

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



N° 14734*02

*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
05/02/2016

Dossier complet le
09/02/2016

N° d'enregistrement
2016-0083

1. Intitulé du projet

Aménagement d'un ensemble commercial sur la commune de Hénin-Beaumont.

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Martek Promotion

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

René Katz

RCS / SIRET

4 1 7 6 6 1 8 7 3 0 0 0 2 2

Forme juridique

SAS

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
n°6d : infrastructures routières (routes) n°36 : travaux ou constructions soumis à PC (dans une commune dotée d'un PLU n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale permettant l'opération) n°40 : aires de stationnement ouvertes au public	n°6d : Cas par cas applicable pour les routes de moins de 3 km > le projet prévoit l'aménagement 779 m de voiries d'accès et de 621 m de voiries de livraison n°36 : Cas par cas applicable pour les projets de 10 000 m ² et 40 000 m ² de SHON. > Le projet prévoit la construction d'un bâtiment, d'une surface de plancher totale de 15 167 m ² . n°40 : Cas par cas applicable pour les aires de stationnement susceptibles d'accueillir plus de 100 unités, > Le projet prévoit la réalisation d'environ 491 places de stationnement.

4. Caractéristiques générales du projet

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

4.1 Nature du projet

Le projet est développé sur un terrain de 51 680 m². Il prévoit la construction d'un bâtiment d'une surface de plancher de 15 167 m² destiné à accueillir plusieurs petites et moyennes surfaces commerciales (locaux en rez-de-chaussée uniquement). Conformément aux dispositions réglementaires, le projet engendrera par ailleurs la création de 491 places de stationnement et d'aires de circulation, ainsi que l'aménagement d'espaces verts. Le projet laisse par ailleurs une large place aux transports alternatifs en s'intégrant dans le réseau existant et projeté de transports en commun et en comprenant des aménagements cyclables. Enfin, le projet comportera un bassin de rétention, associé à des ouvrages d'infiltration pour la gestion des eaux pluviales (à ce sujet, le projet fera l'objet d'un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau : ce dossier détaillera précisément les modalités de gestion des eaux pluviales et fournira les notes de calcul associées).

4.2 Objectifs du projet

Dans le cadre de son activité, Martek Promotion souhaite implanter, au sein de la ZAC du Bord des Eaux, un ensemble commercial visant à diversifier l'offre qui est proposée aux consommateurs. Cet ensemble commercial sera composé d'un bâtiment divisé en plusieurs petites et moyennes surfaces commerciales.

Le projet a par ailleurs pour objectif de permettre d'ancrer l'aménagement dans son environnement, à la fois naturel et commercial.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Le chantier d'aménagement durera environ 12 mois. Il comportera les phases suivantes :

- préparation du terrain (terrassement, nivellement, compactage) ;
- construction du bâtiment ;
- aménagement des parkings, voiries et réseaux ;
- réalisation des aménagements intérieurs ;
- aménagement des espaces verts.

L'ensemble du chantier respectera des consignes environnementales strictes : tri et gestion des déchets, collecte et traitement des effluents, réduction des émissions sonores...

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet consistera en la création d'un bâtiment de commerces. Il s'intègre dans une zone déjà destinée à des activités commerciales. Ainsi, l'exploitation du site sera similaire à celle des bâtiments voisins de la zone commerciale. En particulier, les horaires d'ouverture du site seront similaires à celles des commerces déjà existants.

Les modalités de gestion des eaux pluviales respecteront les dispositions réglementaires en vigueur (notamment les dispositions locales, imposant la gestion des eaux à la parcelle et l'absence de rejet vers l'extérieur). Le site comportera notamment un séparateur d'hydrocarbures, un bassin de stockage et des ouvrages d'infiltration (ouvrages enterrés, noues paysagères et parkings en evergreen). Un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau sera déposé afin de décrire de façon détaillée les modalités de gestion des eaux pluviales.

Le projet laissera une place importante aux moyens de transports alternatifs : il s'appuiera notamment sur le réseau de transports en commun existant et projeté et comportera de nombreux aménagements destinés aux cyclistes et aux piétons. Par ailleurs, une étude trafic a été effectuée (mise à jour au 26/11/2015) afin de permettre d'identifier les aménagements nécessaires pour permettre l'accès au site sans perturber les conditions de circulation actuelles : les recommandations de cette étude seront appliquées. Enfin, le projet prendra en compte les dispositions de la loi du 24 mars 2014.

Ces différents sujets feront l'objet d'une information détaillée dans le dossier de demande de 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).

Le projet est soumis aux procédures d'autorisation administratives suivantes :

- demande de permis de construire
- dossier de demande d'autorisation à la CDAC (Commission Départementale d'Aménagement Commercial)

Pour mémoire, le projet est également soumis à déclaration au titre de la loi sur l'eau (rubrique 2.1.5.0 : rejet d'eaux pluviales) : à ce titre, un dossier de déclaration loi sur l'eau sera déposé en préfecture.

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

Ce formulaire est rempli dans le cadre de la procédure de demande de 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
Superficies :	
- terrain : 51 680 m ²	
- surface de plancher du bâtiment : 15 167 m ² (emprise au sol : 15 372 m ²)	
- parkings et voiries : 26 615 m ²	
- espaces verts et bassin d'eaux pluviales : 9 693 m ²	

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation	Coordonnées géographiques¹	
Ensemble commercial ZAC du Bord des Eaux 62 110 Hénin-Beaumont	Long. <u>2</u> ° <u>58</u> ' <u>32</u> " <u>59</u>	Lat. <u>50</u> ° <u>24</u> ' <u>16</u> " <u>41</u>
	Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :	
	Point de départ :	Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___
	Point d'arrivée :	Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___
	Communes traversées :	

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

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

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

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

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

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

Le site est actuellement principalement inoccupé (il s'agissait d'une réserve foncière de la société Faurecia, équipementier automobile). Une partie du site (sud-est) sera par ailleurs composée d'une bande de terrain qui sera prise sur la parcelle de Faurecia (il s'agit actuellement d'espaces verts et de voiries).

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

Oui Non

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

PLU de la Mairie de Hénin-Beaumont (approuvé le 21/12/2004 et modifié le 21/03/2013)
Règlement d'assainissement de la CAHC (Communauté d'Agglomération de Hénin-Carvin).

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

Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

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

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

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRI prescrit le 30/10/2001 : inondation par ruissellement et coulée de boue, inondation par remontée de nappes naturelles. Le site se trouve en dehors des zones à risques. Pas d'autre PPRN, ni PPRT, ni PPRM.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'est pas répertorié en tant que site pollué. Dans le cadre de l'acquisition des parcelles, une étude de sols a été effectuée (ICF Environnement, septembre 2015). Dans le cadre de cette étude, 13 sondages de sols ont été effectués à 3 m de profondeur. L'étude a mis en évidence des traces ponctuelles en métaux, HAP, HCT et fluorures, avec quelques légers dépassements des valeurs de référence. Ces teneurs ne présentent toutefois pas de problématiques spécifiques vis-à-vis du projet envisagé.
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 le plus proche se trouve à plus de 3 km au nord-est du projet (pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe).
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	engendré-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'eau utilisée par le site sera issue du réseau public : aucun prélèvement au milieu naturel ne sera mis en place.
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il n'est prévu ni démolitions dans le cadre du chantier, ni évacuation de terres (équilibre déblais-remblais).
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le chantier de construction nécessitera des apports en matériaux de construction (bâtiments, voiries, parkings, réseaux...). Il n'est pas prévu d'apport de terre (équilibre déblais-remblais). Le projet n'utilisera pas de ressources naturelles du sol ou du sous-sol.
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est situé sur un terrain classé UK selon le PLU de Hénin-Beaumont : zone urbaine à vocation économique, destinée aux activités de toute nature.
	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ce type d'activité n'entraîne pas de nuisances sonores significatives. Par ailleurs, il n'est pas prévu d'activité en période de nuit, ce qui limite les impacts sonores sur cette période.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>	<p>Le site sera conçu de façon à ce que les émissions lumineuses soient concentrées au niveau des zones de parkings : il s'agira uniquement d'éclairages dirigés vers le sol. L'éclairage sera par ailleurs similaire à celui déjà en place dans la zone commerciale.</p>
<p>Pollutions</p>	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	<p>Le site ne comportera pas d'installations générant des émissions atmosphériques. Les seules émissions seront diffuses et seront liées aux circulations des véhicules (utilisateurs et livraisons). L'intégration du projet dans le réseau de transports en commun (existant et en projet) et la mise en place d'aménagements pour les circulations douces (piéton et vélo) permettront de limiter l'utilisation de la voiture par les usagers.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	<p>Les eaux usées (sanitaires) seront rejetées dans le réseau public, puis dirigées vers la station d'épuration publique.</p> <p>Les eaux pluviales seront entièrement gérées sur la parcelle : traitement par séparateur d'hydrocarbures, stockage en bassin tampon et infiltration (ouvrages enterrés, noues et parkings en evergreen). Le dossier de déclaration loi sur l'eau présentera ces éléments de façon détaillée, ainsi que les notes de calcul associées.</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	<p>Le projet générera des déchets caractéristiques d'activités de commerces : emballages et ordures ménagères.</p>
<p>Patrimoine / Cadre de vie / Population</p>	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<p><input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>	
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<p><input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/></p>	

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Notre projet consistera en la construction d'un bâtiment de commerces (15 167 m² de surface de plancher), sur un terrain de 51 680 m².

L'impact potentiel de notre projet sur son environnement sera lié à la modification des écoulements d'eaux pluviales. Ces eaux seront réinfiltrées sur la parcelle. A cet effet, le projet fera l'objet d'un dossier de déclaration au titre de la Loi sur l'Eau qui sera déposé en préfecture : ainsi, l'ensemble des problématiques liées à la gestion des eaux pluviales fera l'objet d'une évaluation détaillée dans ce dossier Loi sur l'Eau.

Les conditions d'accès au site et de stationnement seront par ailleurs traitées avec soin : le projet laissera une large part aux transports alternatifs, en s'intégrant dans le réseau existant et projeté de transports en commun (un arrêt de bus existant à 200 m au nord, desservi par 4 lignes de bus, fréquence globale de 8 à 10 minutes toute la journée / un arrêt de bus futur à 200 m au nord-ouest, fréquence 7 à 15 minutes, bus en site propre). De nombreux aménagements seront par ailleurs réalisés pour permettre un accès au site pour les cyclistes et les piétons (voie verte). Plusieurs éléments sont présentés en annexe afin de présenter l'ensemble des éléments relatifs aux conditions de circulation et d'accès par des moyens de transports alternatifs : note relative à la circulation et aux accès, plans, étude trafic, note de calcul sur les places de stationnement. Le permis de construire sera également accompagné de pièces détaillées qui présenteront les aménagements au regard des aspects circulation et stationnement.

A noter que nous avons par ailleurs évalué le positionnement de notre projet concernant la rubrique n°6e qui prévoit la réalisation d'un dossier cas par cas pour les giratoire de plus de 0,4 ha. Le giratoire de notre projet aura une superficie d'environ 0,03 ha : notre projet n'est donc pas concerné par cette rubrique.

Concernant les autres milieux environnementaux, l'impact de ce type d'activité est faible et ne nécessite pas, selon notre avis, la réalisation d'une étude d'impact.

Le maître d'ouvrage envisage d'obtenir une certification BREEAM pour son projet : cette certification est à notre sens un élément important qui permettra de mettre en avant la qualité environnementale du projet.

Enfin, il est à noter que nous présentons dans le présent dossier une nouvelle composition de notre projet qui nous aura permis de diminuer significativement le nombre de places de stationnement prévu (cf. notes présentées en annexe).

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

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

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

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

Objet
<p>Annexe 6 : plans relatifs aux aspects de circulation</p> <p style="margin-left: 20px;">6.1 - plan des voies d'accès, voies de livraisons et zones de parkings</p> <p style="margin-left: 20px;">6.2 - plan des circulations modes doux (accès cyclistes et piétons, accès en transports en commun)</p> <p>Annexe 7 : note relative aux aspects liés à l'accès au site</p> <p>Annexe 8 : étude trafic du 26/11/2015</p> <p>Annexe 9 : note de calcul relative au nombre de places de stationnement</p> <p>Annexe 10 : extraits du dossier de concertation du BHNS</p> <p>Annexe 11 : planning de réalisation du BHNS</p>

