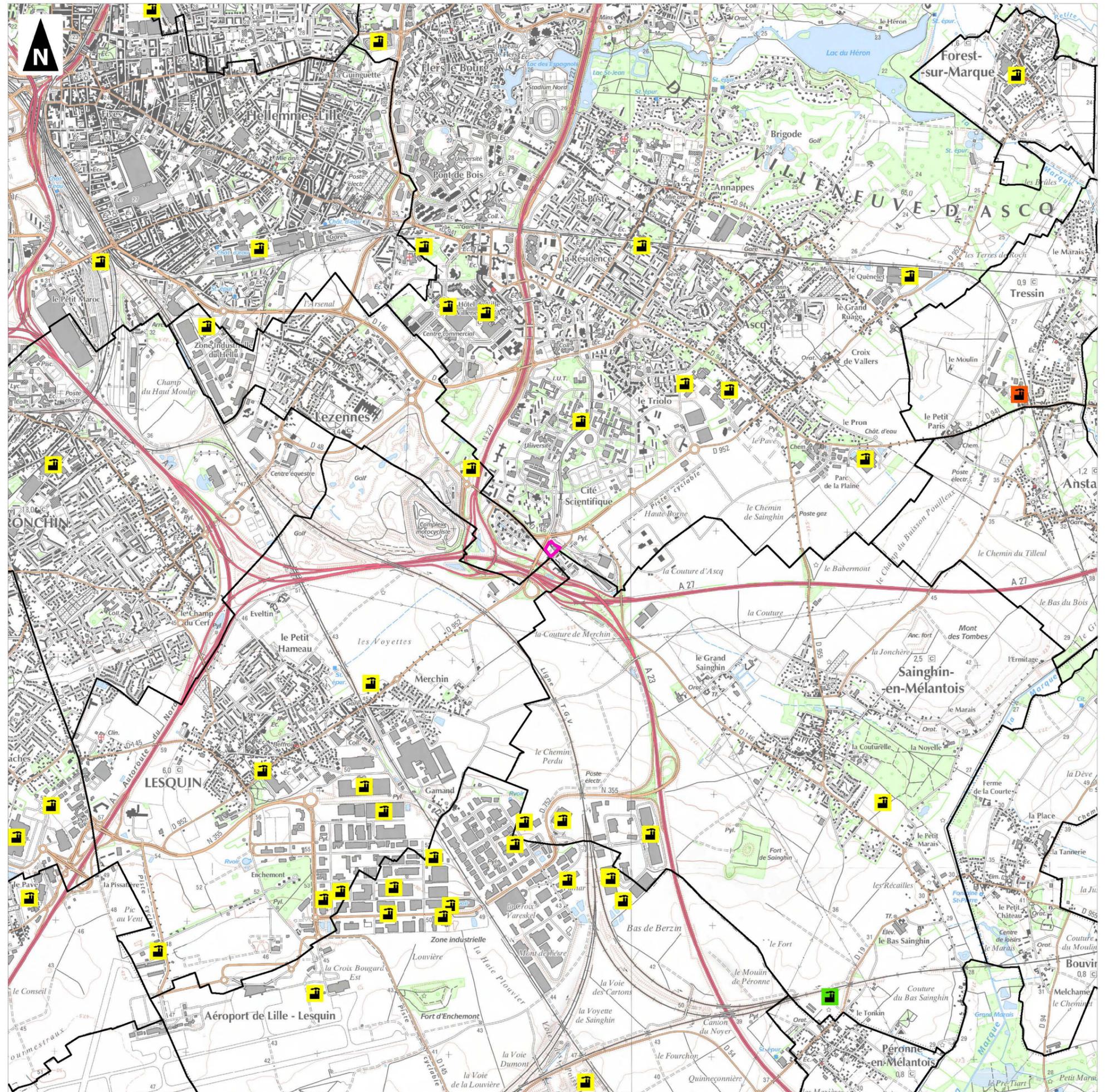
Risques technologiques

-  Secteur d'étude
-  Limite communale
- ICPE :**
-  Industrie, Non Seveso
-  Industrie, Seveso seuil bas
-  Elevage, Non Seveso



 **1:30 000**
(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)

Réalisation : AIRELE, 2016
Source de fond de carte : IGN SCAN 25®
Sources de données : Open Street Map - GEORISQUES - AIRELE, 2016



ANNEXE 11



PREUVE DE DEPOT N°

**NOTIFICATION DE LA CESSATION D'ACTIVITE
D'UNE INSTALLATION CLASSEE
RELEVANT DU REGIME DE LA DECLARATION**
Article R512-66-1 du code de l'environnement

