

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

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

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

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

30/07/2020

Dossier complet le :

30/07/2020

N° d'enregistrement :

2020-0123

1. Intitulé du projet

Création d'un supermarché LIDL de 2 105,54 m² de SDP, après démolition des bâtiments existants (société BCA, centre de santé et maison individuelle) d'une surface plancher de 1 884 m², sur la commune d'Annay sous Lens + Création d'une aire de stationnement composée de 130 places, toutes perméables.

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

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

SNC LIDL

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

MATHEY Cédric - Responsable Immobilier

RCS / SIRET

3 4 3 2 6 2 6 2 2 1 8 9 2 7

Forme juridique

Société en Nom Collectif

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

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

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
41 a) - Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.	Réalisation d'une aire de stationnement de 130 emplacements (tous perméables). A noter que le terrain d'assiette comporte actuellement 19 places de stationnement en revêtement imperméable exploitées par l'entreprise BCA.

4. Caractéristiques générales du projet

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

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Construction d'un bâtiment commercial sous enseigne LIDL après démolition des bâtiments existants sur 1 884 m² de surface de plancher :

- Entreprise BCA (Bâtiment Chimie Appliquée - Aménagements, rénovation, ravalement de façades, isolation...) = 1 682 m² de SDP
- Centre de Santé = 89 m² de SDP
- Une maison individuelle avec jardin = 113 m² de SDP

Aménagement du foncier de 12 090 m² pour accueillir le bâtiment LIDL de surface de plancher de 2 105,54 m² (emprise au sol de 2 361 m²), son aire de stationnement (sur 5 226,47 m²), son aire de livraison (94,12 m²) et ses espaces verts (sur 4 757,99 m²).

Réalisation d'une aire de stationnement de 130 places et plantation de 33 arbres sur 39% du foncier dédié aux espaces verts. A noter que la totalité des places sera perméable (pavés drainants).

Il est prévu l'implantation en toiture de 1 056 m² de panneaux photovoltaïques.

4.2 Objectifs du projet

Le magasin est situé dans une zone urbanisée et dans un environnement en pleine mutation. En effet, les bâtiments d'habitation situés au Sud Ouest ont été détruits car vétustes, et l'espace agricole situé au Nord/Nord Ouest fait l'objet d'un projet de lotissement d'envergure « Le Bois des Mottes » - Environ 260 logements. Le projet consomme un espace agricole de 4 790 m². Cet espace était déjà isolé, mais avec le projet en cours de lotissement, il sera totalement enclavé donc difficilement exploitable. Les objectifs sont de transférer le magasin LIDL existant, situé au 36, rue Henri Barbusse à Harnes, le foncier existant et son pourtour ne permettant pas une extension sur place, de proposer un bâtiment moderne en phase avec les attentes des consommateurs et conforme aux normes environnementales (exigences de la RT 2012 dépassées, toiture avec photovoltaïque sur 1 056 m², les 130 places de parking perméables...), de réaménager totalement un foncier où sont implantés divers bâtiments vieillissants et un espace non occupé, anciennement cultivé, mais qui se trouve enclavé et sans réelle potentialité suite au projet de lotissement "Bois des Mottes", de planter 33 arbres sur 4 757,99 m² d'espaces verts soit 39% de la surface totale du projet, afin de valoriser le terrain et cet axe très fréquenté d'entrée de ville et de créer 130 places nécessaires au bon fonctionnement du magasin : 3 places PMR et 3 places famille, 2 places dédiées aux véhicules électriques, 10 places auto-partage/ covoiturage. Au total, les 130 places seront perméables grâce à un revêtement en pavés drainants. Enfin, il sera implanter 1 056 m² de panneaux photovoltaïques en toiture. Pour information, la perméabilité du site passera de 64% (7 660 m²) à 52,16% (6 306,17 m²) de la superficie du terrain.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

- 1 - Démolition des constructions existantes avec tri sélectif des déchets sur site et évacuation par voie routière. Le béton des fondations sera également concassé sur place avant d'être évacué.
- 2 - Construction du magasin de vente à dominante alimentaire sur dallage terre-plein.
- 3 - Remplacement d'une aire de stationnement de 19 places imperméables par un parking de 130 places toutes perméables (par terrassement, couche de forme, compactage, pose couche d'accrochage et couche de roulement).
- 4 - Création d'un accès au site en remplacement des accès aux divers bâtiments existants et sécurisation des flux par la mise en place d'un tourne à gauche sur la RD917.

Le site sera largement végétalisé (39% de la surface du foncier) et bénéficiera de nombreux aménagements favorisant le développement durable et la qualité environnementale : compacité globale du projet, dépassement des performances énergétiques RT2012, utilisation de panneaux photovoltaïques, mise en place d'un système de gestion optimisée des eaux pluviales et d'une cuve de récupération des eaux pluviales, utilisation de matériaux issus de l'éco-construction, systèmes de chauffage et d'éclairage économe en énergie, installations frigorifiques performantes, GTB...

Faisabilité du dossier accompagnée de :

- Etude hydraulique (Notice EP, plan EP)
- Etude thermique
- Etude de flux
- Etude paysagère

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Ouverture prévue en décembre 2021 d'un supermarché à dominante alimentaire sous enseigne LIDL d'une surface de plancher de 2 105,54 m² et d'emprise au sol de 2 361 m², pour une surface de vente de 1 416,62 m².

Situé le long de la route de Lille (D917), axe structurant du territoire, le magasin sera très facilement accessible via les aménagements existants à proximité (carrefour à feux et giratoire sur la RD917) et via un aménagement "tourne à gauche" qui sera mis en place. Ils sécuriseront les accès au site et fluidifieront le trafic sans perturber l'axe de desserte.

L'entrée sortie sera commune entre les VL et les PL, mais les cisaillements seront limités, les livraisons s'effectuant en dehors des heures d'ouverture, ou en heure creuse de fréquentation.

Le stationnement correspondra aux attentes actuelles (places pour les PMR, les familles, pour la recharge des véhicules électriques, pour le covoiturage et pour les 2 roues).

Le site sera relié aux transports collectifs via des trottoirs permettant l'accès à un arrêt desservi par les lignes 27 et 37 du réseau de transport TADAO situé à environ 200 mètres.

Il sera aussi parfaitement desservi par les modes doux, bénéficiant d'aménagements cyclables et de trottoirs et traversées sécurisées. Un parc à vélo sera mis en place (11 places).

Il utilisera des équipements limitant sa consommation énergétique et intégrera des panneaux photovoltaïque permettant de couvrir une partie de ses besoins en électricité. Le magasin gèrera de manière optimale ses déchets. Une cuve de récupération des eaux de pluie sera installée pour l'arrosage des espaces verts.

Le supermarché sera ouvert de 8h30 à 19h30 du lundi au samedi et de 8h30 à 12h30 le dimanche.

Il permettra l'embauche d'au moins 13 personnes en plus des 12 employés actuels sur le magasin d'Harnes.

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

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet est soumis à Permis de construire, valant permis de démolir et valant autorisation d'exploitation commerciale, portant sur un établissement recevant du public.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
SURFACE TERRAIN	12 090 m ²
EMPRISE AU SOL	2 361 m ²
SURFACE PLANCHER	2 105,54 m ²
SURFACE AIRES DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT	5 226,47 m ²
SURFACE ESPACES VERTS	4 757,99 m ²
NOMBRE DE PLACES	130 places

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

214, Route de Lille (RD917)
62 880 ANNAY

Coordonnées géographiques¹

Long. 02° 88' 95" 50 Lat. 50° 46' 00" 46

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

Point de départ :

Long. ___° ___' ___" ___" Lat. ___° ___' ___" ___"

Point d'arrivée :

Long. ___° ___' ___" ___" Lat. ___° ___' ___" ___"

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

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

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

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

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

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

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

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNI/IEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Source Géoportail.fr
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Source Géoportail.fr
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Source Géoportail.fr
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"/>	Source Géoportail.fr
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Source Géoportail.fr
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Source Géoportail.fr

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRI de Annay sous Lens PPRT de NORTANKING Le PPRI n'est pas applicable en ce qu'il est seulement prescrit et non approuvé. De toute manière, le site du projet n'est pas intégré dans les zonages du PPRI, et hors des zones de prescription du PPRT. PPRI prescrit le 30/10/2001 PPRT approuvé le 05/04/2013
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Source Géorisques.gouv.fr Un site pollué ou potentiellement pollué "BASOL" est recensé dans un rayon de 500 m. Ce site ne concerne pas les parcelles du projet et n'a pas d'impact sur le terrain d'assiette du projet.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Source carte des ZRE
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Source Aires d'alimentation de captage A noter simplement la présence d'un château d'eau à 270 mètres (vol d'oiseau) à l'Est du site, au sein du quartier d'habitation Leclerc.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Source Géoportail.fr
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"/>	Source Géoportail.fr
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Source Géoportail.fr