9. Engagement et signature

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

Fait à

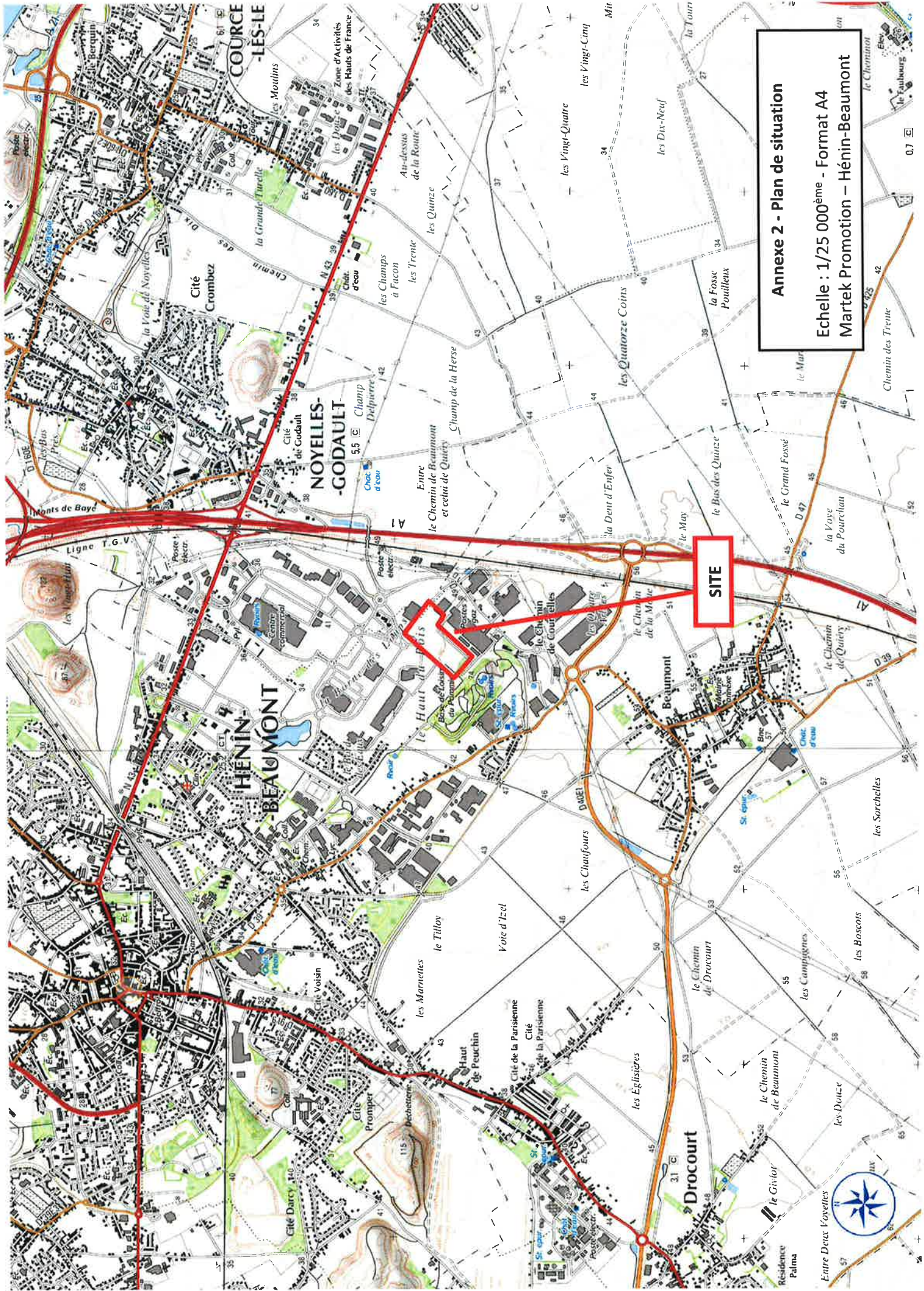
Neuilly-sur-Seine

le,

02/02/2016

Signature

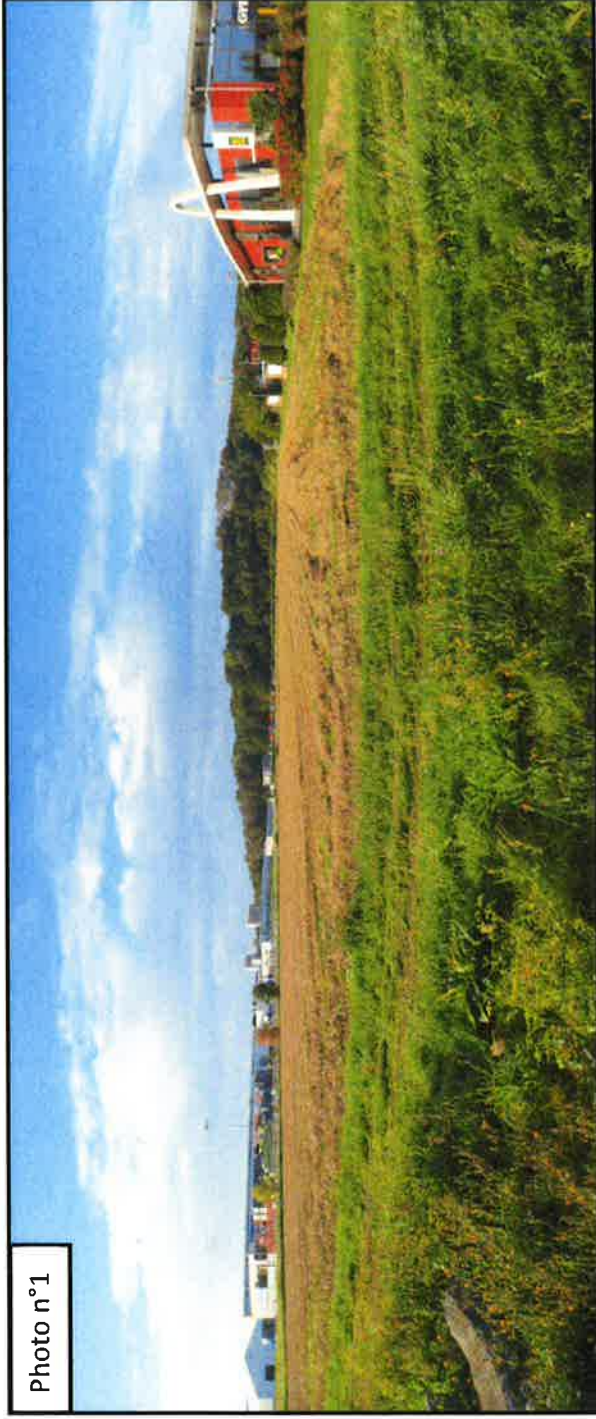




Annexe 2 - Plan de situation
Echelle : 1/25 000^{ème} - Format A4
Martek Promotion – Héning-Beaumont

RCC

Photo n°1



Annexe 3 – Photographies du site

22/09/2015

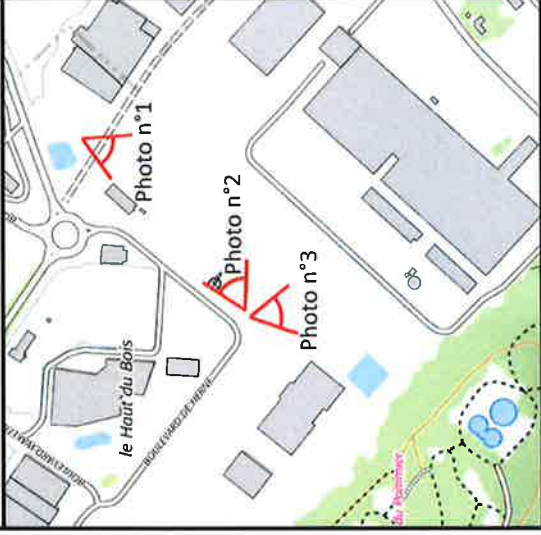
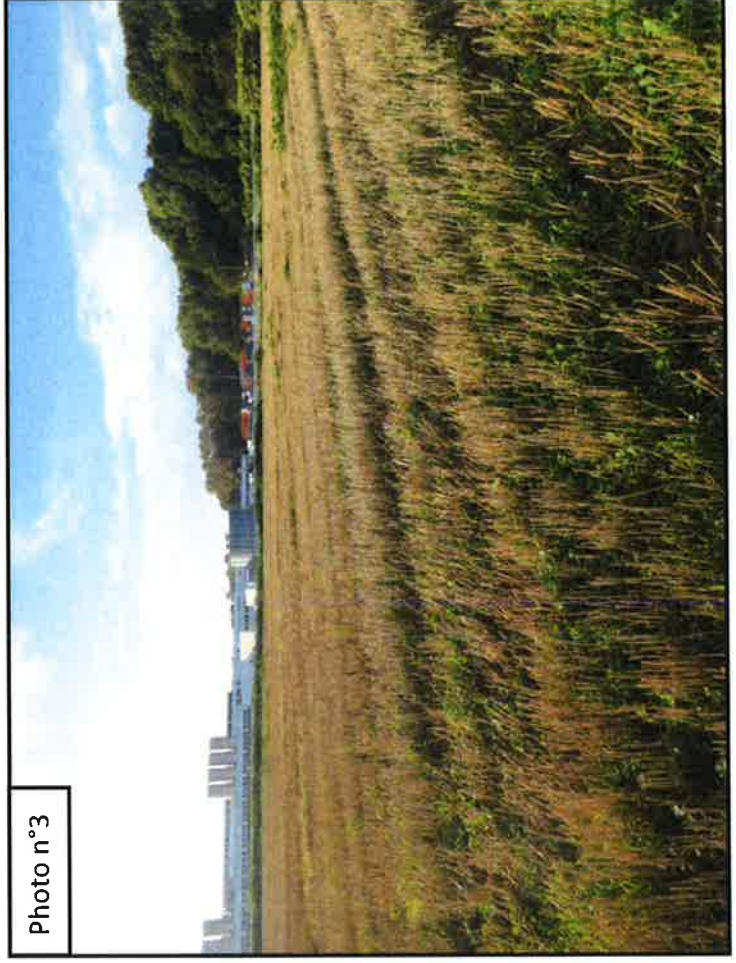


Photo n°2



Photo n°3





Annexe 4 – Plan de masse du projet
 Echelle : 1/1 000^{ème} - Format A3
 Martek Promotion – Héhin-Beaumont

PLAN DU REZ-DE-CHAUSSEE

PROJET D'IMPLANTATION D'UN ENSEMBLE COMMERCIAL

AVENUE HEINRICH
 67110 HÉHIN-BEAUMONT

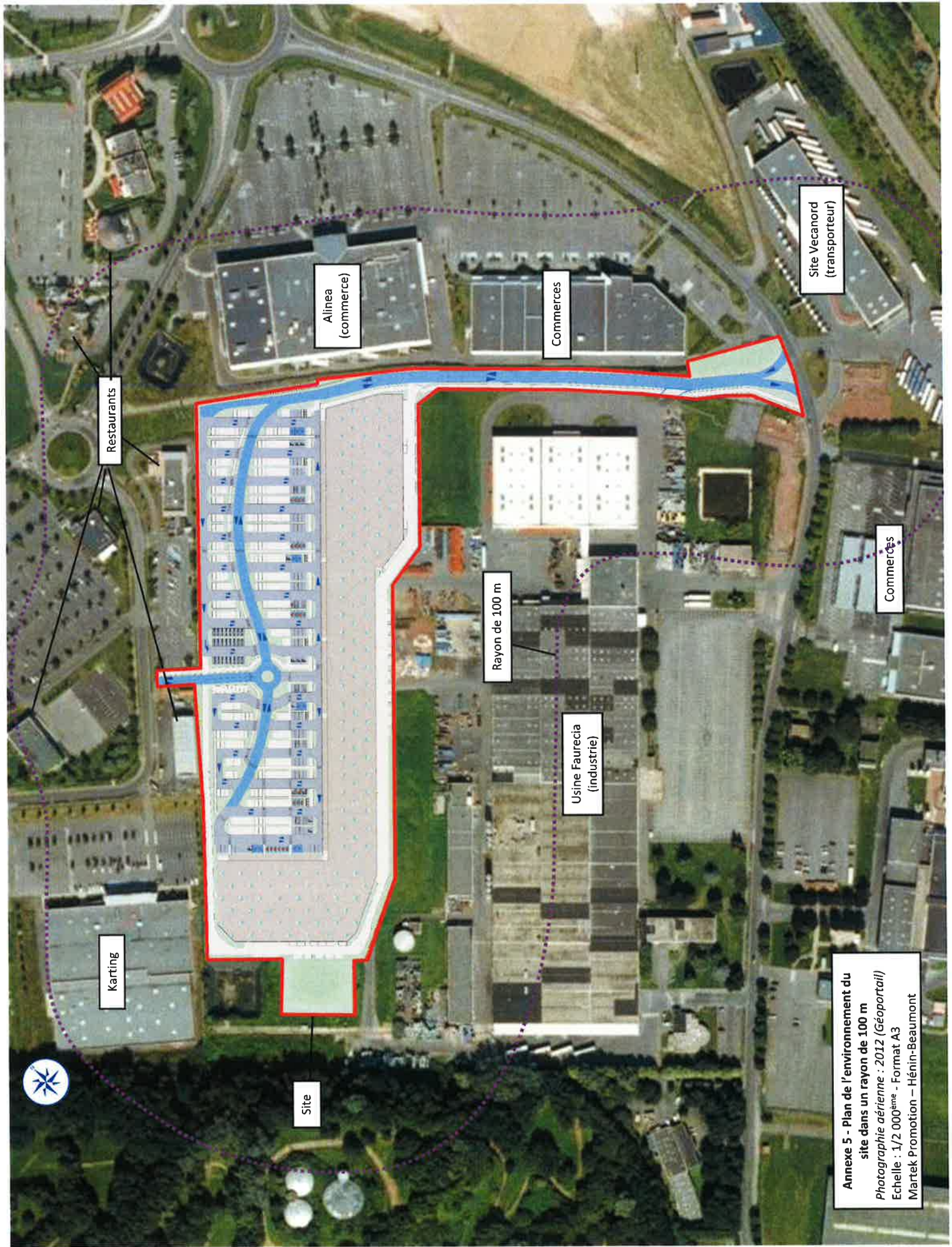
ARCHITECTES
IF Studio

131 avenue Charles de Gaulle
 97406 CESSÉ-BAYEUX

MARTEK
 PROMOTION

MAÎTRE D'OUVRAGE





Annexe 5 - Plan de l'environnement du site dans un rayon de 100 m
Photographie aérienne : 2012 (Géoportail)
Echelle : 1/2 000^{ème} - Format A3
Martek Promotion - Hénin-Beaumont

re



Voirie d'Accès 779 ml

Voirie de Livraisons 621 ml

Aires de Stationnement

Aires de Stationnement en Evergreen

Espaces verts

Bâtiments

Route de Noyelles

ARCHITECTES

IF Studio

1, av. du Parc
97400 Courbevoie

MAÎTRE D'OUVRAGE



131 avenue Charles de Gaulles
97200 NEUILLY-SUR-SEINE

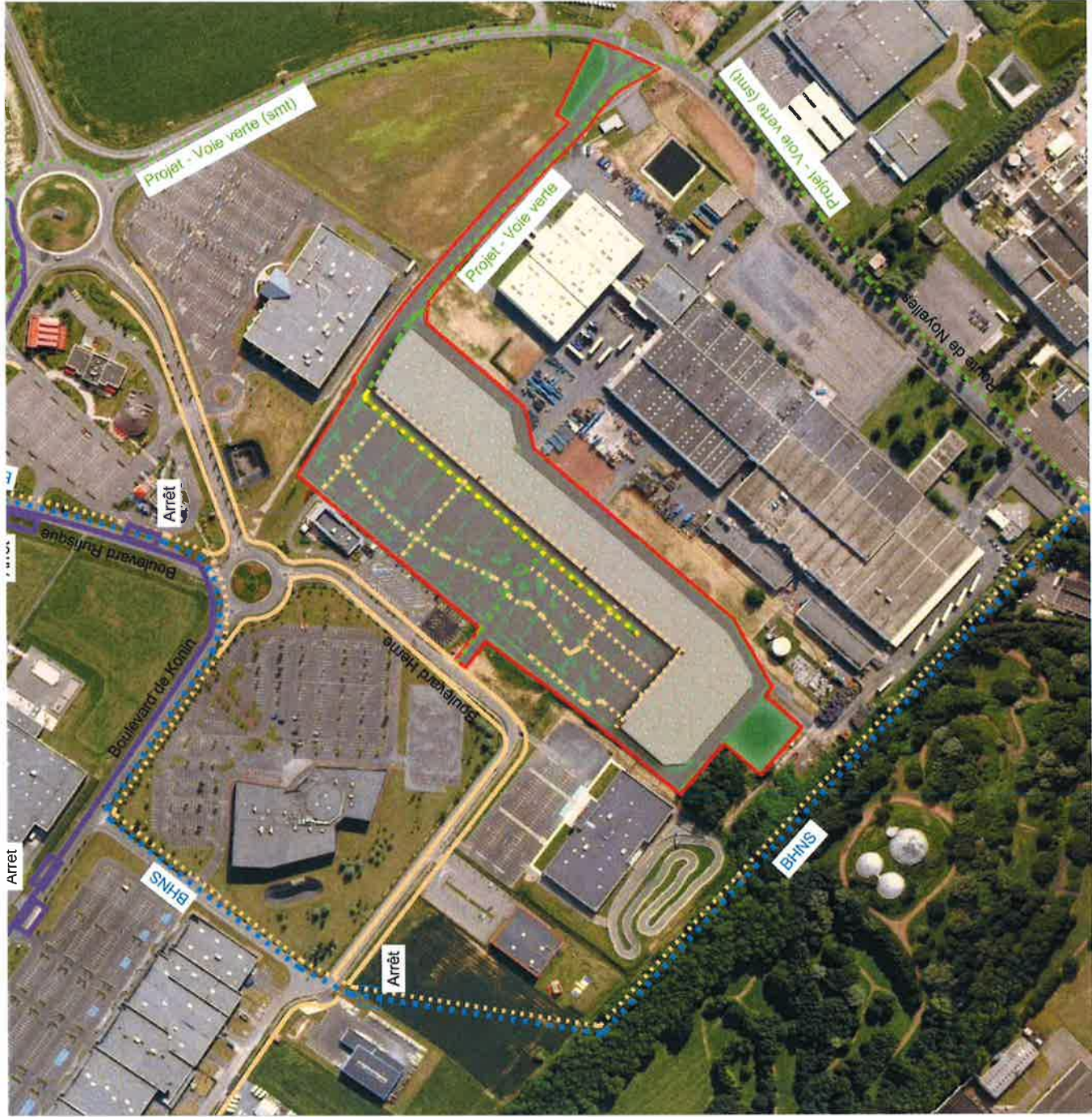
PROJET D'IMPLANTATION D'UN ENSEMBLE COMMERCIAL








Avenue Henin
62100 HENIN-BEAUMONT

Annexe 6.1 - plan des voies d'accès, voies de livraisons et zones de parkings

Handwritten signature

Annexe 6.2 - plan des circulations modes doux (accès cyclistes et piétons, accès en transports en commun)



-  RESEAU BUS
-  RESEAU BHNS PROJETE
-  VOIE VERTE (cycle + piétons) en projet
-  PISTE CYCLES
-  VOIES Piétons
-  VOIES Piétons en projet
-  Limites du Projet

Note relative aux aspects liés à l'accès au site

La société Martek Promotion envisage la réalisation d'un projet d'ensemble commercial sur la commune de Hénin-Beaumont. Ce projet permettra la création d'un bâtiment de commerces d'une surface de plancher de 15 167 m², sur un terrain de 51 680 m².