Nom et adresse de l'installation :

<input type="text" value="Colas Nord-Picardie"/>	
<input type="text" value="RUE DE L EPINE"/>	
<input type="text"/>	
<input type="text" value="59650"/>	<input type="text" value="VILLENEUVE D ASCQ"/>

Sur le site, le déclarant exploite déjà au moins :

- une installation classée relevant du régime d'autorisation :
- une installation classée relevant du régime d'enregistrement :

Date de cessation de l'activité de l'installation classée :

Cessation partielle de l'activité :

Déclarant :

Le déclarant a confirmé avoir informé par écrit le propriétaire du terrain sur lequel est sise l'installation ainsi que le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme.

Date de la notification de la cessation d'activité :

Le déclarant a demandé à être contacté par courrier postal pour la suite des échanges :

La présente preuve de dépôt vaut récépissé au titre de l'article R512-66-1 du code de l'environnement.

**NOTIFICATION DE LA CESSATION D'ACTIVITE
D'UNE INSTALLATION CLASSEE RELEVANT DU REGIME DE LA DECLARATION** N° 15275*02

Article R512-66-1 du code de l'environnement

1- DECLARANT

Personne morale **Personne physique** : Madame Monsieur

Nom

Raison sociale ou nom et prénoms pour une personne physique

Forme juridique N° SIRET

Pour une personne morale

Le cas échéant

Adresse

N° et voie ou lieu-dit

Complément d'adresse

Code postal

Commune

Pays, si le déclarant réside à l'étranger

Province ou région étrangère

Téléphone Portable Fax (facultatif)

Courriel

Signataire de la déclaration (pour une personne morale)

Nom Prénoms

Qualité

2- INFORMATIONS GENERALES CONCERNANT L'INSTALLATION

N° SIRET

Enseigne ou nom usuel du site

Adresse de l'installation : identique à celle du déclarant (mentionnée ci-dessus)

Si différente :

N° et voie ou lieu-dit

Complément d'adresse

Code postal

Commune

Téléphone Portable Fax (facultatif)

Courriel

Sur le site de l'installation, le déclarant exploite déjà au moins :

- une installation classée relevant du régime d'autorisation : Oui Non
- une installation classée relevant du régime d'enregistrement : Oui Non

3 – INFORMATIONS CONCERNANT LA CESSATION D'ACTIVITE

Date de la cessation de l'activité de l'installation classée :

S'il s'agit d'une cessation partielle de l'activité, préciser les rubriques de la nomenclature des installations classées concernées par la cessation :

Commentaires :

Cette cessation d'activité concerne la fermeture d'un atelier de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur (rubrique n°68 de l'ancienne nomenclature des ICPE)

4 - MESURES PRISES OU PREVUES POUR ASSURER LA SECURITE DU SITE

Evacuation ou élimination des produits dangereux et des déchets présents sur le site :

L'ensemble des déchets présents sur le site ont été évacués dans les filières adaptées.

Interdictions ou limitations d'accès au site :

Le site est aujourd'hui clôturé et fermé à clé. L'accès sans autorisation est impossible.

Suppression des risques d'incendie et d'explosion :

Les risques d'incendie et d'explosion ont été supprimés avec l'évacuation de toutes les matières inflammables.

Surveillance des effets de l'installation sur son environnement :

L'installation n'a et n'aura aucun effet sur son environnement puisque toutes les activités sont aujourd'hui arrêtées.

Mesures destinées à placer le site de l'installation dans un état tel qu'il ne puisse porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L511-1 du code de l'environnement et qu'il permette un usage futur du site comparable à celui de la dernière période d'exploitation de l'installation :

Le site a été nettoyé et les déchets évacués de manière à placer le site dans un état tel qu'il ne puisse porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L511-1 du code de l'environnement. Le site permet un usage futur industriel comparable à celui de la dernière période d'exploitation.

Autres mesures prises ou prévues pour assurer la sécurité du site :

Le déclarant confirme avoir informé par écrit le propriétaire du terrain sur lequel est sise l'installation ainsi que le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme.