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

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

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les matériaux issus de la démolition des bâtiments existants seront évacués et suivront des filières différenciées en fonction de leur statut.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	Le projet se développe en continuité du linéaire urbain, sur un foncier en partie déjà aménagé et sur un espace inoccupé et inexploité actuellement qui ne présente pas d'intérêt écologique particulier.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Pas de zones particulières à proximité du site.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet prend place sur une partie de terrain inoccupé actuellement et anciennement dédié à la culture. Il formait une rupture de linéaire entre le bâtiment BCA et l'ancien ALDI. Le projet permettra de redonner une linéarité le long de la route de Lille (RD917) et intégrera un projet plus large d'aménagement d'un lotissement rendant le terrain existant enclavé et inexploitable. De plus les mesures prises par LIDL permettra de limiter l'impact du projet sur son environnement (entre autre une perméabilité conservée de 52,16%)
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il existe un PPRT NORTANKING, mais le projet est hors des zones de prescriptions ou de recommandations
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il existe un PPRT d'Annay prescrit mais non approuvé, donc non applicable. En tout état de cause, le projet n'est pas concerné par les zones d'aléa. Des cavités sont recensées dans l'environnement proche du site, dont l'une, indéterminée en limite extérieure Est sur le foncier de l'ancien ALDI. A noter dans ce cadre que les risques sismiques sont faibles sur le secteur.
	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"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet implique une augmentation du trafic sur la RD917. Dans ce cadre, une étude circulatoire a été effectuée par le cabinet EGIS qui a conclu qu'au regard des projections de trafic réalisées, y-compris avec prise en compte du développement résidentiel du Bois des Mottes, les impacts circulatoires du projet LIDL apparaissent compatibles avec le maintien d'un fonctionnement satisfaisant du réseau viaire, au niveau du carrefour à feux principal RD917 # RD39 comme au niveau du futur accès au site LIDL.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Les principales sources de bruit concernent la circulation et les livraisons. Le projet n'aura qu'un impact très limité sur les émissions de bruits : nombre de livraison limité (1 par jour le matin), augmentation faible du nombre de véhicules n'entraînant pas de nuisance particulière au regard de l'emplacement du site dans un environnement situé le long d'un axe fréquenté. De plus, les équipements mis en place seront dotés d'isolations acoustiques afin d'éviter la diffusion du bruit des différentes machines.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le traitement des déchets chez LIDL est très performant (politique zéro déchets) et n'engendre aucune nuisance olfactive.</p> <p>A noter simplement un inconvénient possible du massif drainant, technique mise en oeuvre pour la perméabilité du projet.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Des risques temporaires de vibrations seront occasionnés pendant les phases de démolition et de construction. Des mesures seront prises pour diminuer au maximum ces vibrations temporaires.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'éclairage des bâtiments LIDL est conçu de manière à limiter les nuisances lumineuses. Le magasin et ses aménagements ne sont pas éclairés en permanence.</p> <p>L'éclairage extérieur du magasin (enseignes, candélabres et lampes extérieures) s'allume à 5h30 du matin, peu avant l'arrivée du personnel, et s'éteint automatiquement le soir peu après le départ du personnel à 22h.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le type de toiture en monopente permettra de récupérer entre 80 et 95% des eaux pluviales de toiture qui seront ensuite envoyées dans un bassin à ciel ouvert. Les eaux de voirie seront quant à elles collectées via des places de stationnement en pavés écovégétales certifiés 100% drainant par le CEREMA (Détail de la gestion des eaux en annexe). Les eaux usées seront dirigées vers une fosse de récupération dans la parcelle concernée par le projet, dans l'attente d'un raccordement au futur réseau public.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'ensemble des déchets et matières valorisables sont triés dans chaque magasin par les collaborateurs. Ensuite, tous ces déchets et matières valorisables sont renvoyés sur les plateformes logistiques LIDL pour un traitement centralisé adapté.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Changement d'affectation d'un terrain actuellement inoccupé comme décrit précédemment. Au regard des projets connexes (projet de lotissement au Nord), les modifications sont mineures et ne portent pas atteinte aux équilibres locaux ou à l'activité humaine, l'entreprise BCA se transférant sur Douvrin.

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Le projet s'intègre dans un espace qui va évoluer avec l'aménagement du lotissement du Bois des Mottes (environ 260 logements) situé à proximité immédiate au Nord Ouest.

L'étude circulatoire a démontré que le cumul de ces projets n'impactait que marginalement le fonctionnement viaire et était compatible avec un bon fonctionnement du réseau.

Par contre, il faut ajouter que l'arrivée de nouveaux habitants sur Annay entrainera une demande plus forte, entre autre commerciale. LIDL viendra compléter l'offre existante, qui s'est appauvrie depuis la fermeture et le transfert du magasin Aldi sur Loison sous Lens.

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 :

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

Le projet a pour objectif de ne pas impacter significativement la perméabilité des sols en ce qu'il crée 130 places de stationnement perméables en pavés drainants certifiés par le CEREMA, et qu'il développe une surface végétalisée pleine terre de 39%. Le taux de surface perméable passera de 64% (7 660 m²) à 52,16% (6 306,17 m²).

Le traitement des eaux pluviales est optimisé par la mise en place de 3 techniques différenciées et complémentaires en fonction des bassins versants.

L'impact carbone du projet est réduit grâce notamment à l'isolation du magasin qui permet une performance énergétique supérieure à celle imposée par la réglementation Thermique RT2012 et à l'installation d'un Rooftop équipé de compresseurs adaptant la puissance absorbée en fonction des besoins du bâtiment.

Ces mesures sont détaillées dans les pièces complémentaires jointes à la demande d'examen.

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Le projet est intégré dans le tissu urbain d'Annay, dans une zone qui ne présente pas de sensibilité environnementale particulière. Il permet de doter l'entrée de ville d'une vitrine commerciale qualitative. Il participe au développement économique de ce secteur de la commune en phase avec les évolutions à venir (projet de lotissement). LIDL propose un concept respectueux de l'environnement : 39% de l'emprise foncière dédiés aux espaces verts (4 757,99 m²), 100% du stationnement perméable, gestion réfléchie des eaux pluviales, 1 056 m² de panneaux photovoltaïques installés en toiture, un système de gestion à distance des consommations d'énergie... Autant d'éléments qui nous permettent d'estimer qu'il n'est pas nécessaire que notre projet fasse l'objet d'une étude d'impact.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>

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

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
Partie 1 : Informations relatives au projet : Adresse, carte 1/25000 (Annexe 2 - page 3), vues aériennes actuelles (Annexe 3 - page 6), photos du site actuel et insertion du projet (Annexe 3 - pages 7 à 10), vue des abords du projet (Annexe 5 - page 11), les grandes lignes du projet, les plans et l'organisation du projet sur le foncier (Annexe 4 - pages 13 à 17), le volet paysager, la notice architecturale
Partie II : Effets du projet sur l'environnement et la santé humaine = Les zones de protections de la faune et la flore, l'identification des risques, la gestion des eaux pluviales, les procédés spécifiques mis en place pour limiter les effets sur l'environnement, les flux de déplacement.

9. Engagement et signature

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



Fait à **LILLERS**

le. **30/07/2020**

Signature

LIDL DIRECTION REGIONALE
SERVICE TECHNIQUE
RD 916 - ZI du Plantin - BP 79
62193 LILLERS CEDEX
Tél : 03.21.61.83.40

PROJET DE CRÉATION D'UN MAGASIN LIDL SUR LA COMMUNE D'ANNAY SOUS LENS

Pièces complémentaires du formulaire de demande d'examen au cas par cas
préalable à la réalisation d'une étude d'impact



ANNAY SOUS LENS (62),
214, route de Lille



► SOMMAIRE

Préambule

PARTIE I : INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

A. Situation du projet	Page 2
B. Vues et photos du site du projet	Page 7
C. Le projet	Page 12

PARTIE II : EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

A. Cartographie des zones de protection de la faune et la flore	Page 28
B. Identification des risques	Page 29
C. La gestion des eaux pluviales et usées	Page 37
D. Procédés pour limiter les effets du projet sur l'environnement	Page 40
E. Les flux de déplacement	Page 45