Le projet est notamment soumis, dans le cadre de l'évaluation de son impact environnemental, au dépôt d'un dossier de « cas par cas » dont l'examen devra déterminer ou non la nécessité de réaliser une étude d'impact complète sur l'environnement.

L'un des impacts envisageable du projet sur son voisinage concerne les aspects liés à la circulation (accès au site, stationnement, transports en commun). Ainsi, le projet d'aménagement de centre commercial a été élaboré en portant une attention particulière aux conditions d'accès. La présente note fournit une synthèse des données sur ce sujet.

Concernant l'accessibilité du site par les modes de transports alternatifs

Le projet est mené en étroite collaboration avec les services publics. A ce titre, le pétitionnaire a déjà rencontré à plusieurs reprises la Mairie de Hénin-Beaumont, notamment afin de permettre la meilleure intégration dans son contexte environnemental, social et économique. Il a également rencontré le syndicat mixte en charge de la gestion des transports en commun afin de permettre plus particulièrement d'intégrer le projet dans le réseau de transports en commun.

Ainsi, la prise en compte des transports alternatifs dans le projet est la suivante :

- Le réseau existant de transports en commun a été étudié afin d'adapter les aménagements du projet à la desserte existante. L'état des lieux montre que le projet dispose déjà actuellement d'une desserte de qualité par le réseau de bus. En effet, un arrêt de bus est situé à environ 200 m au nord du site : celui-ci est actuellement desservi par 4 lignes de bus, qui desservent des secteurs bien distincts de la communauté urbaine de Lens-Liévin. Les lignes de bus ont une fréquence de desserte de l'ordre de 30 minutes (3 lignes) à 1h (1 ligne), ce qui fait une fréquence globale d'environ un bus toutes les 8 à 9 minutes toute la journée. Les bus circulent à partir de 6h jusque 20h environ.
- Les échanges avec le syndicat mixte ont permis au pétitionnaire de prendre connaissance des futurs aménagements complémentaires de transports en commun afin de les prendre en compte dès maintenant dans l'aménagement. Ainsi, il est prévu la réalisation d'un projet de bus à haut niveau de service (BHNS) : celui-ci circulera en site propre (donc avec une voie réservée, lui permettant de s'affranchir des conditions de circulation). Un arrêt de bus sera présent à environ 200 m au nord-ouest du terrain : il sera desservi toutes les 7 minutes en heure de pointe, et au minimum toutes les 15 minutes. La ligne de bus s'étendra sur 70 km. Cette ligne viendra donc encore améliorer la desserte du site en transports en commun. En l'état actuel, le syndicat mixte espère un démarrage des travaux en 2017, pour une mise en service à la rentrée 2018.
- Le projet prévoit d'intégrer des aménagements piétons qui seront en cohérence avec la localisation des arrêts de bus, afin de raccourcir au mieux les trajets piétons vers ces arrêts. En complément, le projet prévoit la création de voies vertes, permettant une desserte optimale des commerces pour les cyclistes et les piétons, depuis les deux entrées du site.

Concernant l'intégration du projet dans les flux routiers existants

La zone commerciale d'Hénin-Beaumont est une zone commerciale majeure à l'échelle régionale : elle dispose déjà d'importants aménagements permettant d'assurer son accès. Afin que le projet puisse s'intégrer dans son environnement sans créer de problématiques d'engorgement, une étude trafic a été menée par un cabinet spécialisé (mise à jour au 26/11/2015). Cette étude sera jointe à la demande en CDAC.

Les principales conclusions de cette étude sont les suivantes :

- L'accès principal s'effectuera depuis le nord-ouest : cet accès est situé sur une route dont la fréquentation est modérée. Il ne nécessitera pas d'aménagements particuliers au niveau de la voirie publique (hormis un marquage au sol et une signalisation).
- L'accès secondaire s'effectuera au niveau de l'est : celui-ci est situé sur une route sur laquelle les flux existants sont déjà significatifs. Ainsi, l'accès au site (et la sortie) ne seront possibles que pour un sens de circulation. Le projet nécessitera donc la mise en place de signalisations et marquages au sol pour permettre le respect de cette règle.
- Concernant les flux de circulation, et en raison de la forte notoriété déjà existante de la Zone Commerciale, le projet n'aura pas pour conséquence d'augmenter significativement la zone de chalandise globale. Il est en effet attendu que la clientèle soit principalement composée d'une clientèle déjà présente sur la zone. Cela aura donc pour conséquence d'augmenter très marginalement les flux de circulation existants. L'étude indique ainsi que l'augmentation du trafic global restera faible (moins de 2 % sur le réseau global).

Le schéma ci-après présente les principaux éléments en matière d'accès au site.



L'étude conclue donc que l'aménagement n'aura pas un impact significatif sur les conditions de circulation sur la zone et qu'il ne nécessitera pas la réalisation d'aménagements importants sur la voie publique.

Concernant le nombre de places de stationnement

La loi du 24 mars 2014 impose de nouvelles normes en matière de places de stationnement sur les centres commerciaux. En particulier, elle impose un plafond en matière de superficie de stationnement autorisée, tout en permettant de déduire tout ou partie de certaines places du calcul (places d'auto-partage, places destinées aux véhicules électriques, places en evergreen). Ces dispositions s'appliquent aux bâtiments dont le permis de construire aura été déposé après de 1^{er} janvier 2016.

Dans une première version du projet, il avait été envisagé la création de deux bâtiments de 15 199 m² de surface de plancher (dont 8 090 m² de surface de vente). Le nombre de places de parking prévu était alors de 722.

Des évolutions dans la commercialisation potentielle de notre projet ont impliqué la réalisation d'une seconde version de celui-ci. Désormais, il est prévu la construction d'un seul bâtiment de 15 167 m² de surface de plancher (dont 12 463 m² de surface de vente), avec une réduction drastique du nombre de places de parking (491 places).

Ainsi, pour une surface de plancher équivalente, la surface de vente a pu être augmentée significativement, alors que le nombre de places de stationnement a été diminué. Rapporté à la surface de vente, ce nouveau projet offre un ratio (parkings/surface de vente) de 3,9 % contre 8,9 % dans la première version du projet. Le nouveau projet a donc permis d'intégrer une importante réduction du nombre de places de stationnement, permettant ainsi de conformer le projet aux nouvelles tendances réglementaires et aux attentes de l'administration.



**Parc d'activité du Pommier à Hénin-Beaumont
Projet d'un bâtiment commercial**



Rapport
Etude de circulation
Le 26 novembre 2015
Réf. 151126-707-508



RL

Synthèse

Le projet de retail park dans le parc d'activités du Pommier à Hénin-Beaumont projet impacte peu les aménagements routiers existants alentours.

La création d'une nouvelle liaison depuis le chemin de Noyelles, accessible en entrée depuis le nord et vers le sud en sortie permet de limiter l'augmentation de trafic au sein de la zone d'activité et notamment sur les giratoires Herne x Bord des Eaux et Beaumont x Bord des Eaux.

Présentation

Dans le cadre du projet de bâtiment commercial dans le parc d'activités du Pommier à Hénin-Beaumont, Martek Promotion a mandaté DYNALOGIC afin d'établir le volet circulation et accessibilité du dossier de CDAC. Le projet prévoit la création d'un retail park de 13 000 m² de surface de vente composé de 12 enseignes. L'impact du projet est analysé aux heures de pointe du vendredi soir et du samedi après-midi.

L'offre commerciale existante étant particulièrement dense, nous considérons un foisonnement de 80% entre les anciennes et les nouvelles enseignes.

La génération de trafic du projet est estimée à environ :

- 300 véhicules par sens en heure de pointe vendredi soir, dont 60 nouveaux chalands,
- 540 véhicules par sens en heure de pointe samedi après-midi, dont 110 nouveaux chalands.

Etat initial

Le vendredi soir, on note des remontées de file épisodiques sur toutes les branches du giratoire RD39 x RD40 et, très rarement, sur la branche nord du giratoire Parcolog. Ces remontées sont accentuées le samedi sans atteindre la saturation. Les autres giratoires sont fluides.

Situation projetée

Le trafic supplémentaire généré est estimé à environ 60 véhicules par sens en heure de pointe vendredi soir et 110 véhicules par sens en heure de pointe samedi après-midi.

L'augmentation du trafic global étant faible (moins de 2% sur le réseau total), l'arrivée du projet impacte peu les aménagements existants.

La desserte du site par la clientèle s'effectue par le boulevard Herne et le chemin de Noyelles. La nouvelle liaison depuis le chemin de Noyelles n'est accessible en entrée que depuis le nord et vers le sud uniquement en sortie. Le nouvel accès permet de limiter l'augmentation de trafic au sein de la zone d'activité et notamment sur les giratoires Herne x Bord des Eaux et Beaumont x Bord des Eaux.



Table des matières

1	Etat initial	5
1.1	Présentation	5
1.2	Accessibilité routière	5
1.3	Réseau viaire	6
1.4	Trafics	7
1.5	Analyse capacitaire statique	11
1.6	Analyse dynamique	13
2	Situation projetée	15
2.1	Génération de trafic	15
2.2	Réseau viaire	16
2.3	Trafics	17
2.4	Analyse capacitaire statique	23
2.5	Analyse dynamique	25

Chapitre 1

Etat initial

1.1 Présentation

Dans le cadre du projet de bâtiment commercial dans le parc d'activités du Pommier à Hénin-Beaumont, Martek Promotion a mandaté DYNALOGIC afin d'établir le volet circulation et accessibilité du dossier de CDAC. Nous analyserons les trafics en situation actuelle aux accès du site commercial, puis mettrons en évidence les impacts du projet envisagé sur la circulation, pour valider le futur plan de desserte du site. L'analyse des impacts du projet sera réalisée au moyen du logiciel Girabase (CEREMA) pour l'analyse statique et DYNASIM pour l'analyse dynamique.

Les plages horaires analysées dans le présent document représentent des périodes de pointes commerciales :

- heure de pointe du vendredi soir 17h-18h,
- heure de pointe du samedi après-midi 16h-17h.

1.2 Accessibilité routière

Le projet commercial se situe à l'est de la commune d'Hénin-Beaumont, en bordure de l'autoroute A1 et est desservi par les échangeur 16.1 au sud et 17 au nord.

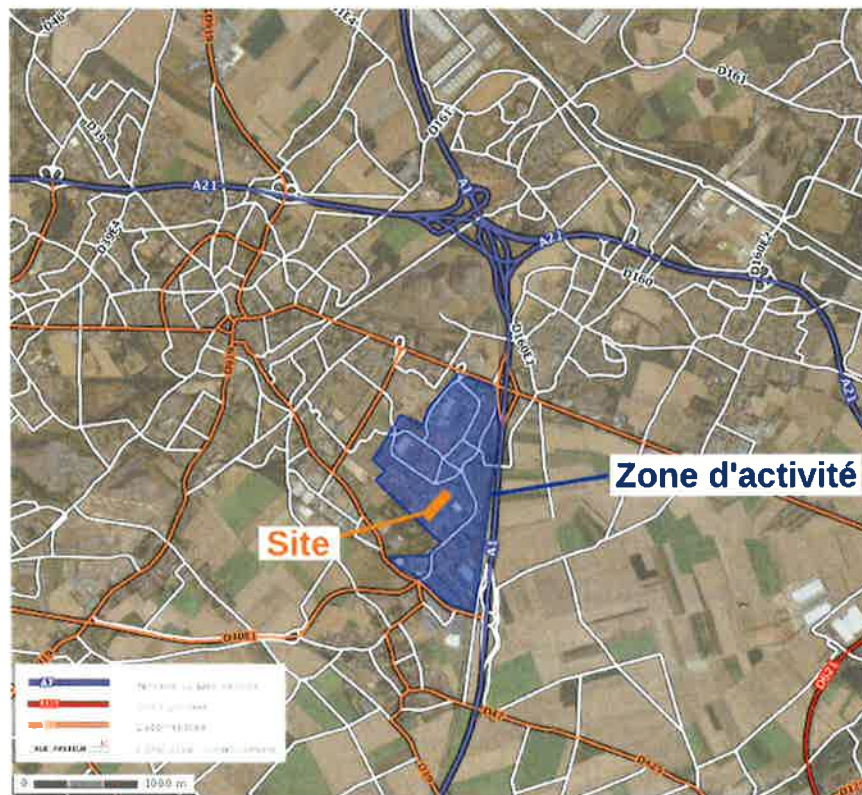


FIGURE 1.1: Localisation du site dans le réseau routier de l'agglomération

1.3 Réseau viaire

A l'échelle locale, l'accessibilité au site est envisagée par un accès direct sur le boulevard Herne et sur le chemin de Noyelles.



FIGURE 1.2: Desserte du site

1.4 Trafics

Une campagne de comptages automatiques a été réalisée sur une semaine du 13 au 19 juin 2014 (résultats en annexe).

Une campagne de comptages directionnels a été réalisée sur les carrefours aux abords du site le vendredi 13 juin 2014 en heure de pointe soir.

Les données de trafic obtenues ont été extrapolées à l'heure de pointe du samedi après-midi sur la base des comptages automatiques, afin de rendre compte des pointes de l'activité commerciale projetée.