Fait à

le 14/04/2016

Signature du déclarant



PREUVE DE DEPOT N°

**NOTIFICATION DE LA CESSATION D'ACTIVITE
D'UNE INSTALLATION CLASSEE
RELEVANT DU REGIME DE LA DECLARATION**
Article R512-66-1 du code de l'environnement

Nom et adresse de l'installation :

<input type="text" value="Colas Nord-Picardie"/>	
<input type="text" value="RUE DE L EPINE"/>	
<input type="text"/>	
<input type="text" value="59650"/>	<input type="text" value="VILLENEUVE D ASCQ"/>

Sur le site, le déclarant exploite déjà au moins :

- une installation classée relevant du régime d'autorisation :
- une installation classée relevant du régime d'enregistrement :

Date de cessation de l'activité de l'installation classée :

Cessation partielle de l'activité :

Déclarant :

Le déclarant a confirmé avoir informé par écrit le propriétaire du terrain sur lequel est sise l'installation ainsi que le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme.

Date de la notification de la cessation d'activité :

Le déclarant a demandé à être contacté par courrier postal pour la suite des échanges :

La présente preuve de dépôt vaut récépissé au titre de l'article R512-66-1 du code de l'environnement.

NOTIFICATION DE LA CESSATION D'ACTIVITE D'UNE INSTALLATION CLASSEE RELEVANT DU REGIME DE LA DECLARATION N° 15275*02

Article R512-66-1 du code de l'environnement

1- DECLARANT

Personne morale **Personne physique** : Madame Monsieur

Nom

COLAS NORD PICARDIE

Raison sociale ou nom et prénoms pour une personne physique

Forme juridique

SAS, société par actions simplifiée

N° SIRET

32889904200084

Pour une personne morale

Le cas échéant

Adresse

197 RUE DU 8 MAI 1945

N° et voie ou lieu-dit

Complément d'adresse

59650

VILLENEUVE D ASCQ

Code postal

Commune

Pays, si le déclarant réside à l'étranger

Province ou région étrangère

Téléphone

+33320818585

Portable

+33667077422

Fax

+33320818568

(facultatif)

Courriel

matthieu.roig@colas-np.com

Signataire de la déclaration (pour une personne morale)

Nom

ROIG

Prénoms

Matthieu

Qualité

Chef du service environnement

2- INFORMATIONS GENERALES CONCERNANT L'INSTALLATION

N° SIRET

32889904200084

Enseigne ou nom usuel du site

Colas Nord-Picardie

Adresse de l'installation : identique à celle du déclarant (mentionnée ci-dessus)

Si différente :

RUE DE L EPINE

N° et voie ou lieu-dit

Complément d'adresse

59650

VILLENEUVE D ASCQ

Code postal

Commune

Téléphone

0320818585

Portable

0667077422

Fax

0320817903

(facultatif)

Courriel

Sur le site de l'installation, le déclarant exploite déjà au moins :

- une installation classée relevant du régime d'autorisation : Oui Non
- une installation classée relevant du régime d'enregistrement : Oui Non

3 – INFORMATIONS CONCERNANT LA CESSATION D'ACTIVITE

Date de la cessation de l'activité de l'installation classée :

S'il s'agit d'une cessation partielle de l'activité, préciser les rubriques de la nomenclature des installations classées concernées par la cessation :

Commentaires :

Cette cessation totale d'activité concerne la rubrique 1175-2 : emploi de liquide organohalogénés. Dans le cas présent, nous utilisons 200 L de perchloroéthylène en circuit fermé (100 % recyclés).

4 - MESURES PRISES OU PREVUES POUR ASSURER LA SECURITE DU SITE

Evacuation ou élimination des produits dangereux et des déchets présents sur le site :

Les 200 L de perchloroéthylène ont été évacués dans les filières adaptées Déchets Dangereux.

Interdictions ou limitations d'accès au site :

Le site est aujourd'hui clôturé et fermé à clé. L'accès sans autorisation est impossible.

Suppression des risques d'incendie et d'explosion :

Les risques d'incendie et d'explosion ont été supprimés avec l'évacuation de toutes les matières inflammables.

Surveillance des effets de l'installation sur son environnement :

L'installation n'a et n'aura aucun effet sur son environnement puisque toutes les activités sont aujourd'hui arrêtées.

Mesures destinées à placer le site de l'installation dans un état tel qu'il ne puisse porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L511-1 du code de l'environnement et qu'il permette un usage futur du site comparable à celui de la dernière période d'exploitation de l'installation :

Le site a été nettoyé et le perchloroéthylène évacué vers une filière agréée de manière à placer le site dans un état tel qu'il ne puisse porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L511-1 du code de l'environnement. Le site permet un usage futur industriel comparable à celui de la dernière période d'exploitation.

Autres mesures prises ou prévues pour assurer la sécurité du site :

Le déclarant confirme avoir informé par écrit le propriétaire du terrain sur lequel est sise l'installation ainsi que le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme.

Fait à

le 15/04/2016

Signature du déclarant