PARTIE I

INFORMATIONS RELATIVES

au projet

I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

A. Situation du projet

1. Localisation du projet.

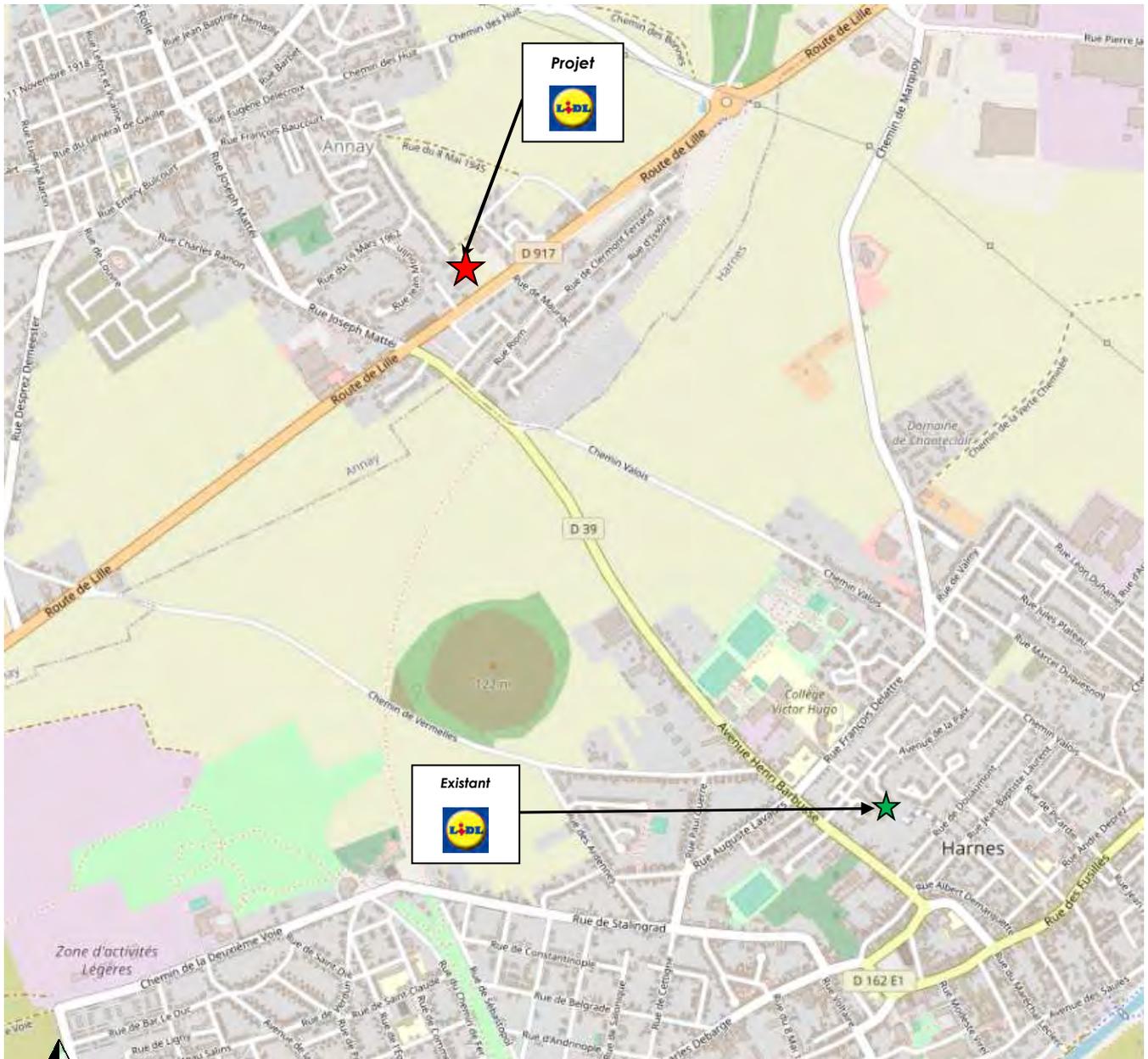
- Adresse du projet

Le magasin, objet de la présente demande, sera localisé route de Lille sur la commune d'Annay sous Lens. Il consiste au transfert du supermarché existant, situé 36, rue Henri Barbusse, sur la commune d'Harnes.

Le site du projet est facilement accessible depuis les infrastructures existantes, via tous les modes de transport.

Il est positionné stratégiquement, le long d'un axe fréquenté (RD917), et prendra place sur un foncier actuellement occupé par la société BCA (qui se transfère dans la zone d'activités de Douvrin), un Centre de Santé Médical, une maison individuelle et un terrain en friche.

Le magasin bénéficie donc d'une bonne situation et d'une bonne visibilité, le long d'un axe structurant du territoire.

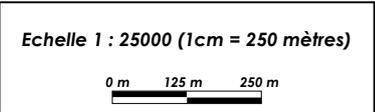
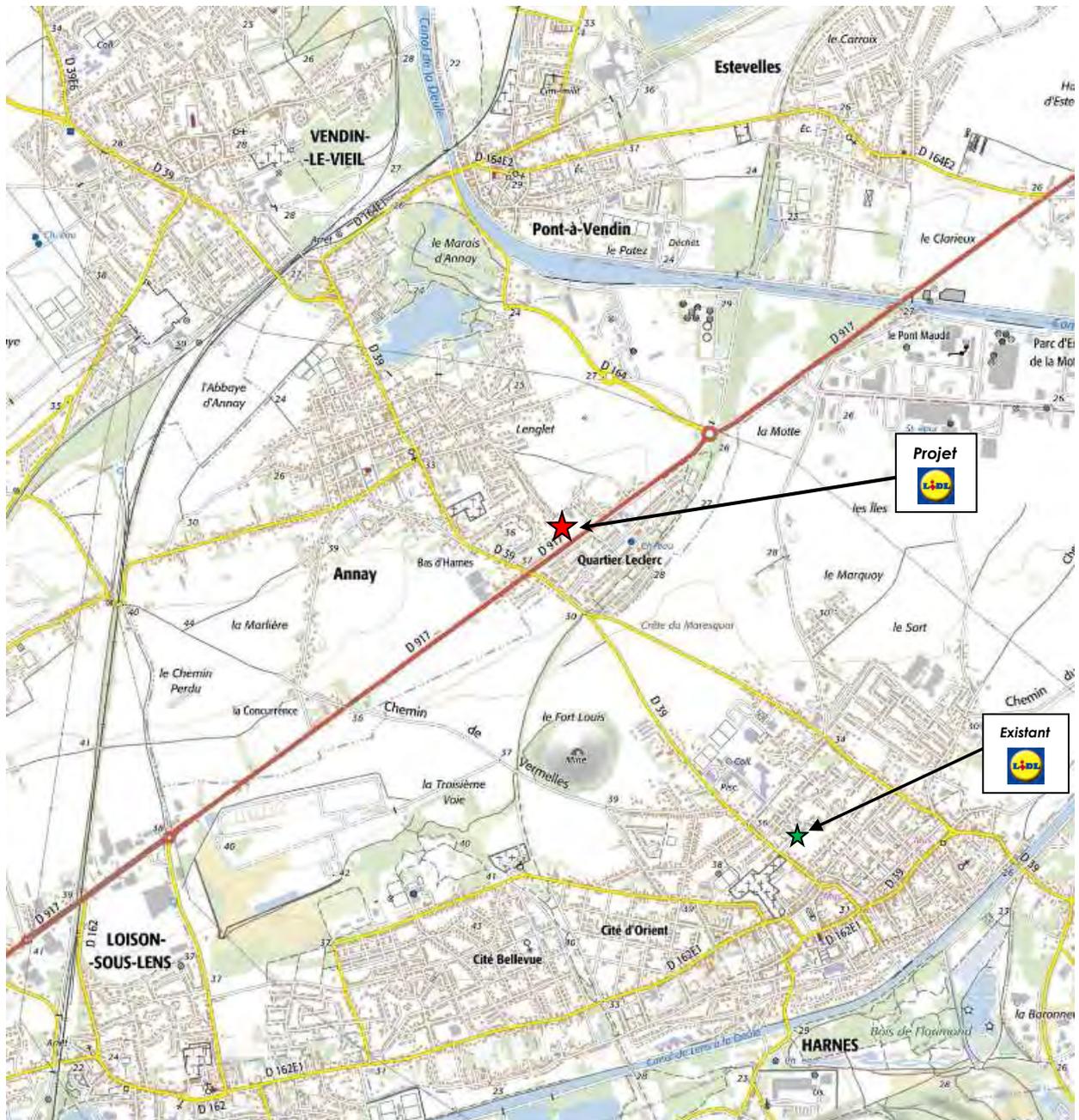


I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

A. Situation du projet

1. Localisation du projet.

L'extrait de carte au 1/25000^{ème} ci-dessous ainsi que les vues pages suivantes positionnent le projet au sein de la commune d'Annay sous Lens.



I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

A. Situation du projet

- L'environnement agricole

Le magasin est situé dans une zone urbanisée et dans un environnement en pleine mutation. En effet, les bâtiments d'habitation situés au Sud Ouest ont été détruits car vétustes, et l'espace agricole situé au Nord/Nord Ouest fait l'objet d'un projet de lotissement d'envergure « Le Bois des Mottes » - Environ 260 logements. Le projet consomme un espace agricole de 4 790 m². Cet espace était déjà isolé, mais avec le projet en cours de lotissement, il sera totalement enclavé donc difficilement exploitable.

Ci après, cartographie « détail des cultures dans l'environnement proche du projet » :



I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

A. Situation du projet

- Les zones d'habitation

Le supermarché est inséré dans un milieu urbain constitué principalement de logements.

Les zones d'habitat les plus proches sont de fait situées en face du site le long de la Route de Lille, et sur l'ensemble de la périphérie du projet (Cf. vue ci-dessous).  Logements

A noter que le centre-ville d'Annav est situé à environ 1 km au Nord Ouest du site et que le centre ville d'Harnes est situé à 1,9 km au Sud Est du projet. La principale commune du secteur et la plus dense est Lens, dont l'urbanisation commence à environ 3 600 m au Sud Ouest.