Heure de pointe vendredi soir : 17h00-18h00

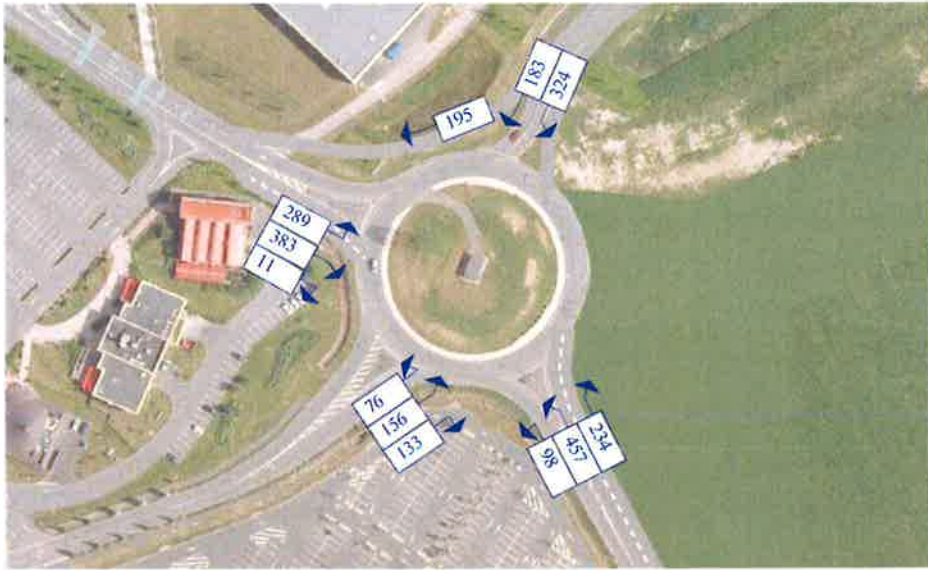
Giratoire RD39 x RD40



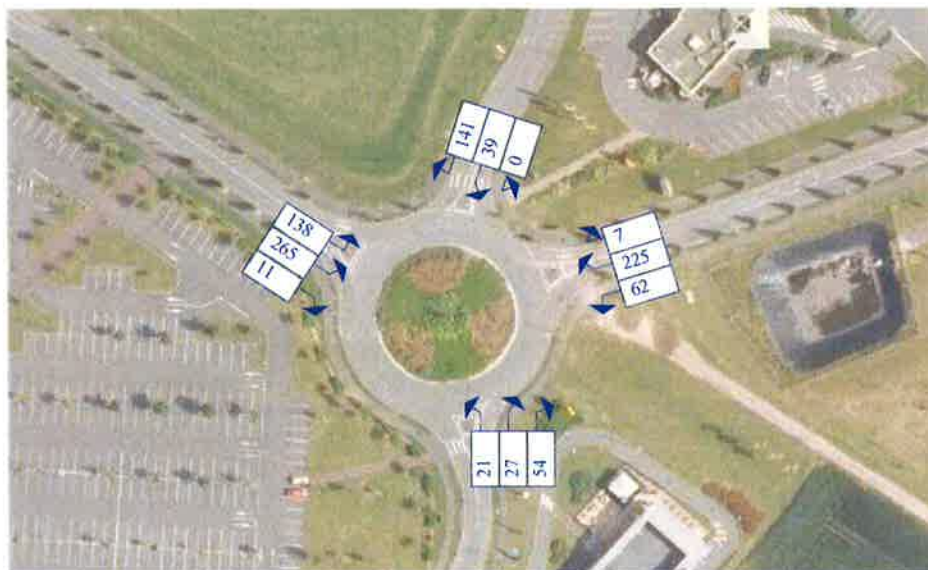
Giratoire Parcolog



Giratoire Beaumont x Bord des Eaux

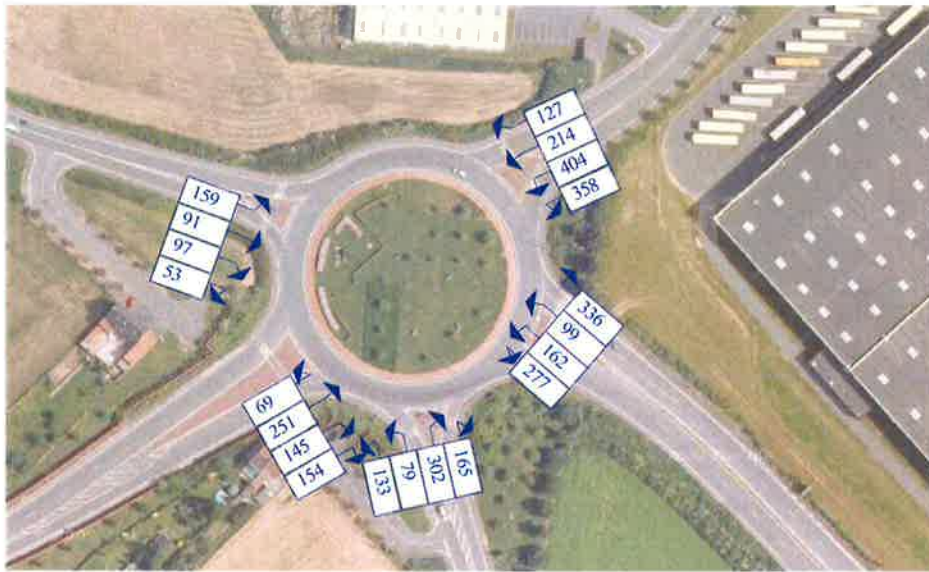


Giratoire Herne x Bord des Eaux



Heure de pointe samedi : 16h00-17h00

Giratoire RD39 x RD40



Giratoire Parcolog



Giratoire Beaumont x Bord des Eaux



Giratoire Herne x Bord des Eaux



1.5 Analyse capacitaire statique

Les analyses statiques pratiquées avec le logiciel Girabase sur les plages horaires correspondantes permettent de déterminer la capacité du giratoire. Le fonctionnement du logiciel et l'interprétation des résultats sont joints en annexe.

Giratoire RD39 x RD40

Branche RD40 est

Périodes de trafic	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
h2014 hps	723	49%	0vh	3vh	2s	0,3h
h2014 hps	723	49%	0vh	3vh	2s	0,3h

Branche Noyellesl

Périodes de trafic	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
h2014 hps	814	46%	0vh	3vh	1s	0,3h
h2014 hpsam	519	32%	1vh	4vh	2s	0,7h

Branche RD39 nord

Périodes de trafic	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
h2014 hps	322	49%	1vh	4vh	7s	0,7h
h2014 hpsam	162	29%	2vh	7vh	16s	1,8h

Branche RD40 ouest

Périodes de trafic	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
h2014 hps	522	50%	0vh	3vh	3s	0,5h
h2014 hpsam	268	30%	1vh	6vh	8s	1,3h

Branche RD39 sud

Périodes de trafic	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
h2014 hps	215	27%	2vh	7vh	10s	1,7h
h2014 hpsam	7	1%	18vh	57vh	97s	18,3h

L'analyse statique montre des difficultés en heure de pointe samedi depuis la RD39 sud (branche desservant Ikéa).

Giratoire Parcolog

Branche Parcolog

Périodes de trafic	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
h2014 hps	969	96%	0vh	2vh	2s	0,0h
h2014 hpsam	879	100%	0vh	2vh	0s	0,0h

Branche Noyelles nord

Périodes de trafic	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
h2014 hps	1051	54%	0vh	3vh	1s	0,2h
h2014 hpsam	954	48%	0vh	3vh	1s	0,3h

Branche Noyelles sud

Périodes de trafic	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
h2014 hps	1255	57%	0vh	2vh	0s	0,1h
h2014 hpsam	1155	52%	0vh	2vh	0s	0,1h

On ne note pas de difficulté sur ce giratoire malgré un mouvement de retournement important depuis le sud pour rejoindre Carré des Halles.

Giratoire Beaumont x Bord des Eaux

Branche Beaumont sud

Périodes de trafic	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
h2014 hps	1077	57%	0vh	2vh	0s	0,1h
h2014 hpsam	799	46%	0vh	3vh	1s	0,3h

Branche Beaumont nord

Périodes de trafic	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
h2014 hps	1097	68%	0vh	2vh	1s	0,1h
h2014 hpsam	853	59%	0vh	3vh	1s	0,2h

Branche Nord ouest (Auchan)

Périodes de trafic	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
h2014 hps	1006	60%	0vh	2vh	1s	0,1h
h2014 hpsam	742	48%	0vh	3vh	1s	0,3h

Branche Bord des Eaux

Périodes de trafic	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
h2014 hps	801	68%	0vh	3vh	2s	0,2h
h2014 hpsam	581	58%	0vh	3vh	3s	0,4h

Ce giratoire, dimensionné pour recevoir un trafic important, possède une forte réserve de capacité.

Giratoire Herne x Bord des Eaux

Branche Bord des Eaux est

Périodes de trafic	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
h2014 hps	1474	82%	0vh	2vh	0s	0,0h
h2014 hpsam	1397	81%	0vh	2vh	1s	0,1h

Branche Rufique

Périodes de trafic	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
h2014 hps	1387	89%	0vh	2vh	1s	0,0h
h2014 hpsam	1320	86%	0vh	2vh	1s	0,1h

Branche Bord des Eaux ouest

Périodes de trafic	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
h2014 hps	1505	78%	0vh	2vh	0s	0,0h
h2014 hpsam	1461	75%	0vh	2vh	0s	0,1h

Branche Herne

Périodes de trafic	Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
h2014 hps	1379	93%	0vh	2vh	1s	0,0h
h2014 hpsam	1304	91%	0vh	2vh	1s	0,0h

On ne note pas de difficulté sur ce giratoire.

1.6 Analyse dynamique

Les résultats quantitatifs permettent d'apprécier la convergence du modèle de simulation, et d'identifier les éventuels points durs et dysfonctionnements par le biais d'indicateurs tels que les débits, les nombres de véhicules présents, le temps de parcours, ...

Les tableaux présentés donnent les résultats d'indicateurs pendant la période simulée. Ils sont obtenus par répliquations :

- **Demande** indique le nombre de véhicules (en uv) que l'on souhaite théoriquement écouler;
- **Offre** donne le nombre moyen de véhicules (en uv) sortant de la zone de mesure en simulation pour l'ensemble des répliquations (moyenne des débits moyens);
- **Déficit %** présente l'écart (en pourcentage) obtenu entre la théorie et la simulation. Le déficit n'est précisé que s'il est supérieur à 5% en valeur absolue et que la différence des deux débits est supérieure à 50 uv en valeur absolue;
- **Retard** indique la différence entre le temps de parcours simulé et le temps de parcours de référence¹. Les valeurs moyenne et maximales sont présentées.
- **Remontée** indique la longueur (en m) de la remontée de file en amont du point de mesure. Un véhicule est considéré dans une remontée de file si, sa vitesse passe sous le seuil de 10km/h et si la distance avec le véhicule qui le précède est inférieure à 15m. Il sort d'une remontée de file si sa vitesse devient supérieure à 20km/h. Cette remontée est calculée par file.

Heure de pointe vendredi soir

Giratoire RD39 x RD40	Demande	Offre	Déficit	Retard		Remontée	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Noyelles	967 uv	981 uv	-	4"	10"	8 m	99 m
RD39 nord	333 uv	334 uv	-	19"	50"	14 m	90 m
RD39 sud	570 uv	564 uv	-	12"	30"	19 m	112 m
RD40 est	720 uv	706 uv	-	7"	17"	6 m	46 m
RD40 ouest	515 uv	516 uv	-	14"	36"	8 m	68 m

Giratoire Parcolog	Demande	Offre	Déficit	Retard		Remontée	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Noyelles nord	902 uv	911 uv	-	4"	7"	10 m	99 m
Parcolog	38 uv	38 uv	-	3"	9"	0 m	5 m
Noyelles sud	928 uv	919 uv	-	2"	3"	0 m	9 m

Giratoire Beaumont x Bord des Eaux	Demande	Offre	Déficit	Retard		Remontée	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Nord Ouest	681 uv	686 uv	-	3"	7"	2 m	33 m
Bord des eaux	382 uv	382 uv	-	5"	13"	2 m	33 m
Beaumont nord	697 uv	688 uv	-	2"	6"	1 m	22 m
Beaumont sud	809 uv	797 uv	-	2"	6"	3 m	44 m

Giratoire Herne x Bord des Eaux	Demande	Offre	Déficit	Retard		Remontée	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Herne	107 uv	109 uv	-	1"	3"	0 m	12 m
Bord des eaux est	332 uv	326 uv	-	1"	2"	1 m	18 m
Rufisque	180 uv	196 uv	-	1"	4"	0 m	16 m
Bord des eaux ouest	414 uv	413 uv	-	1"	3"	1 m	23 m

¹. avant la simulation de l'heure de pointe, Dynasim génère un état de référence: pour chaque origine-destination présente dans la matrice origines-destinations, un véhicule seul est simulé, les feux sont tous au vert, le véhicule ne respectant que les stop et les arrêts. Son temps de parcours pour traverser le point de mesure constitue la valeur de référence.

Heure de pointe samedi

Giratoire RD39 x RD40	Demande	Offre	Deficit	Retard		Remontee	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Noyelles	1094 uv	1091 uv	-	6"	15"	14 m	135 m
RD39 nord	394 uv	386 uv	-	1'18"	2'55"	60 m	219 m
RD39 sud	674 uv	672 uv	-	44"	1'33"	72 m	292 m
RD40 est	848 uv	841 uv	-	18"	44"	18 m	100 m
RD40 ouest	607 uv	594 uv	-	58"	2'19"	37 m	279 m

Giratoire Parcolog	Demande	Offre	Deficit	Retard		Remontee	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Noyelles nord	1029 uv	1023 uv	-	5"	8"	13 m	118 m
Parcolog	1 uv	0 uv	-	0"	-	0 m	0 m
Noyelles sud	1079 uv	1062 uv	-	2"	3"	0 m	0 m

Giratoire Beaumont x Bord des Eaux	Demande	Offre	Deficit	Retard		Remontee	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Nord Ouest	797 uv	792 uv	-	4"	10"	4 m	40 m
Bord des eaux	420 uv	416 uv	-	9"	25"	5 m	56 m
Beaumont nord	818 uv	825 uv	-	3"	7"	1 m	27 m
Beaumont sud	946 uv	924 uv	-	3"	9"	4 m	46 m

Giratoire Herne x Bord des Eaux	Demande	Offre	Deficit	Retard		Remontee	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Herne	128 uv	127 uv	-	1"	3"	0 m	13 m
Bord des eaux est	334 uv	333 uv	-	1"	3"	1 m	21 m
Rufisque	217 uv	224 uv	-	2"	5"	1 m	23 m
Bord des eaux ouest	492 uv	483 uv	-	1"	3"	1 m	27 m

Conclusions

Le vendredi soir, on note des remontées de file épisodiques sur toutes les branches du giratoire RD39 x RD40 et, très rarement, sur la branche nord du giratoire Parcolog. Ces remontées sont accentuées le samedi sans atteindre la saturation. Les autres giratoires sont fluides.

Chapitre 2

Situation projetée

2.1 Génération de trafic

Le projet prévoit la création d'un retail park de 13 000 m² de surface de vente composé de 12 enseignes. L'offre commerciale existante étant particulièrement dense, nous considérons un foisonnement de 80% entre les anciennes et les nouvelles enseignes.

La génération de trafic du projet est estimée à environ :

- 300 véhicules par sens en heure de pointe vendredi soir dont 60 nouveaux chalands,
- 540 véhicules par sens en heure de pointe samedi dont 110 nouveaux chalands.

2.2 Réseau viaire

La desserte du site par la clientèle s'effectue par le boulevard Herne et le chemin de Noyelles. La nouvelle liaison depuis le chemin de Noyelles n'est accessible en entrée que depuis le nord et vers le sud uniquement en sortie.



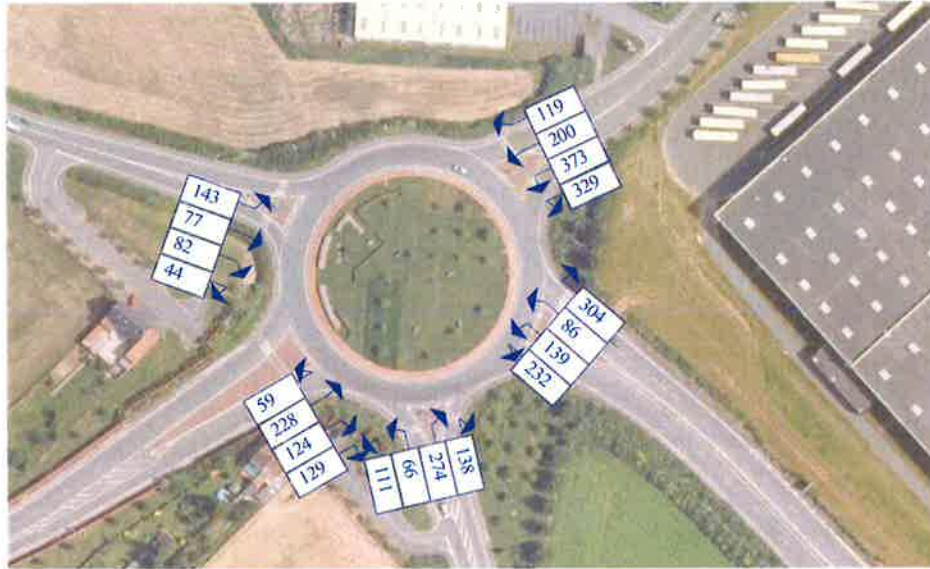
FIGURE 2.1: Desserte du site

RK

2.3 Trafics

Heure de pointe vendredi soir : 17h00-18h00

Giratoire RD39 x RD40



Giratoire Parcolog



Giratoire Beaumont x Bord des Eaux

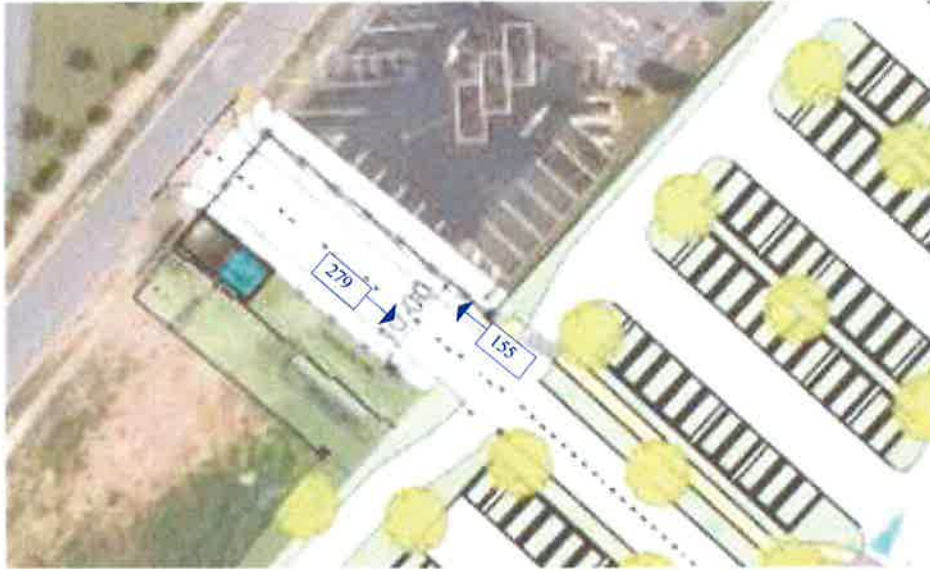


Giratoire Herne x Bord des Eaux



RR

Accès projet boulevard Herne



Accès projet chemin de Noyelles



A handwritten signature in black ink, appearing to be 'ML'.