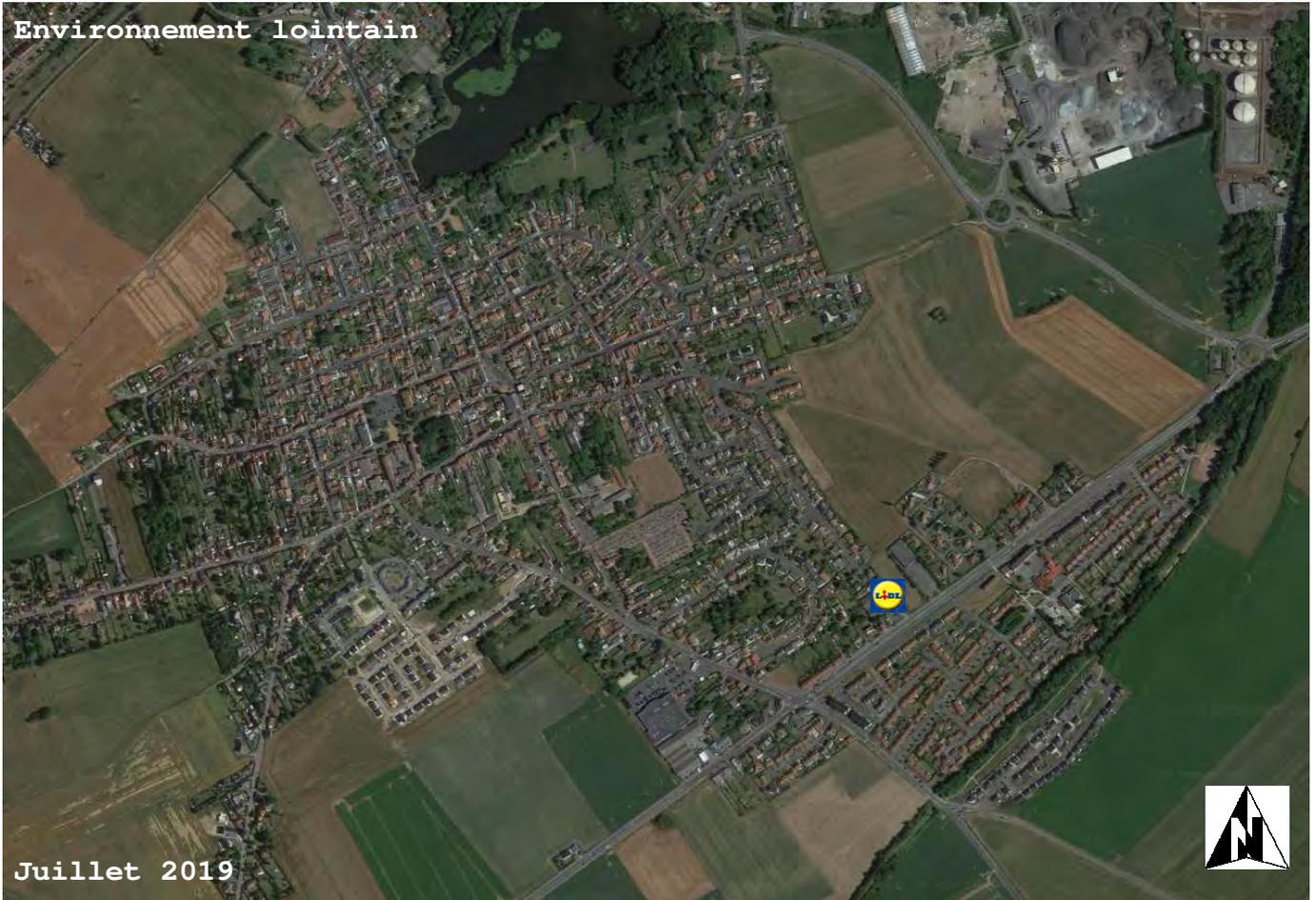
Pour information, sur la commune d'Annav Sous Lens, l'habitat collectif représente 5,2 % pour 26,5% de locataires (dont 16,4% de logements sociaux*). Source Insee



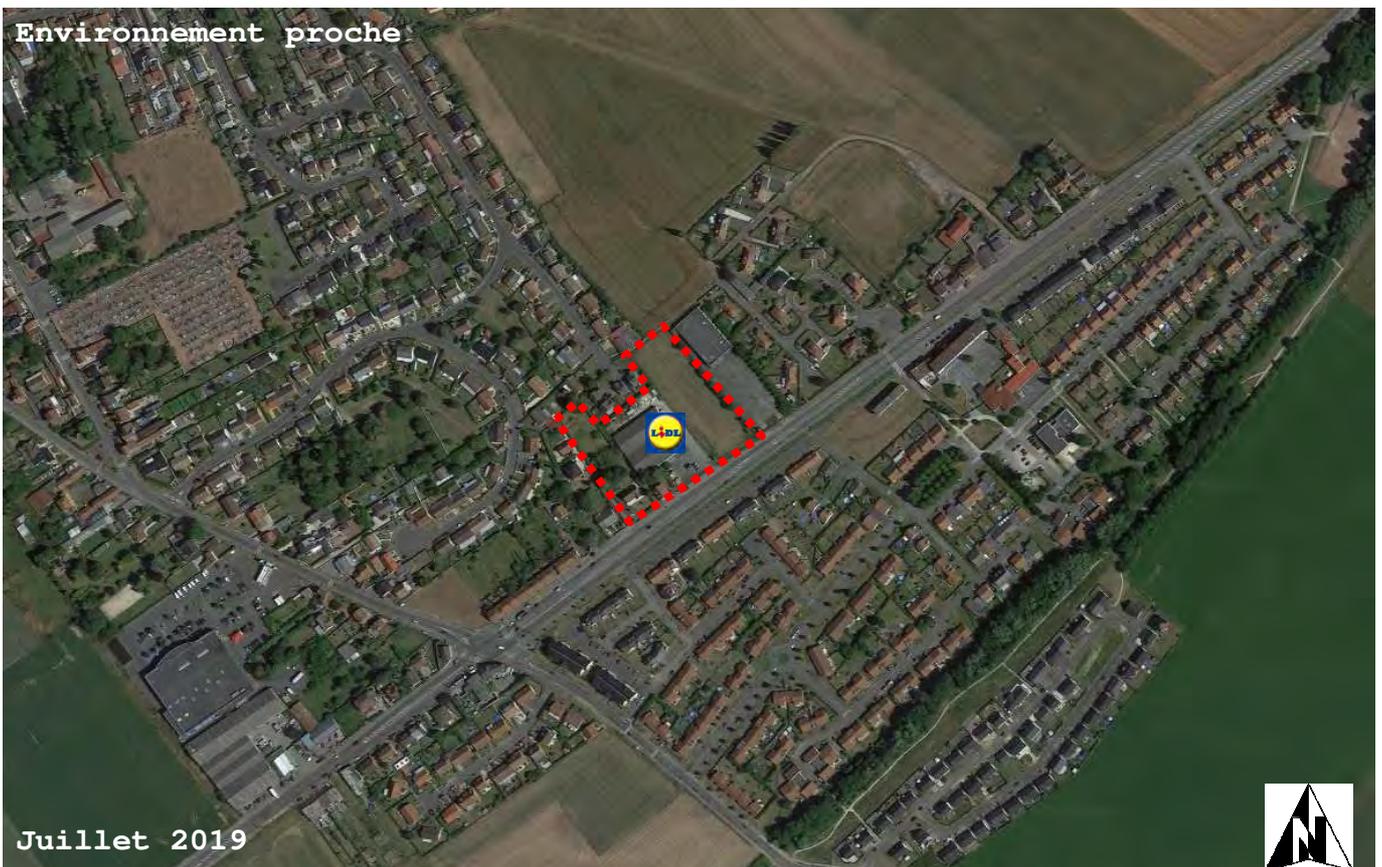
I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

A. Situation du projet

Environnement lointain



Environnement proche



I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

B. Vues et photos du site projet

Vue du site actuel Février 2020



Vue du site après projet



I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

B. Vues et photos du site projet

Vue du site actuel Février 2020



Vue du site après projet



I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

B. Vues et photos du site projet



Vue du site actuel

1

Mai 2019



Vue du projet

1



I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

B. Vues et photos du site projet

Vue du site actuel

②



Mai 2019



Vue du projet

②



I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

B. Vues et photos du site projet

Vue des abords du projet

Le magasin sera inséré en entrée Sud Est d'Annay, dans un environnement urbanisé mixte, composé majoritairement d'habitations, de quelques activités diversifiées (dont Super U) et de lieux publics (cimetière, école, Maison des Jeunes), le long de la RD917 (Route de Lille) et de la RD39.

Le centre ville d'Annay est situé au Nord Ouest à environ 1 km et est parfaitement accessible en modes doux.

L'implantation du supermarché LIDL vient en complément avec les objectifs de la commune d'Annay de développer un programme ambitieux de logements à proximité immédiate du site retenu : Projet résidentiel Bois des Mottes de 260 logements environ..



* Terrain en friche suite à la démolition de logements insalubres le long de la RD917

I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet

1. Les grandes lignes du projet

- Description générale

Le projet porte sur la création d'un supermarché à prédominance alimentaire, entraînant la démolition des bâtiments existants dégradés actuels et l'occupation d'une parcelle inoccupée formant une « dent creuse » dans le linéaire bâti. La zone d'implantation du projet ne présente aucune sensibilité environnementale particulière.

Cette opération entrainera un réaménagement total de l'espace et sa valorisation, tant architecturale que paysagère. Il faut noter que le projet dépasse les objectifs de la réglementation thermique 2012 et prévoit 1 056 m² de panneaux photovoltaïques en toiture.

- Le parc de stationnement

Le parc de stationnement se répartira sur 5 226,47 m² et comprendra 130 places.

Rappelons qu'il y est implanté un espace pour stationner les vélos (11).

NOMBRE TOTAL DE PLACES DE STATIONNEMENT	130
• Places perméables = 100%	130
• Dont places réservées aux PMR	3
• Dont places réservées aux familles avec enfants	3
• Dont places dédiées à l'alimentation des véhicules électriques (dont une accessible PMR)	2
• Dont places dédiées au covoiturage	10
Places dédiées aux deux roues (Vélos et motos)	11

- Les aménagements paysagers en pleine terre

Les espaces libres de constructions seront aménagés en espaces verts, selon le concept Lidl, permettant une véritable identité nationale de l'Enseigne. Ils représenteront 39% de la surface foncière dédiée au projet. Les espaces verts seront composés de plantations d'essence locale (moins de besoins en eau) :

- De franges arbustives et boisées en fond de site permettant la liaison douce avec les espaces agricoles et de logements,
- De noues paysagères avec plantes héliophytes,
- Une haie périphérique ceinturant le foncier,
- Une prairie en gestion différenciée,
- Des plantations d'arbres et de graminées en cœur de peigne de stationnement,
- Une alternance de cépées, graminées et prairies en façade de site permettant un rythme le long de la RD917.

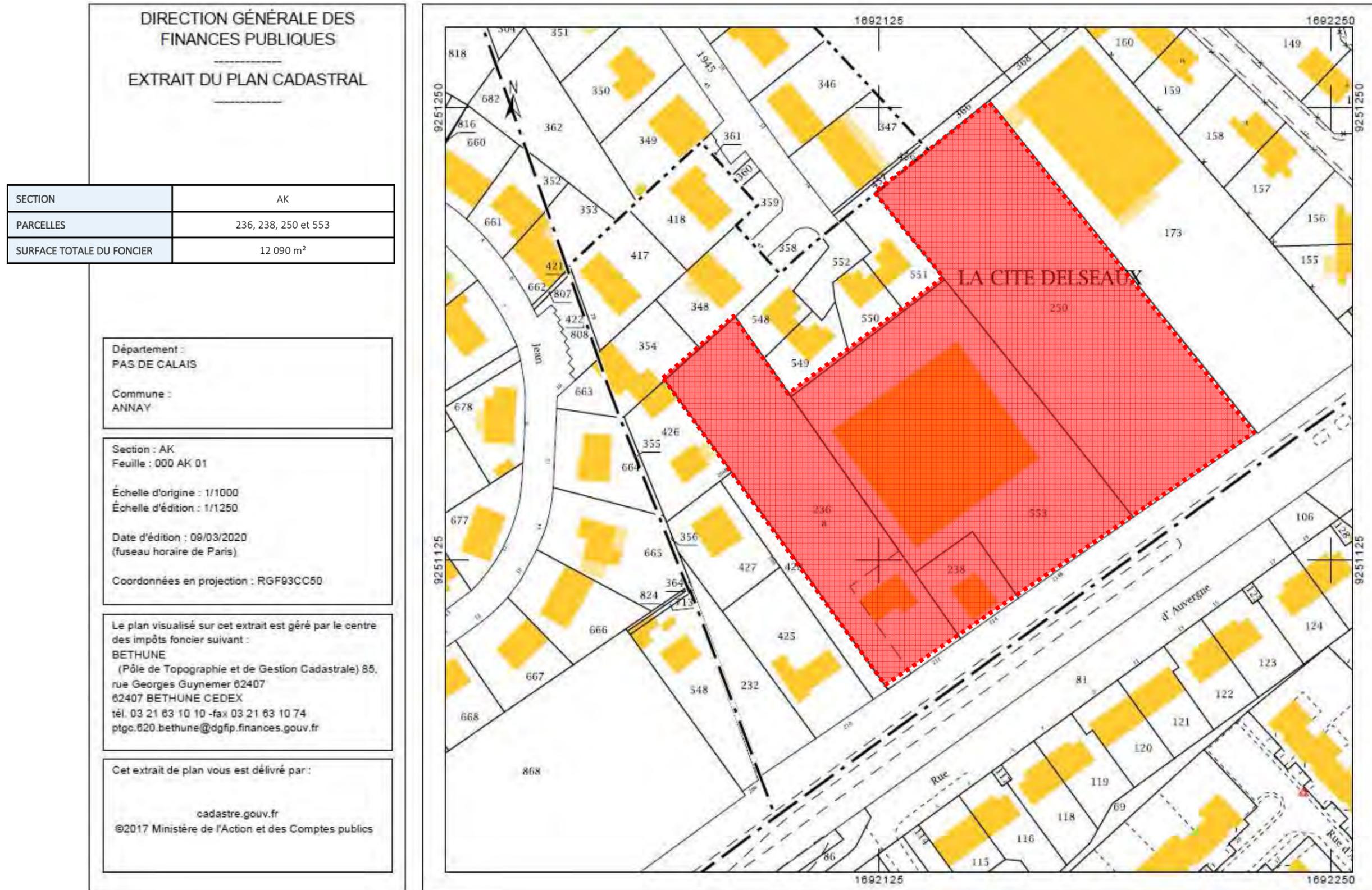
Le projet développe donc les aménagements en pleine terre suivants :

NOMBRE D'ARBRES PLANTÉS	33
SURFACE DES ESPACES VERTS FUTURS	4 757,99 m ²

Un bassin sec à ciel ouvert sera créé pour la gestion des eaux sur la parcelle.

II. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet - Le plan des parcelles



II. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet - Le plan de masse actuel



Vue N°01 - Parcelle 236



Vue N°02 - Parcelle 238



Vue N°03 - Parcelle 553

Vue N°04 - Parcelle 250



II. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet - Le plan de masse futur



← → Cheminement PMR

LEGENDE :

	Place de parking : ECORASTER BLOXX PAVES DRAINANTS (PERMEABILISEE)
	Place de parking Recharge Electrique : PAVES DRAINANTS (PERMEABILISEE) dont 1 places PMR
	Place de parking Covoiturage: PAVES DRAINANTS (PERMEABILISEE) dont 1 place PMR
	Place de parking PMR: (PERMEABILISEE)
	Place de parking Familiale: (PERMEABILISEE)
	Places prééquipées pour voiture électriques (PERMEABILISEE)
	Circulation VL/PL
	Espace vert
	Circulation PL
	Circulation VL
	Circulation Piéton
	Cheminement PMR Bande podotactile axé au cheminement

II. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet - Le plan d'organisation sur la parcelle

1. Emprise du bâtiment, espaces verts et arbres



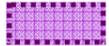
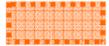
II. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet - Le plan d'organisation sur la parcelle

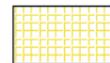
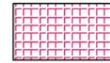
2. Aire de stationnement et zone de livraison

Aire de Parking (VRD) = 5 226,47 m²

Dont :

-  Zone et aire de manœuvre des livraisons = 94,12 m²
-  Aire de stationnement et de circulation = 5 099,13 m²
-  Aire pour extension réserve si pic activité = 127,34 m²

LEGENDE :

	Place de parking : ECORASTER BLOXX PAVES DRAINANTS (PERMEABILISEE)
	Place de parking Recharge Electrique : PAVES DRAINANTS (PERMEABILISEE) dont 1 places PMR
	Place de parking Covoiturage: PAVES DRAINANTS (PERMEABILISEE) dont 1 place PMR
	Place de parking PMR: (PERMEABILISEE)
	Place de parking Familiale: (PERMEABILISEE)
	Places prééquipées pour voiture électriques (PERMEABILISEE)
	Circulation VL/PL
	Espace vert
	Circulation PL
	Circulation VL
	Circulation Piéton