Heure de pointe samedi : 16h00-17h00

Giratoire RD39 x RD40



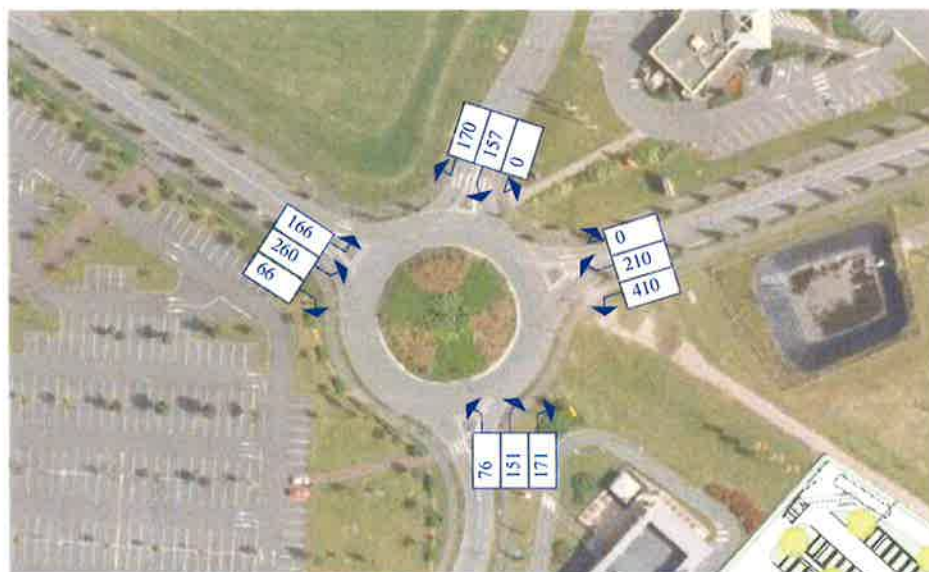
Giratoire Parcolog



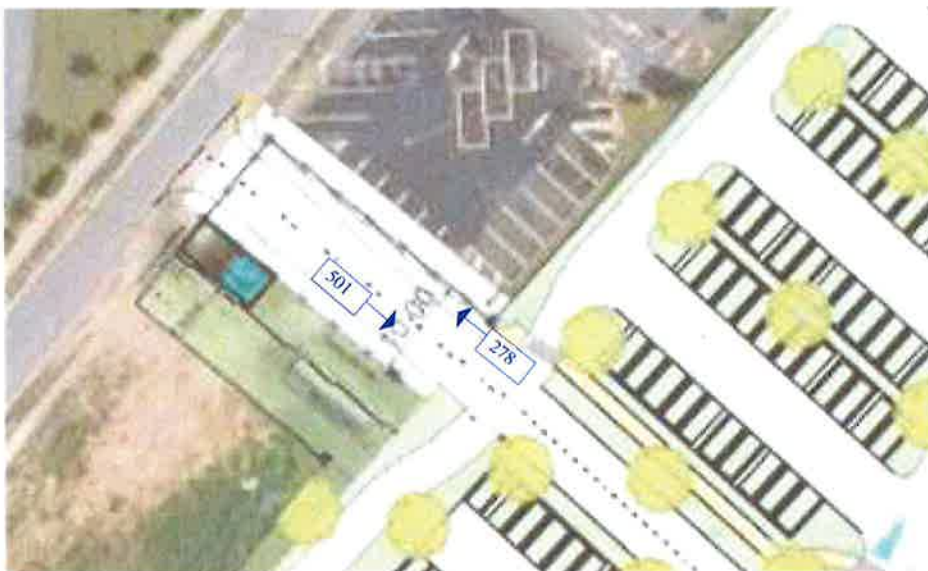
Giratoire Beaumont x Bord des Eaux



Giratoire Herne x Bord des Eaux



Accès projet boulevard Herne



Accès projet chemin de Noyelles



2.4 Analyse capacitaire statique

Giratoire RD39 x RD40

RD40 est		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
projet1 hps	667	47%	0vh	3vh	2s	0,4h	
projet1 hpsam	333	27%	1vh	6vh	5s	1,2h	
Noyellesl		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
projet1 hps	764	43%	0vh	3vh	1s	0,3h	
projet1 hpsam	433	27%	1vh	5vh	3s	0,9h	
RD39 nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
projet1 hps	296	46%	1vh	4vh	8s	0,8h	
projet1 hpsam	119	23%	3vh	10vh	22s	2,5h	
RD40 ouest		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
projet1 hps	480	47%	1vh	4vh	4s	0,6h	
projet1 hpsam	201	24%	2vh	8vh	11s	1,9h	
RD39 sud		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
projet1 hps	180	23%	2vh	8vh	13s	2,1h	
projet1 hpsam	-50	-8%	29vh	86vh	162s	31,6h	

L'analyse statique montre des difficultés en heure de pointe samedi depuis la RD39 sud (branche desservant Ikéa).

Giratoire Parcolog

Parcolog		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
projet1 hps	926	96%	0vh	2vh	2s	0,0h	
projet1 hpsam	811	100%	0vh	2vh	0s	0,0h	
Noyelles nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
projet1 hps	1010	51%	0vh	3vh	1s	0,2h	
projet1 hpsam	878	44%	0vh	3vh	1s	0,3h	
Noyelles sud		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
projet1 hps	1207	55%	0vh	2vh	0s	0,1h	
projet1 hpsam	1062	47%	0vh	3vh	1s	0,2h	

On ne note pas de difficulté sur ce giratoire.

Giratoire Beaumont x Bord des Eaux

Beaumont sud		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
projet1 hps	1001	53%	0vh	2vh	1s	0,1h	
projet1 hpsam	669	39%	0vh	3vh	1s	0,4h	

Beaumont nord		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
projet1 hps	1004	65%	0vh	2vh	1s	0,1h	
projet1 hpsam	698	52%	0vh	3vh	2s	0,3h	

Nord ouest (Auchan)		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
projet1 hps	864	58%	0vh	3vh	1s	0,2h	
projet1 hpsam	541	44%	1vh	4vh	3s	0,5h	

Bord des Eaux		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
projet1 hps	845	68%	0vh	3vh	2s	0,2h	
projet1 hpsam	653	60%	0vh	3vh	2s	0,3h	

On ne note pas de difficulté sur ce giratoire.

Giratoire Herne x Bord des Eaux

Bord des Eaux est		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
projet1 hps	1138	70%	0vh	2vh	1s	0,1h	
projet1 hpsam	829	57%	0vh	3vh	2s	0,3h	

Rufique		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
projet1 hps	1065	82%	0vh	2vh	1s	0,1h	
projet1 hpsam	788	71%	0vh	3vh	2s	0,2h	

Bord des Eaux ouest		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
projet1 hps	1088	72%	0vh	2vh	1s	0,1h	
projet1 hpsam	770	61%	0vh	3vh	2s	0,3h	

Herne		Réserve de capacité		Longueur de Stockage		Temps d'attente	
Périodes de trafic	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total	
projet1 hps	1209	82%	0vh	2vh	1s	0,1h	
projet1 hpsam	1025	72%	0vh	2vh	1s	0,1h	

On ne note pas de difficulté sur ce giratoire.

2.5 Analyse dynamique

Heure de pointe vendredi soir

Giratoire RD39 x RD40	Demande	Offre	Deficit	Retard		Remontee	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Noyelles	1012 uv	1006 uv	-	4"	9"	7 m	116 m
RD39 nord	340 uv	334 uv	-	19"	46"	14 m	133 m
RD39 sud	584 uv	589 uv	-	14"	32"	21 m	157 m
RD40 est	734 uv	734 uv	-	8"	21"	8 m	75 m
RD40 ouest	526 uv	529 uv	-	16"	38"	9 m	125 m

Giratoire Parcolog	Demande	Offre	Deficit	Retard		Remontee	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Noyelles nord	956 uv	946 uv	-	4"	7"	11 m	127 m
Parcolog	39 uv	39 uv	-	4"	11"	0 m	5 m
Noyelles sud	979 uv	978 uv	-	2"	3"	0 m	0 m

Giratoire Beaumont x Bord des Eaux	Demande	Offre	Deficit	Retard		Remontee	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Nord Ouest	619 uv	614 uv	-	3"	8"	2 m	37 m
Bord des eaux	392 uv	390 uv	-	3"	9"	2 m	44 m
Beaumont nord	712 uv	713 uv	-	2"	6"	1 m	31 m
Beaumont sud	869 uv	868 uv	-	2"	7"	3 m	54 m

Giratoire Herne x Bord des Eaux	Demande	Offre	Deficit	Retard		Remontee	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Herne	262 uv	265 uv	-	1"	4"	1 m	31 m
Bord des eaux est	494 uv	491 uv	-	2"	4"	3 m	50 m
Rufisque	241 uv	247 uv	-	3"	7"	2 m	32 m
Bord des eaux ouest	413 uv	408 uv	-	2"	5"	3 m	43 m

Accès au projet boulevard Herne	Demande	Offre	Deficit	Retard		Remontee	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Entrée Projet	279 uv	278 uv	-	0"	0"	0 m	0 m
Sortie Projet	155 uv	158 uv	-	0"	0"	0 m	3 m

Accès au projet chemin de Noyelles	Demande	Offre	Deficit	Retard		Remontee	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Noyelles sud	895 uv	895 uv	-	0"	1"	0 m	0 m
Noyelles nord	821 uv	813 uv	-	1"	2"	0 m	0 m
Sortie projet	145 uv	143 uv	-	3"	8"	1 m	21 m

Heure de pointe samedi

Giratoire RD39 x RD40	Demande	Offre	Deficit	Retard		Remontee	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Noyelles	1175 uv	1180 uv	-	6"	15"	21 m	274 m
RD39 nord	406 uv	374 uv	-	2'51"	4'33"	187 m	661 m
RD39 sud	696 uv	684 uv	-	1'06"	2'01"	117 m	395 m
RD40 est	877 uv	872 uv	-	31"	1'12"	29 m	171 m
RD40 ouest	627 uv	588 uv	-	2'17"	4'26"	130 m	660 m

Giratoire Parcolog	Demande	Offre	Deficit	Retard		Remontee	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Noyelles nord	1131 uv	1133 uv	-	5"	9"	15 m	169 m
Parcolog	1 uv	0 uv	-	0"	-	0 m	0 m
Noyelles sud	1171 uv	1135 uv	-	2"	3"	0 m	0 m

Giratoire Beaumont x Bord des Eaux	Demande	Offre	Deficit	Retard		Remontee	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Nord Ouest	687 uv	678 uv	-	6"	15"	5 m	58 m
Bord des eaux	433 uv	434 uv	-	5"	13"	3 m	63 m
Beaumont nord	844 uv	837 uv	-	3"	9"	2 m	40 m
Beaumont sud	1051 uv	1018 uv	-	4"	10"	6 m	57 m

Giratoire Herne x Bord des Eaux	Demande	Offre	Deficit	Retard		Remontee	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Herne	404 uv	407 uv	-	2"	6"	3 m	39 m
Bord des eaux est	620 uv	603 uv	-	3"	7"	7 m	79 m
Rufisque	327 uv	323 uv	-	4"	11"	4 m	43 m
Bord des eaux ouest	492 uv	496 uv	-	4"	10"	6 m	62 m

Accès au projet boulevard Herne	Demande	Offre	Deficit	Retard		Remontee	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Entrée Projet	501 uv	491 uv	-	0"	0"	0 m	17 m
Sortie Projet	278 uv	281 uv	-	0"	0"	0 m	8 m

Accès au projet chemin de Noyelles	Demande	Offre	Deficit	Retard		Remontee	
	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Max	Moyenne	Max
Noyelles sud	1082 uv	1049 uv	-	0"	1"	0 m	0 m
Noyelles nord	907 uv	908 uv	-	1"	2"	0 m	0 m
Sortie projet	262 uv	262 uv	-	5"	12"	2 m	38 m

Conclusions

L'arrivée du projet impacte peu les aménagements existants. Le nouvel accès permet de limiter l'augmentation de trafic au sein de la zone d'activité et notamment sur les giratoires Herne x Bord des Eaux et Beaumont x Bord des Eaux.

Annexes

Explication logiciel Girabase

Introduction au logiciel Girabase ©

(Le texte qui suit est extrait de la documentation du logiciel *Girabase*).

On peut considérer que la plage de bon fonctionnement d'un carrefour giratoire en heure de pointe va de 25% à 80% de réserve de capacité sur toutes les entrées.

Si la réserve de capacité est supérieure à 80% sur toutes les entrées, le carrefour giratoire n'est probablement pas justifié.

Si la réserve de capacité est supérieure à 50% pour une entrée donnée, il y a lieu de vérifier que l'entrée n'est pas surdimensionnée. Par exemple, s'il est prévu 2 voies (7 m), on envisagera de rétrécir à 1 voie (3,5 ou 4 m). Ceci laissera une capacité suffisante et améliorera la sécurité (traversée piétonne, vitesse d'entrée en heure creuse...).

Si toutes les entrées ont une large réserve de capacité (plus de 50%), le dimensionnement global du giratoire pourra être réduit: un rayon de 15 à 20 m peut suffire plutôt que 35 à 50 m pour des 3 ou 4 branches (ceci va aussi dans le sens de la sécurité en heure creuse). La largeur de la chaussée annulaire n'a que rarement besoin d'être supérieure à 8 ou 9 m (on rappelle qu'un anneau à 3 voies n'est justifié que si au moins une entrée est à 3 voies).

Si la réserve de capacité d'une entrée est comprise entre 5 et 25%, des files d'attente assez longues peuvent être prévisibles aux hyperpointes (périodes courtes à l'intérieur de l'heure de pointe) ou aux pointes hebdomadaires ou saisonnières. Sur les axes à fortes pointes saisonnières, il sera nécessaire d'étudier le carrefour dans le contexte de ces pointes. Ceci peut être fâcheux si un autre carrefour (feux ou giratoire) existe à proximité immédiate (moins de 100 m). On cherchera soit à élargir l'entrée (sur 30 ou 40 m), ou à agrandir le rayon ou la largeur de l'anneau.

Si la réserve de capacité est inférieure à 5% et à fortiori, si elle est négative, de fortes perturbations sont à craindre: files d'attente importantes, saturation. Suivant le type de giratoire et la répartition des trafics, quelques solutions sont présentées ci-après.

1. *Élargissement de la largeur d'entrée:*

Si le trafic entrant est supérieur au trafic gênant, le passage de 1 à 2 voies ou de 2 à 3 voies améliorera nettement la capacité.

Si le trafic entrant est inférieur au trafic gênant mais supérieur à la moitié du trafic gênant, le passage de 1 à 2 voies peut encore être une solution intéressante.

Sinon, il faut chercher à réduire l'importance du trafic gênant.

2. *Élargissement de l'îlot séparateur*

La capacité d'une entrée est liée au trafic gênant au droit de l'entrée étudiée (rappel: composé du trafic circulant sur l'anneau au droit de l'entrée et d'une partie du trafic sortant). Or, l'influence du trafic sortant dépend de la largeur de l'îlot séparateur (plus l'îlot est large, plus l'automobiliste en attente en entrée peut distinguer rapidement les véhicules qui vont sortir de ceux qui vont continuer à tourner sur l'anneau).

Dans le cas où le trafic sortant représente entre 25 et 75% du trafic gênant, et si l'îlot séparateur fait moins de 5 mètres, son élargissement peut donner des résultats intéressants.

3. *Élargissement de la largeur d'anneau*

Pour les petits giratoires (rayon d'îlot central inférieur à 10 m), une largeur d'anneau trop étroite peut entraîner une perte de capacité (assez faible cependant). Si un anneau de moins de 6 m était prévu, le passer à 8 m ou plus, diminuera la gêne des véhicules tournant.

Si l'emprise du giratoire est limitée, l'élargissement de la chaussée annulaire peut être obtenu en réduisant le rayon de l'îlot central.

Pour les giratoires plus grands, lorsque les mouvements de tourne à gauche sont importants, un anneau large (9 à 10 m plutôt que 7 à 8) permettra de diminuer sensiblement l'importance du trafic gênant en favorisant la circulation sur 2 files dans l'anneau.

Il faut dans tous les cas, éviter les anneaux de plus de 10 m qui sont néfastes du point de vue sécurité (sauf si une entrée au moins est à 3 voies).

Si le giratoire reste très saturé lorsqu'on a testé toutes les possibilités d'utilisation de l'espace disponible, les solutions sont:

- l'affectation de voies directes de tourne à droite si un tel mouvement est particulièrement important (mais attention à l'heure de pointe inverse);
- la dénivellation de mouvements directs;
- la remise en cause du plan de circulation.

Comptages automatiques

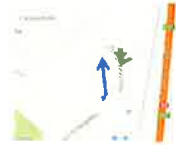
Commune de NOYELLES-GODAULT
 COMPTAGES ROUTIERS
 (DEBIT VL/PL)
 Point : 1
 Sens : 1
 Voie : RUE DE BEAUMONT
 Direction : VERS AVENUE DU BORD DES EAUX
 Période : Du 13/06/2014 au 19/06/2014

FLUX	Unité : Nombre de véhicules																								Total
	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	
VL	15	9	3	7	17	65	84	152	373	569	521	448	607	539	694	638	621	800	697	461	265	168	101	41	7 888
PL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
TMJO	9	4	4	9	16	65	77	145	304	477	451	418	571	521	642	572	585	670	598	360	207	141	84	27 696	
TMJA	16	7	6	8	15	53	66	117	263	435	450	433	533	485	590	552	572	621	563	338	216	137	84	30 604	

PL	Unité : Nombre de véhicules																								Total
	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	
VL	2	0	0	0	3	3	12	20	20	33	22	27	23	17	15	10	21	16	8	13	1	5	1	0	278
PL	0	0	0	0	1	1	5	0	5	0	1	1	4	7	10	14	5	10	5	2	1	2	1	0	109
TMJO	1	0	0	0	4	4	20	14	25	22	27	20	14	19	23	20	11	18	12	2	4	3	0	1	253
TMJA	1	0	0	0	2	3	11	15	17	20	18	19	13	14	15	12	11	11	7	5	3	2	1	0	202

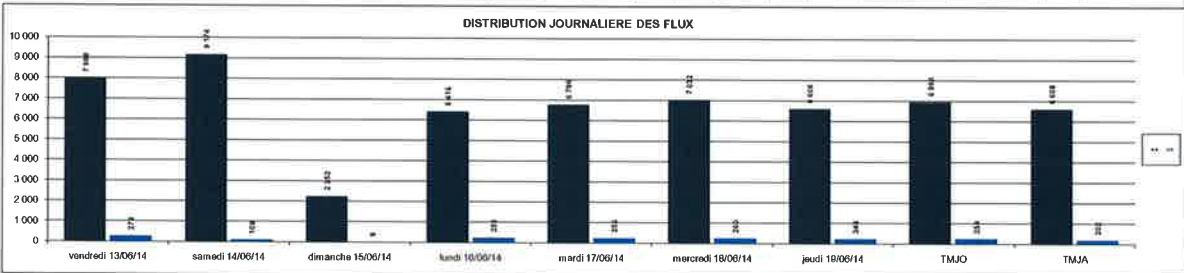
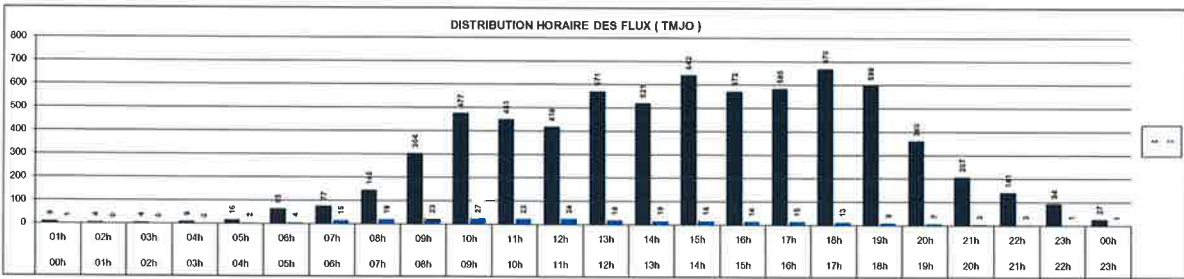
TVC	Unité : Nombre de véhicules																								Total
	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	
VL	17	9	3	7	20	68	96	172	359	543	475	600	556	709	648	642	818	703	474	268	203	105	41	8 248	
PL	0	0	0	0	1	1	5	0	5	0	1	1	4	7	10	14	5	10	5	2	1	2	1	0	109
TMJO	17	9	3	7	20	68	96	172	359	543	475	600	556	709	648	642	818	703	474	268	203	105	41	8 248	
TMJA	17	7	6	9	17	56	77	131	282	455	458	481	549	499	605	564	583	631	571	363	219	139	85	31 610	

TMJO TVC	7225
TMJA TVC	6810
TMJO PL	259
TMJA PL	202
	3,6%
	3,0%



VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
 TVC = Tous véhicules confondus

TMJO = Trafic moyen journalier ouvrable (lundi-vendredi)
 TMJA = Trafic moyen journalier annuel (lundi-dimanche)



Handwritten signature

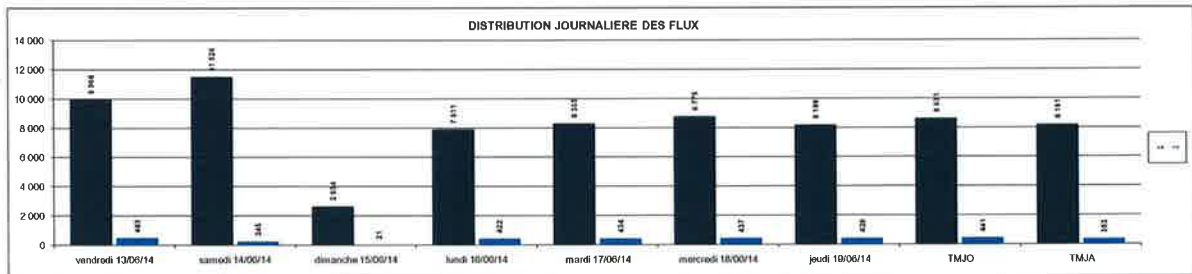
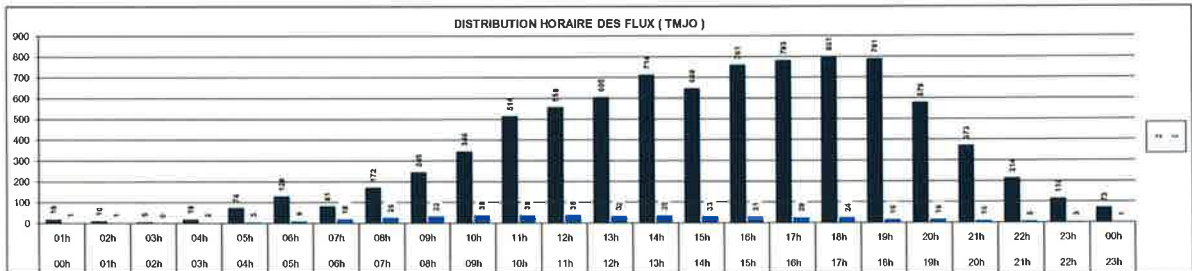
Unité	Nombres de véhicules																								Total	
	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h		
VL	vendredi 13/06/14	37	15	8	15	63	124	84	172	283	423	599	658	605	758	887	841	824	808	850	754	482	322	180	128	9 808
	samedi 14/06/14	66	35	12	10	25	60	58	65	118	241	737	925	886	659	870	1 000	1 127	1 132	878	516	356	243	164	11 828	
	dimanche 15/06/14	107	42	27	18	10	9	13	10	10	18	83	182	168	164	227	258	207	200	225	150	194	124	71	57	2 854
	lundi 16/06/14	7	4	5	27	72	131	70	172	213	299	480	520	554	604	652	705	722	795	781	493	274	159	77	35	7 811
	mardi 17/06/14	16	4	4	19	81	130	82	165	236	360	578	645	660	664	815	738	773	756	701	522	384	183	132	72	8 205
mercredi 18/06/14	20	10	5	23	76	128	84	175	236	305	498	538	640	748	881	803	850	860	840	672	372	192	81	63	8 775	
jeudi 19/06/14	17	11	5	13	79	134	87	176	206	352	495	529	543	604	607	718	746	727	742	539	341	213	105	89	8 198	
TMJO	19	10	5	19	74	129	81	172	245	346	514	558	605	714	648	761	783	801	779	579	373	214	116	73	8 631	
TMJA	39	18	9	18	58	105	68	135	195	309	447	554	583	633	620	724	750	768	758	680	388	221	127	84	9 191	
PL	vendredi 13/06/14	3	1	0	2	3	9	22	24	42	35	35	42	38	34	37	38	28	33	21	23	7	5	2	1	483
	samedi 14/06/14	0	0	0	3	1	3	10	15	7	14	18	23	21	12	16	22	24	18	14	11	7	5	2	1	245
	dimanche 15/06/14	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	2	0	1	1	0	1	0	4	3	0	3	1	21
	lundi 16/06/14	0	0	0	0	7	8	18	20	22	42	42	37	28	35	35	40	48	21	7	10	5	2	0	2	422
	mardi 17/06/14	1	0	1	2	5	9	16	27	34	30	44	40	32	39	30	27	23	22	14	10	11	4	3	1	424
mercredi 18/06/14	1	3	0	3	4	9	16	27	30	42	31	34	36	31	31	38	22	20	11	19	9	7	4	2	437	
jeudi 19/06/14	2	3	1	1	4	11	16	31	43	40	39	20	35	31	25	20	13	12	11	3	4	1	3	1	428	
TMJO	1	1	0	2	5	9	18	26	32	38	38	32	35	33	31	28	24	16	16	10	5	3	1	1	441	
TMJA	1	1	0	2	5	9	14	21	24	29	30	31	29	27	26	25	23	19	13	14	8	4	3	1	393	
TVC	vendredi 13/06/14	40	10	8	17	66	133	100	196	325	458	634	700	733	832	724	879	852	901	911	787	499	327	181	120	10 451
	samedi 14/06/14	68	35	12	13	26	83	69	80	125	355	755	948	907	711	866	1 031	1 151	1 187	1 148	689	523	301	245	165	11 771
	dimanche 15/06/14	108	42	27	18	10	9	13	19	21	83	181	184	186	165	228	250	207	201	225	154	187	124	74	58	2 875
	lundi 16/06/14	7	4	5	27	79	139	86	192	235	331	532	567	582	609	687	730	769	813	809	500	264	164	78	35	8 333
	mardi 17/06/14	17	4	5	21	85	139	98	192	270	360	572	580	621	703	645	765	790	778	715	546	395	187	125	73	8 739
mercredi 18/06/14	21	10	5	20	80	137	100	202	295	347	488	672	682	779	712	842	872	880	851	591	381	199	88	65	9 212	
jeudi 19/06/14	18	14	6	14	83	145	103	207	289	355	538	567	569	729	638	741	772	747	755	551	352	218	109	70	8 828	
TMJO	21	11	6	21	79	139	99	188	277	384	552	568	637	748	681	791	811	825	807	685	382	219	118	74	9 072	
TMJA	40	19	10	19	61	112	82	155	219	337	517	585	609	660	646	750	773	788	772	574	376	225	130	85	8 544	

TMJO TVC	9072	TMJA TVC	8544
TMJO PL	441	TMJA PL	353
	4.9%		4.1%



VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
TVC = Tous véhicules confondus

TMJO = Trafic moyen journalier ouvrable (lundi-vendredi)
TMJA = Trafic moyen journalier annuel (lundi-dimanche)



RL

Commune de HENIN-BEAUMONT COMPTAGES ROUTIERS (DEBIT VL/PL)	Point 2	Sens 1	Voie : BOULEVARD HERNE Direction : VERS AVENUE DU BORD DES EAUX Période : Du 13/06/2014 au 19/06/2014	Page 1/2
--	------------	-----------	---	----------