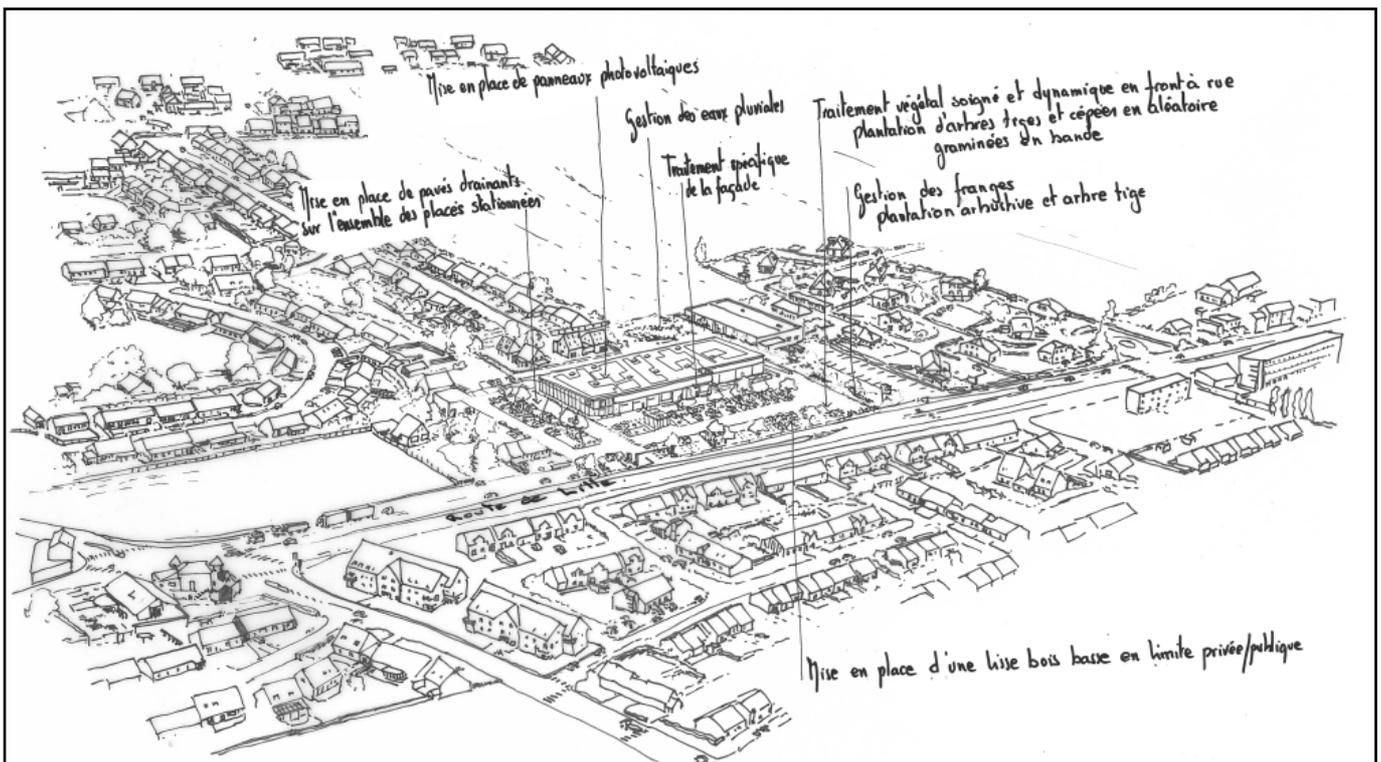
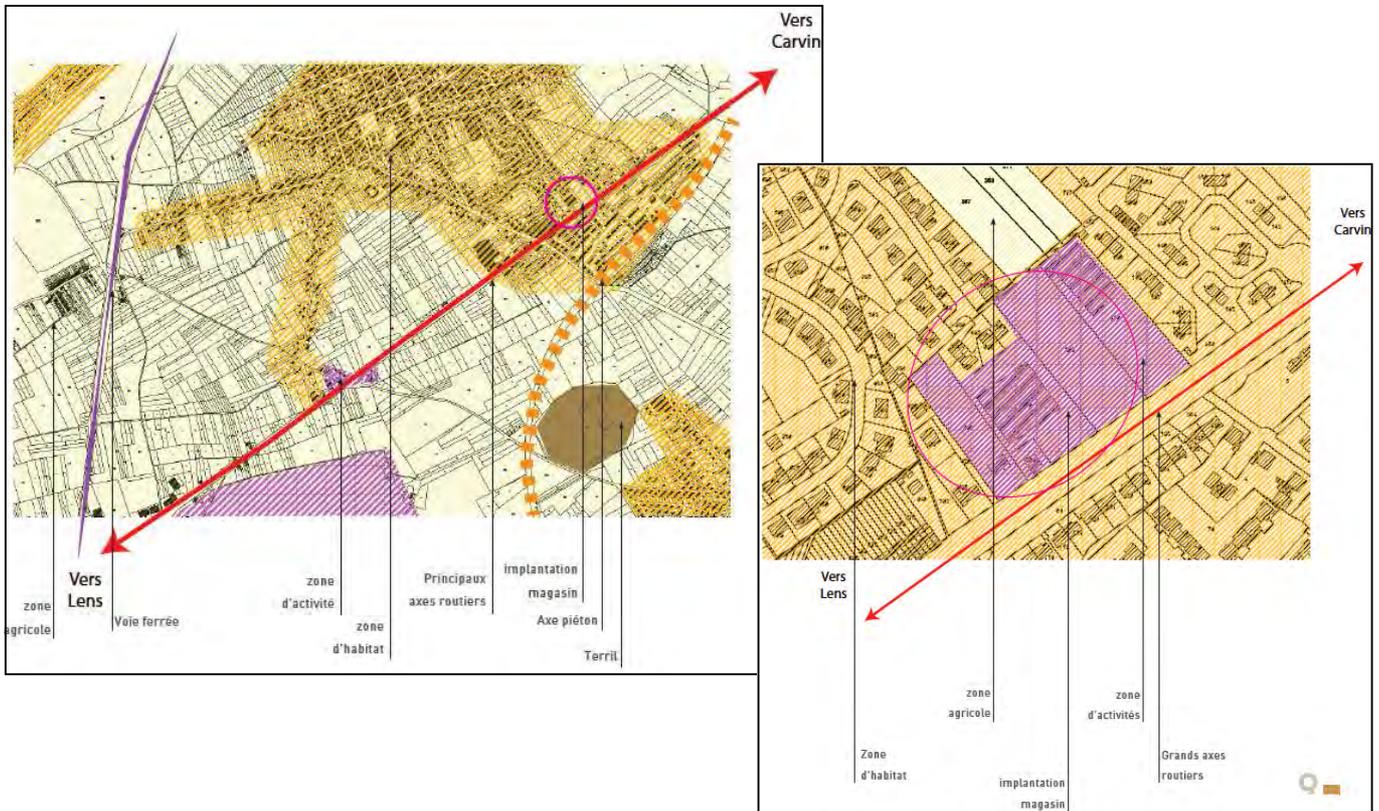
I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet

• Insertion paysagère

L'ESSENTIEL : LE SITE EST IMPLANTÉ DANS UNE ZONE D'HABITAT, AU SUD D'ANNAY SOUS LENS

- le site se trouve à proximité de l'axe structurant d'Annay, la D917, qui permet de rejoindre Lens et Carvin.
- le site est implanté en lieu et place d'un ancien commerce, dans une zone d'habitat.



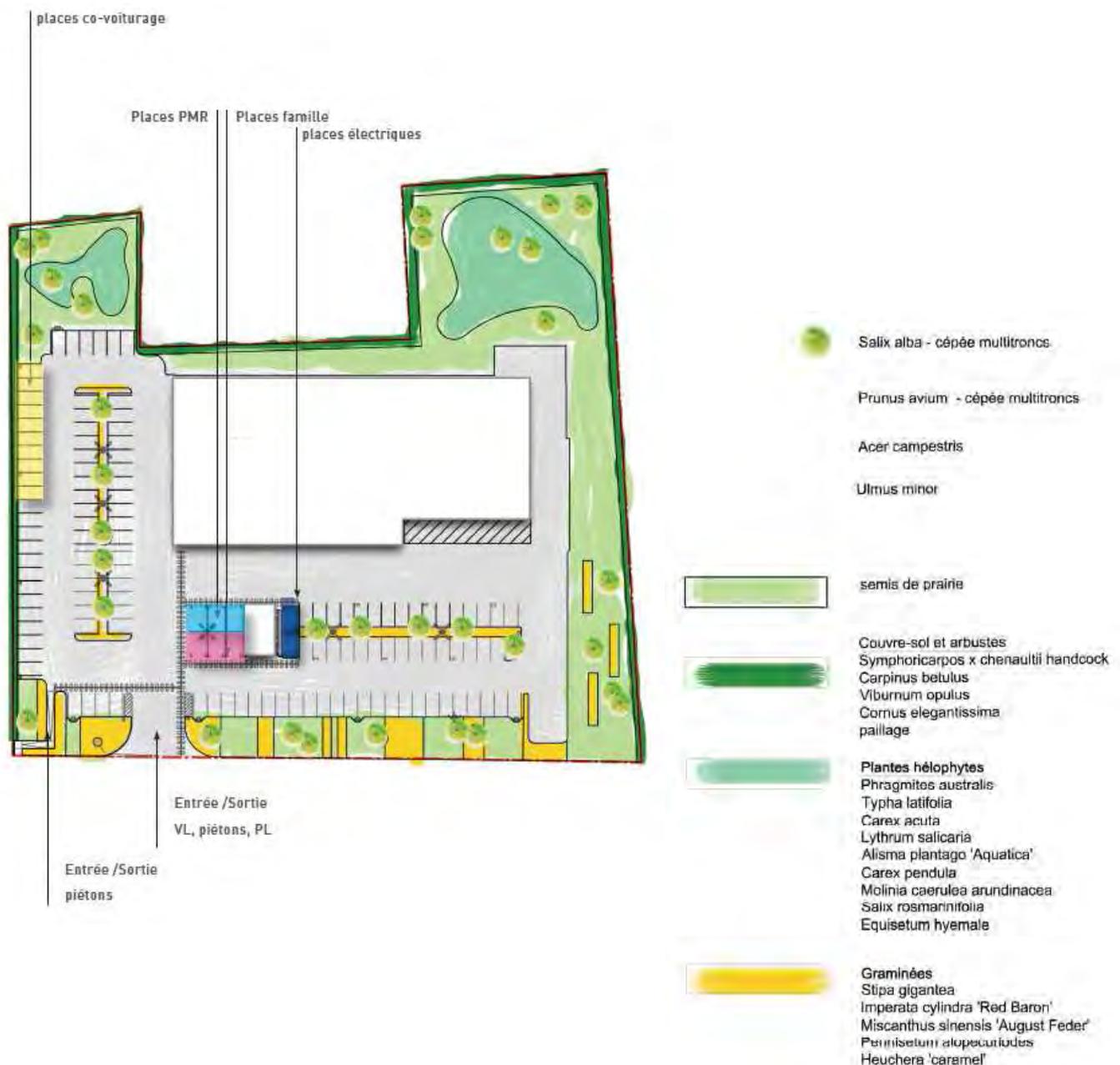
I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet