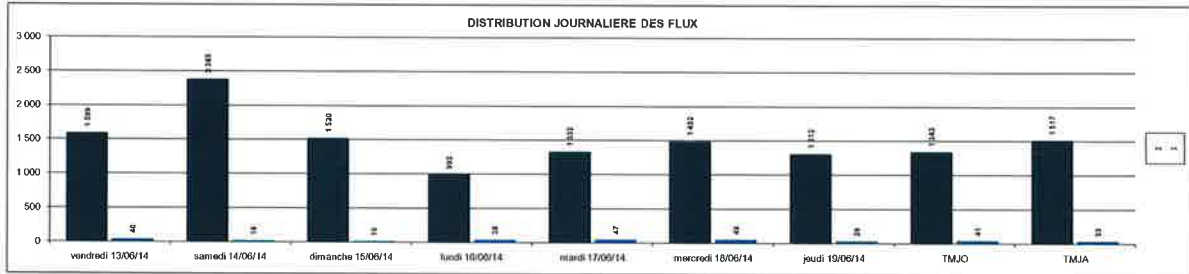
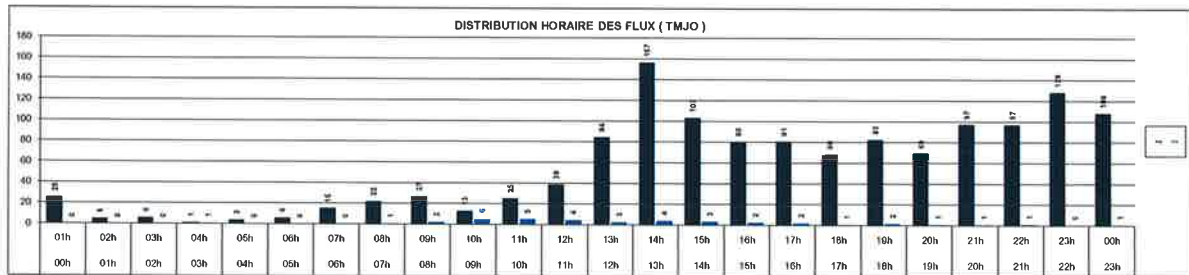
FLUX	Unité	Nombre de véhicules																								Total
		00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	
VL	vendredi 13/06/14	03	19	19	2	1	7	14	21	23	18	38	35	89	141	98	77	89	59	64	113	140	152	184	222	1 569
	samedi 14/06/14	101	03	8	4	2	0	2	11	9	26	40	43	81	101	104	101	135	179	166	142	178	202	249	222	1 550
	dimanche 15/06/14	119	01	30	10	4	4	2	4	4	12	21	34	67	111	128	119	102	82	187	80	124	77	60	62	1 520
	lundi 16/06/14	8	2	5	2	3	8	19	26	26	11	23	44	78	127	87	64	61	45	59	50	61	62	73	59	892
	mardi 17/06/14	11	0	1	1	3	6	17	22	29	15	17	43	73	170	94	78	65	53	63	72	120	100	104	102	1 332
	mercredi 18/06/14	26	3	4	0	5	1	12	22	32	11	33	60	104	181	137	112	122	120	311	69	87	74	65	85	1 404
	jeudi 19/06/14	18	0	3	0	5	7	15	18	24	10	17	28	78	104	111	81	70	58	65	60	100	104	158	112	1 312
TMJO	25	5	6	1	5	8	16	22	27	13	25	39	84	157	103	80	81	68	63	68	97	97	128	108	1 343	
TMJA	49	21	10	4	3	5	11	18	23	15	27	39	83	151	114	87	92	84	111	81	113	109	124	114	1 517	
PL	vendredi 13/06/14	0	0	0	0	0	0	2	1	3	7	5	4	3	4	2	2	0	0	4	1	0	0	1	1	40
	samedi 14/06/14	1	0	0	2	0	0	0	0	1	0	1	1	1	3	2	0	2	0	0	0	2	1	0	1	18
	dimanche 15/06/14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	2	1	2	1	0	1	10
	lundi 16/06/14	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5	5	4	3	2	4	0	2	1	0	2	0	0	38
	mardi 17/06/14	0	0	1	0	0	0	2	4	8	6	7	2	5	4	2	4	2	0	0	0	0	1	1	1	47
	mercredi 18/06/14	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	6	3	4	4	7	3	2	2	2	1	3	0	0	0	49
	jeudi 19/06/14	1	0	0	1	0	0	0	0	4	2	3	3	0	5	1	3	0	0	0	1	1	3	0	0	39
TMJO	0	0	0	1	0	0	9	1	2	6	5	4	3	4	3	2	2	1	2	1	1	1	1	1	41	
TMJA	0	0	0	1	0	0	9	0	2	4	4	3	2	3	3	2	2	1	1	1	1	1	1	0	33	
TVC	vendredi 13/06/14	03	19	18	2	1	7	16	22	28	25	41	42	92	145	100	79	89	59	69	113	140	153	185	1 629	
	samedi 14/06/14	107	03	8	6	2	0	2	11	9	30	40	44	92	162	187	163	138	101	166	142	178	204	250	2 402	
	dimanche 15/06/14	119	01	30	10	4	4	2	4	4	12	21	34	68	112	128	119	102	82	187	80	124	77	60	1 530	
	lundi 16/06/14	8	2	5	3	3	8	18	26	26	11	28	49	82	130	90	56	65	45	61	51	64	73	59	1 030	
	mardi 17/06/14	11	0	2	1	3	6	17	24	33	21	29	50	75	175	88	80	66	55	63	72	120	106	105	1 279	
	mercredi 18/06/14	26	3	4	1	0	1	12	22	32	19	41	43	108	185	144	115	124	128	313	70	90	74	65	1 541	
	jeudi 19/06/14	18	0	3	1	5	7	15	18	28	12	20	31	78	109	112	84	70	58	65	61	102	107	158	1 341	
TMJO	25	5	6	2	4	6	16	22	29	19	31	43	87	161	107	83	83	68	84	70	94	98	129	1 384		
TMJA	50	21	10	4	3	5	12	18	23	19	31	42	85	154	121	89	93	87	112	82	114	110	139	1 150		

TMJO TVC	1384	TMJA TVC	1550
TMJO PL	41	TMJA PL	33
	2,9%		2,1%



VL = Véhicules légers PL = Poids lourds
 TVC = Tous véhicules confondus

TMJO = Trafic moyen journalier ouvrable (lundi-vendredi)
 TMJA = Trafic moyen journalier annuel (lundi-dimanche)



Handwritten signature

Commune de HENIN-BEAUMONT
COMPTAGES ROUTIERS
(DEBIT VL/PL)

Point
2

Sens
2

Voie : BOULEVARD HERNE
Direction : VERS -
Période : Du 13/06/2014 au 19/06/2014

Page 1/2

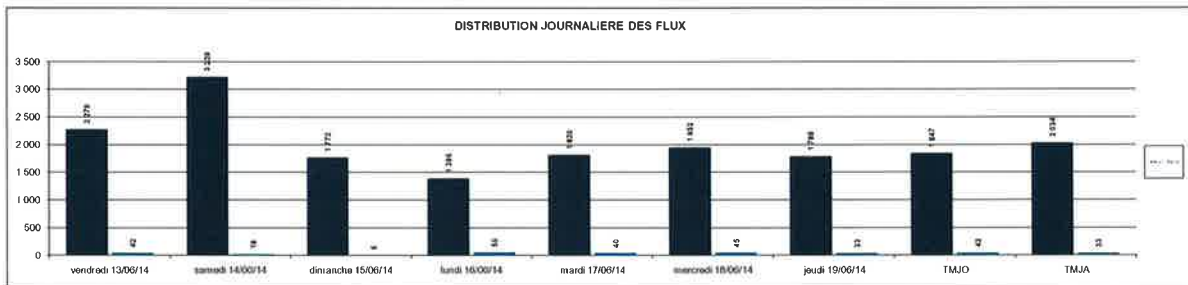
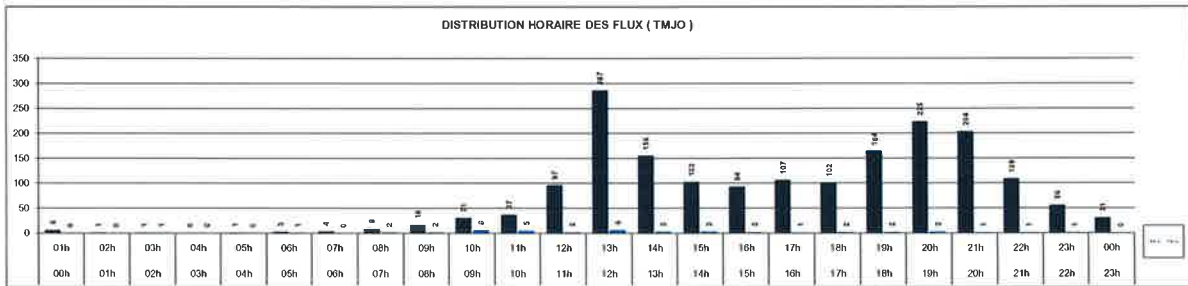
Unif	Nombre de véhicules	Heures																								Total	
		00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h	07h	08h	09h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h		
VL	vendredi 13/06/14	13	2	0	0	1	2	1	12	17	38	41	107	207	155	75	75	133	103	166	280	318	224	128	67	2 279	
	samedi 14/06/14	30	3	2	2	2	5	1	30	12	30	47	120	205	204	168	199	244	220	242	349	424	275	172	70	3 229	
	dimanche 15/06/14	62	14	3	1	4	5	1	4	8	16	54	68	140	225	132	144	159	105	150	167	175	52	33	22	1 772	
	lundi 16/06/14	6	0	0	2	1	5	4	9	10	23	38	82	271	124	80	87	78	78	98	127	137	82	38	20	1 396	
	mardi 17/06/14	7	0	1	0	2	2	3	10	21	38	26	84	297	159	82	81	96	94	171	259	236	93	34	22	1 820	
	mercredi 18/06/14	3	2	0	0	1	2	0	7	17	34	52	120	318	168	181	131	144	118	130	225	157	87	31	18	1 952	
	jeudi 19/06/14	3	0	3	0	1	3	6	7	15	24	28	90	250	164	98	95	87	115	234	220	175	81	53	30	1 788	
	TMJO	6	1	1	0	1	3	4	9	18	31	37	97	287	156	103	94	107	102	164	225	204	108	56	31	1 847	
TMJA	19	3	1	1	2	3	3	12	15	30	41	101	283	180	121	116	134	119	173	234	231	125	70	36	2 034		
PL	vendredi 13/06/14	0	0	0	0	0	0	1	2	4	8	6	3	3	1	0	2	1	2	1	4	1	1	2	0	42	
	samedi 14/06/14	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	2	1	0	0	0	1	6	2	1	18	
	dimanche 15/06/14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	6	
	lundi 16/06/14	0	0	0	1	0	0	0	1	2	7	6	2	14	4	0	4	2	0	4	0	1	2	0	0	0	50
	mardi 17/06/14	0	0	1	0	0	1	0	3	2	7	5	3	7	0	3	1	1	2	1	3	0	0	0	0	0	40
	mercredi 18/06/14	0	0	0	1	1	2	0	0	1	6	5	1	5	1	7	2	2	3	3	4	0	0	1	0	0	45
	jeudi 19/06/14	0	0	3	0	0	1	0	2	1	1	2	1	3	6	3	1	0	1	1	0	3	1	0	1	0	33
	TMJO	0	0	1	0	0	1	0	2	2	6	5	2	6	3	2	1	2	2	1	2	1	1	1	1	0	42
TMJA	0	0	1	0	0	1	0	1	1	4	3	1	5	2	2	2	1	1	1	2	2	1	1	1	0	33	
TVC	vendredi 13/06/14	13	2	0	0	1	2	2	14	21	46	47	110	300	156	75	77	134	105	167	290	317	225	130	67	2 321	
	samedi 14/06/14	30	3	2	3	2	5	1	30	12	39	47	126	269	204	200	244	220	242	350	430	277	173	76	3 247		
	dimanche 15/06/14	62	14	3	1	4	5	1	4	8	16	54	68	140	226	132	144	159	105	150	168	179	52	33	2 222		
	lundi 16/06/14	6	0	0	3	1	5	4	10	21	30	44	84	285	138	80	91	78	79	102	127	138	84	38	20	1 406	
	mardi 17/06/14	7	0	2	0	2	3	3	13	23	45	33	87	304	169	85	82	97	96	172	262	236	93	34	22	1 850	
	mercredi 18/06/14	3	2	0	1	2	4	6	7	18	40	57	121	323	169	188	133	146	121	133	229	157	87	32	18	1 997	
	jeudi 19/06/14	3	0	0	0	1	4	6	9	18	25	30	91	253	172	101	96	87	116	235	226	176	82	53	31	1 821	
	TMJO	6	1	2	1	1	4	4	11	20	37	42	99	293	159	106	96	108	103	168	227	205	119	57	32	1 889	
TMJA	19	3	2	1	2	4	3	13	17	34	45	102	288	182	123	118	135	129	174	236	234	126	70	37	2 067		

TMJO TVC	1889	TMJA TVC	2067
TMJO PL	42 2.2%	TMJA PL	33 1.6%



VL = Véhicules légers - PL = Poids lourds
TVC = Tous véhicules confondus

TMJO = Trafic moyen journalier court terme (lundi-vendredi)
TMJA = Trafic moyen journalier annuel (lundi-dimanche)



Handwritten signature

HENIN BEAUMONT

Parcelle	51 680 m ² (avec bassin)	Voirie VL	779 ml	4 740 m ²
		Voirie PL	621 ml	4 030 m ²
		Voirie Verte	676 ml	1 143 m ²
		Piste cyclable	165 ml	412 m ²
		Béton désactivé	2 005 m ²	
		Stationnement Enrobé	9 770 m ²	
		dont Stat. 2 roues	253 m ²	
		Places Evergreen	4 392 m ²	
		Espaces verts	9 693 m ²	
		Autre (Déchets...)	123 m ²	
Emprise				
		(compris auvents)		
			16 461 m ²	
		(sans auvents)		
			15 372 m ²	

SdP Retail	SdP	15 167 m ²
RdC		15 167 m ²

STATIONNEMENT

Surface aires de stationnement mesurée	Surface imperméabilisable	Différence
--	---------------------------	------------

= 0,75 % de la SDP selon la loi du 24 mars 2014

Retail	
Surface déductible	
Places à Alim. Electriques	
Places Co-voiturage	
Places en Evergreen	

(Places proposées)

491 PI	Surface mesurée	14 162 m ²
25 PI	Base	
24 PI	Surface déduite	313 m ²
351 PI		300 m ²
		2 196 m ²
	déductions	2 809 m ²
	Total	11 354 m ²

(pm)

> 2%	11 PI	179 m ²
------	-------	--------------------

<	Retail	11 375 m ²	Conforme
---	--------	-----------------------	----------

Nombre d'arbres sur aires de stationnement

Taux

1/50 m² de terrain

Surface de terrain dédié au stationnement : 14 162 m²

Nombre d'arbre sur aires de stationnement : 283 arbres

Nombre total d'arbres : 421 arbres

Fait le : 01/02/2016

Annexe 9 – note de calcul relative aux surfaces de stationnement

RL

Bulles

Lignes de Bus à Haut Niveau de Service



devient



Projet de Bus à Haut Niveau de Service
sur les agglomérations de Lens / Liévin et Henin / Carvin

Dossier de concertation

Novembre 2014



Faire des transports en commun,
une seconde nature !

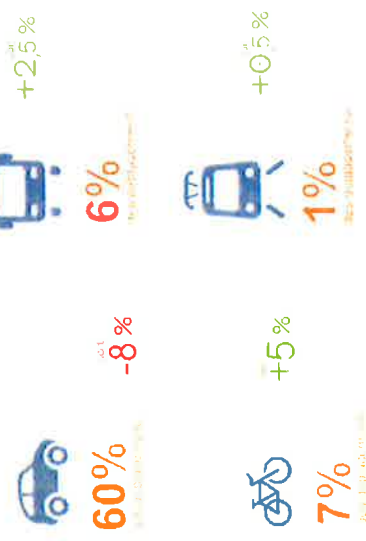
ANNEXE 10 - 1

P

Offrir une alternative crédible au tout automobile

1 La priorité donnée aux transports en commun

Les objectifs du Plan de déplacements urbains de SMT AG en général et du projet Bulles en particulier sont clairs : faire progresser l'usage des transports en commun



2 Une réponse adaptée aux enjeux du territoire

Pour se donner les moyens de répondre aux objectifs choisis, le Plan de Déplacements urbains liste des actions à entreprendre d'ici à l'horizon 2024. Celles-ci sont au nombre de 29, réparties sous la forme de 6 défis à relever :

- ▶ 1 : Un droit à la mobilité pour tous
- ▶ 2 : Se déplacer à pied et à vélo !
- ▶ 3 : Associer transport et urbanisme
- ▶ 4 : Faciliter les échanges vers les territoires voisins
- ▶ 5 : Mieux informer les habitants et assurer un suivi des actions
- ▶ 6 : Penser à l'intermodalité pour le transport de marchandises

Des éléments complémentaires à la compréhension du projet de PDU sont disponibles sur notre site Internet : www.smt-artois-gohelle.fr

Le projet Bulles s'inscrit dans le premier défi qui est "Un droit à la mobilité pour tous" et a pour ambition :

- ▶ d'améliorer les dessertes (rapidité, fréquence horaire, fiabilité) en transport public des principaux axes du territoire
- ▶ d'augmenter la fréquentation du réseau de transport public avec un réseau TADAO performant, économique et plus écologique,
- ▶ d'offrir des solutions aux actifs avec un meilleur niveau de service vers les zones d'emplois (amplitude horaire, fréquence, confort),
- ▶ de limiter les nuisances des trafics routiers de transit dans les centres-villes,
- ▶ de participer à l'amélioration du cadre de vie.