Les objectifs ciblés des espaces verts

L'ESSENTIEL :

- Le projet prévoit une implantation du bâtiment en retrait de l'espace public.
- Le projet développe 130 places de stationnement dont :
 - 3 places PMR
 - 3 places famille
 - 2 places électriques
 - 10 places co-voiturage
- Un parc à vélo est implanté à proximité de l'entrée
- un accès le long de la D917 :
entrée sortie pour piétons et VL et PL
- Le projet prévoit de planter 33 arbres tige

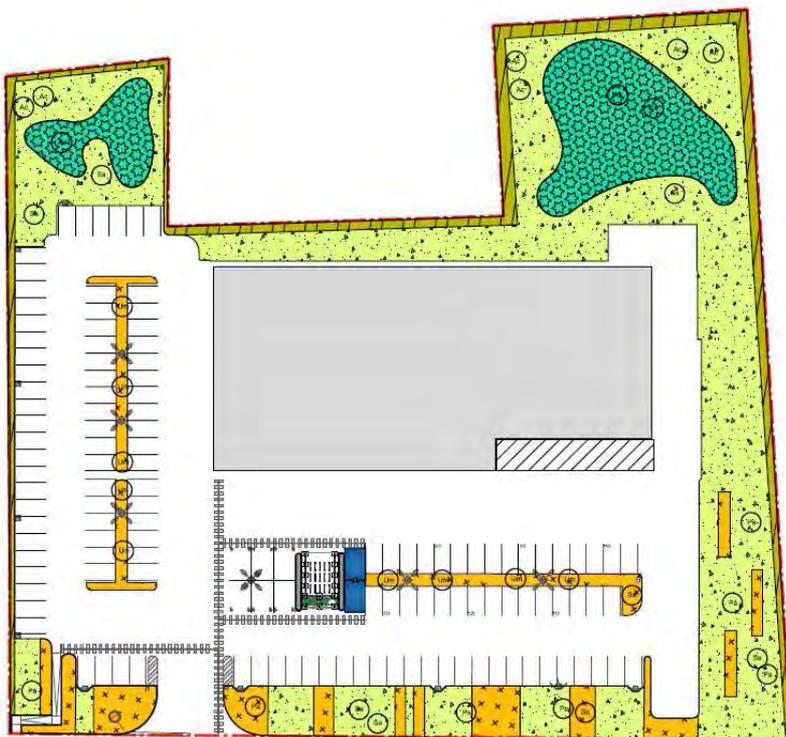


I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet

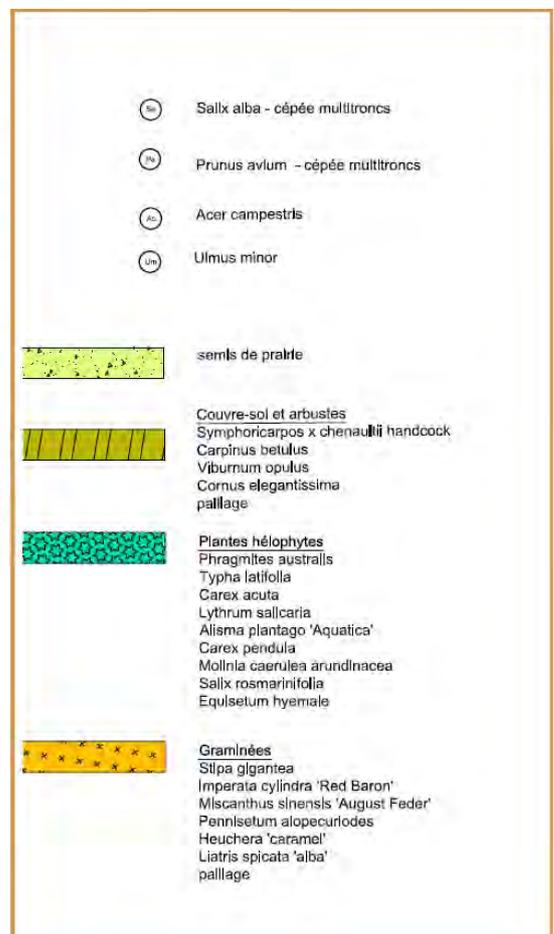


13



L'ESSENTIEL : UNE PALETTE VÉGÉTALE ÉTABLIE SUR LES CARACTÉRISTIQUES CLIMATOLOGIQUES ET ÉCOLOGIQUES DE LA ZONE D'IMPLANTATION EN CONFORMITÉ AVEC LES RECOMMANDATIONS DU CONSERVATOIRE NATIONAL BOTANIQUE.

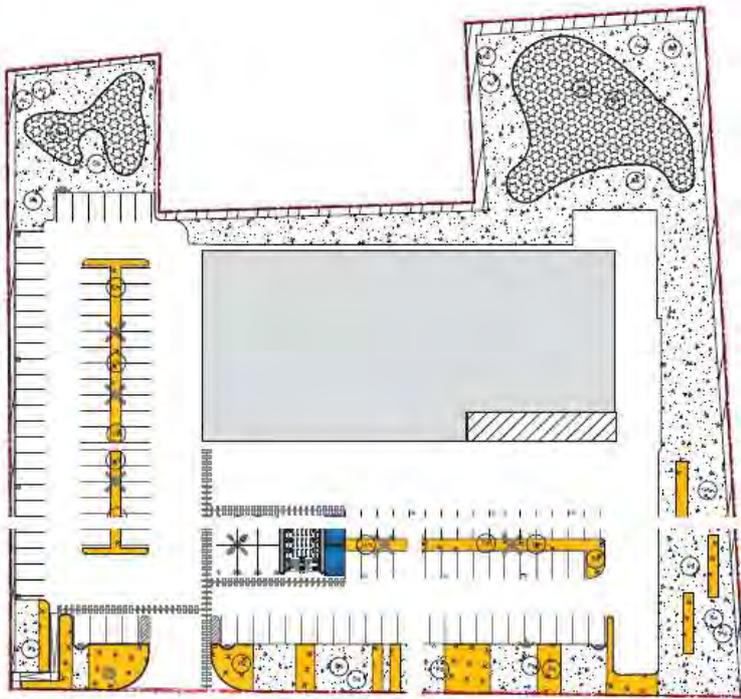
INTÉRÊT AUTOMNALE FLUIDITÉ
FEUILLAGES PERSISTANTS
EFFET DE MASSE MOUVEMENT
FLORAISONS ORIGINALITÉ



I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet

Plantation de massifs de graminées



Graminées

- Stipa gigantea*
- Imperata cylindrica* 'Red Baron'
- Miscanthus sinensis* 'August Feder'
- Pennisetum alopecuroides*
- Heuchera* 'caramel'
- Liatris spicata* 'alba'
- paillage

MASSIFS DE GRAMINEES

Stipa gigantea

Imperata cylindrica 'Red Baron'

Miscanthus sinensis 'August Feder'

Pennisetum alopecuroides

Heuchera 'caramel'

Liatris spicata 'alba'

paillage



Heuchera 'caramel'



Imperata cylindrica 'red baron'

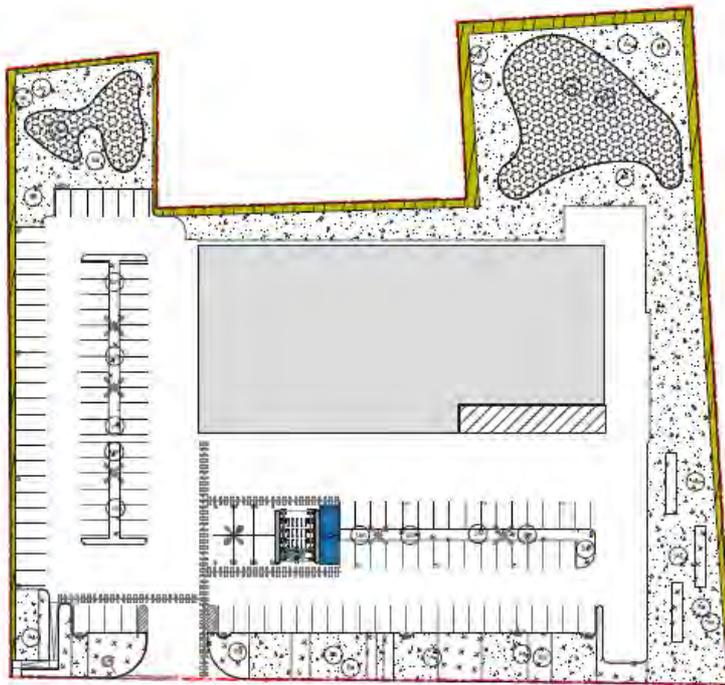


Liatris spicata 'alba'