Pourquoi le projet Bulles ?

partie 2

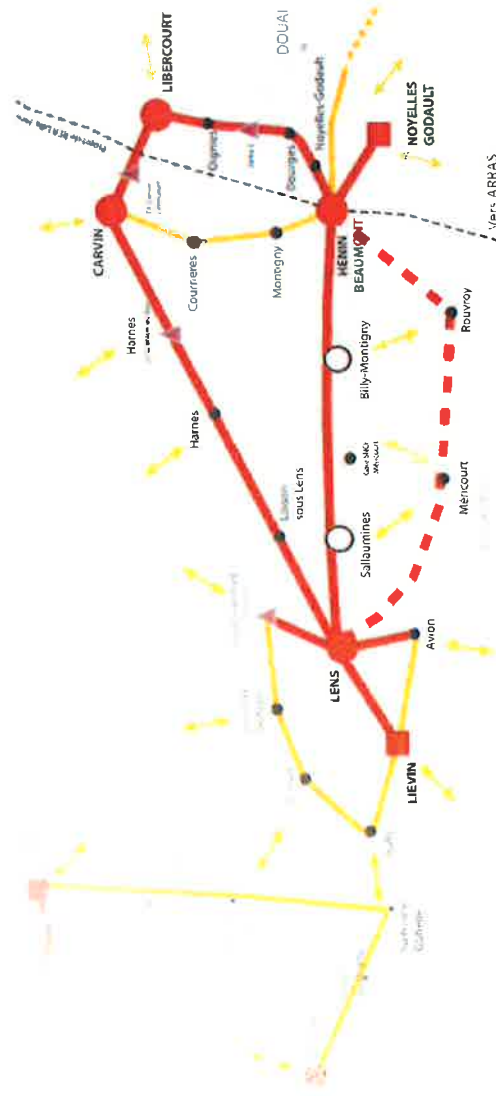
Repenser les liens entre villes, quartiers et zones d'emplois !

3 Une ambition pour le bassin minier

- ▶ **Créer un mode de déplacement performant**
 - en lien avec les pôles d'échanges du territoire, et facilitant l'intermodalité
 - répondant aux attentes des usagers et notamment des salariés
 - créant un lien fort entre pôles de vie et pôles d'activité économique
 - facilitant la mobilité et accessible pour tous
- ▶ **Créer une dynamique pour l'ensemble du réseau TADAO**
- ▶ **Donner une nouvelle image aux transports en commun sur le territoire**
- ▶ Développer les autres **modes doux de déplacements**, notamment par la création de pistes cyclables
- ▶ Etre vecteur de **développement social**
- ▶ Faire entrer le réseau de bus dans la troisième révolution industrielle, et **diminuer les émissions de CO²**.
- ▶ contribuer à la **requalification des espaces publics**.
- ▶ Participer à donner **une nouvelle attractivité aux territoires** et au développement économique

Exemple d'aménagement urbain assurant la priorité des bus à un carrefour à feux

Ce réseau, des milliers de possibilités de déplacements



Les pôles d'échanges

Matérialisés par les cercles rouges sur le schéma ci-dessus, ces pôles d'échanges doivent assurer l'intermodalité du réseau : Train + Bus+ Vélo + Parking ...

Dans le projet Bulles, chaque station est considérée comme un mini pôle d'échanges. En effet des connexions avec les bus des lignes régulières sont anticipées et des arceaux vélos seront prévus à l'extrémité des quais.

Les parcs relais

À ce stade du projet, une dizaine de parkings relais est envisagé dont notamment ceux à créer dans les zones pressenties suivantes :

- ▶ Parc Stade couvert à Liévin ;
- ▶ Parc Bollaert à Lens ;
- ▶ Zone commerciale de Vendin ;
- ▶ Avion, échangeur N17 ;
- ▶ Sallaumines
- ▶ Parc Sainte-Henriette à Hénin-Beaumont ;
- ▶ Noyelles-Godault ;
- ▶ Libercourt, proche échangeur A1 ;
- ▶ Dourges, proche échangeur A21 ;

Ces parkings sont tous en surface et disposeront d'un système de contrôle d'accès.

La localisation et le dimensionnement des parcs relais devront être confirmés, étudiés et précisés suite à la concertation.

SMTI
Syndicat Mixte des Transports et des Infrastructures

Schéma global de mobilité



La Bulle 1

Fréquence de passage :
Heures de pointes : 7 min
Heures creuses : 15 min

Amplitude horaire : 5h00 - 23h00
Vitesse commerciale : 23 km/h
Nombre de véhicules : 19 bus

Estimation de fréquentation :
14 800 voyages/jour
chiffre estimatif à horizon 2022



La Bulle 5

Fréquence de passage :
Heures de pointes : 15 min
Heures creuses : 30 min

Amplitude horaire : 5h00 - 23h00
Vitesse commerciale : 23 km/h
Nombre de véhicules : 8 bus

Estimation de fréquentation :
5 300 voyages/jour
chiffre estimatif à horizon 2022



La Bulle 3

Fréquence de passage :
Heures de pointes : 7 min
Heures creuses : 15 min

Amplitude horaire : 5h00 - 23h00
Vitesse commerciale : 23 km/h
Nombre de véhicules : 15 bus

Estimation de fréquentation :
7 200 voyages/jour
chiffre estimatif à horizon 2022



La Bulle 7

Fréquence de passage :
Heures de pointes : 15 min
Heures creuses : 30 min

Amplitude horaire : 5h00 - 23h00
Vitesse commerciale : 23 km/h
Nombre de véhicules : 7 bus

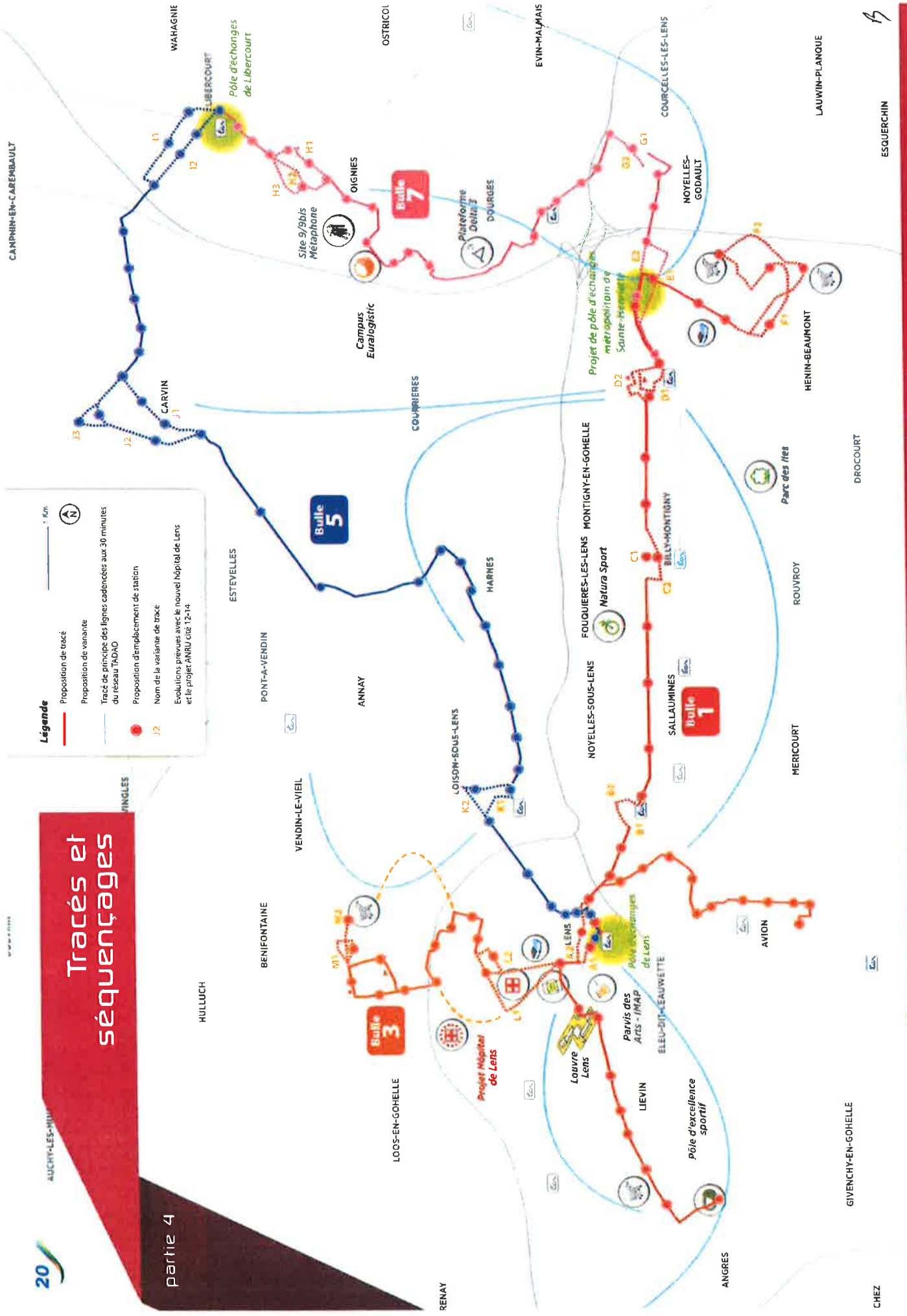
Estimation de fréquentation :
2 100 voyages/jour
chiffre estimatif à horizon 2022

Tracés et séquences

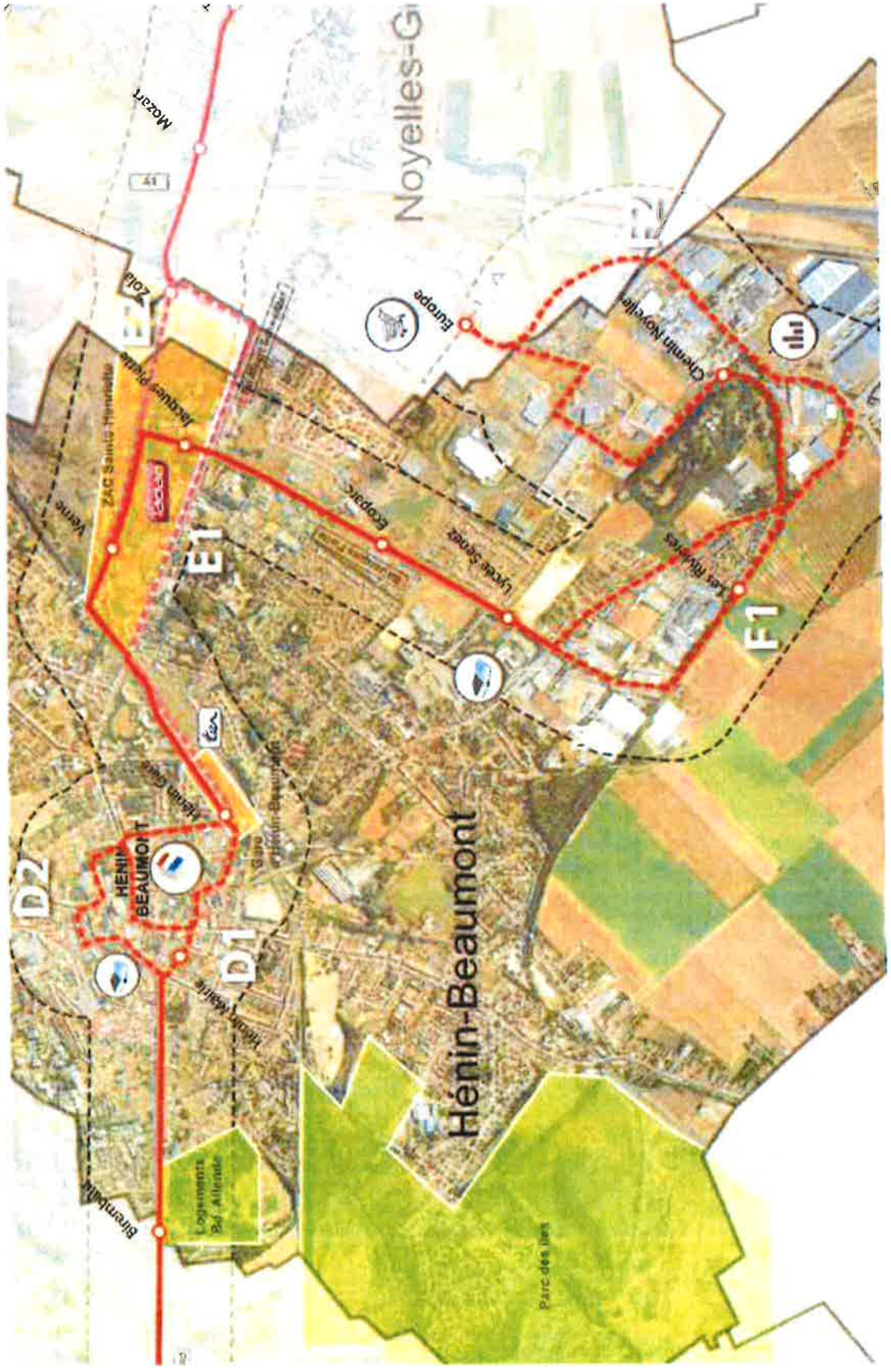
partie 4

Légende

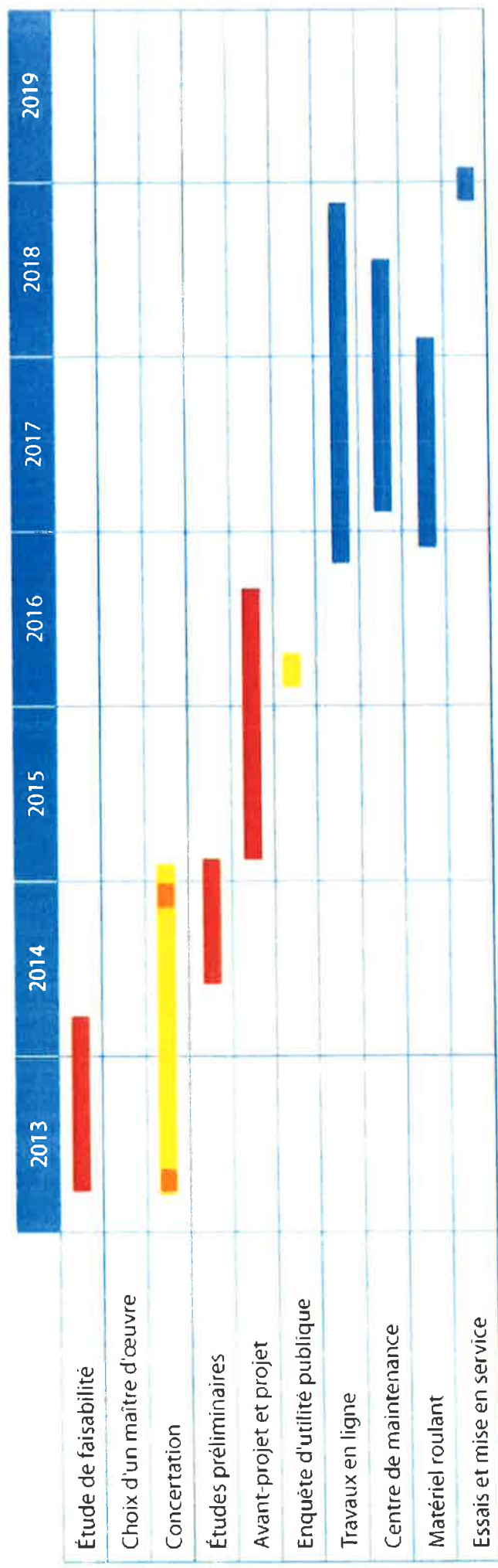
- Proposition de tracé
- Proposition de variante
- Tracé de principe des lignes cadencées aux 30 minutes du réseau TADAO
- Proposition d'emplacement de station
- Nom de la variante de tracé
- Evolution prévues avec le nouvel hôpital de Lens et le projet ANRU sites 12-14



RL



Planning de réalisation



9

ANNEXE 11

RK