I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet

Plantation des massifs arbustifs



- Couvre-sol et arbustes
- Symphoricarpos x chenaultii handcock
- Carpinus betulus
- Viburnum opulus
- Cornus elegantissima
- paillage

ARBUSTES

- Symphoricarpos x chenaultii handcock
- Carpinus betulus
- Viburnum opulus
- Cornus elegantissima



Viburnum opulus



Cornus elegantissima

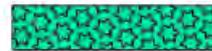
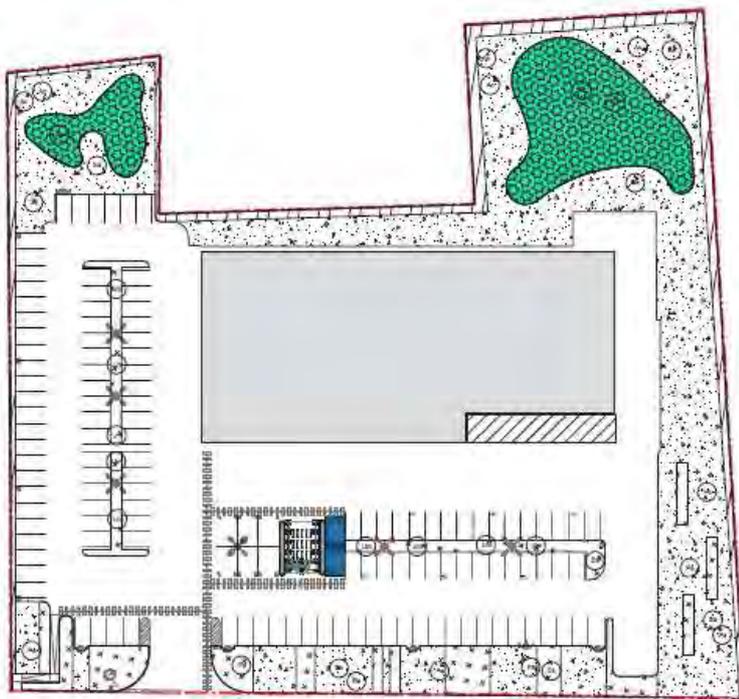


Symphoricarpos x chenaultii handcock

I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet

Plantation des massifs d'hélophytes



Plantes hélophytes
Phragmites australis
Typha latifolia
Carex acuta
Lythrum salicaria
Alisma plantago 'Aquatika'
Carex pendula
Molinia caerulea arundinacea
Salix rosmarinifolia
Equisetum hyemale

HELOPHYTES

Phragmites australis
Typha latifolia
Carex acuta
Lythrum salicaria
Alisma plantago 'Aquatika'
Carex pendula
Molinia caerulea arundinacea
Salix rosmarinifolia
Equisetum hyemale



Typha latifolia



Salix rosmarinifolia



Equisetum hyemale



Lythrum salicaria

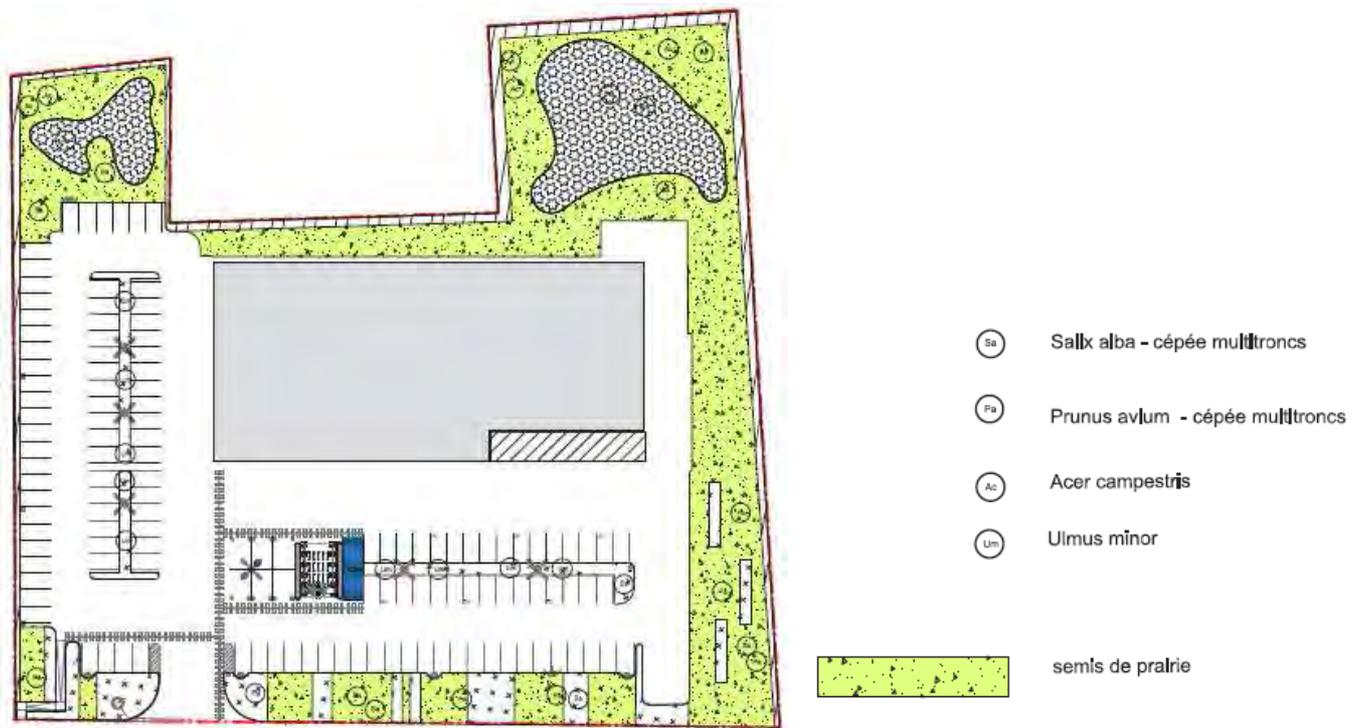


Molinia caerulea arundinacea

I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

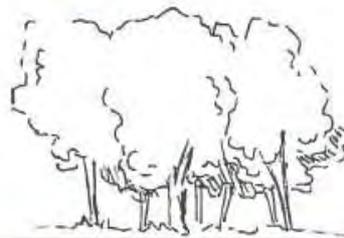
C. Le projet

Plantation de la strate arboré et des pelouses



STRATE ARBOREE, ENGAZONNEMENT ET PRAIRIE HUMIDE

- Acer campestre
- Salix alba 'Liempde' - cèpée multitroncs
- Prunus avium - cèpée multitroncs



Salix alba 'Liempde'



Prunus avium



Acer campestre

Commune de ANNAY
**CONSTRUCTION D'UN MAGASIN LIDL
ROUTE LILLE - 62 880 ANNAY**

NOTICE EXPLICATIVE

1- SITUATION DU TERRAIN ET DES ENVIRONS :

Le projet de création d'un magasin LIDL sera situé Route de Lille, sur la commune de Annay-sous-Lens (62880).

Le terrain est situé dans un ensemble exclusivement constitué d'habitation. Le terrain est composé des parcelles AK236, AK238, AK553 et AK250, pour une superficie de 12 090m². L'emprise au sol du bâtiment sera de 2 361 m², l'emprise au sol du parc à caddies sera de 42m², soit une emprise au sol totale de 2 403 m² qui nous amènent à un coefficient d'emprise au sol de 20% de la surface de terrain, pour mémoire, le coefficient d'emprise au sol spécifié au PLU est de 60% maximum.

Les parcelles sont actuellement occupées par des bâtiments destinés à être démolis. L'ensemble des démolitions seront reprises dans la demande de permis de construire sous le volet PC 27.

La parcelle AK 236 est occupée par une habitation, la parcelle AK 238 par un Centre de Santé, la parcelle AK 553 par la société BCA, et enfin la parcelle AK 250 est vierge de toute construction.

Les espaces verts existants sont destinés à être abattus et replantés à raison de 1 arbres pour 4 places de parking, conformément au PLU.

Le nouveau magasin respectera les principes d'implantation et répondra au développement du dernier concept LIDL, très axé sur les normes environnementales et permettant une intégration esthétique optimisée. Celui-ci a été pensé dans le but d'optimiser les performances énergétiques.

Les aménagements comprendront :

- la création d'un bâtiment de 1 416,62 m² de surface de vente réglementaire sur lequel on trouvera aussi des réserves, des chambres froides, un atelier de cuisson de pains et viennoiseries surgelés ainsi que des locaux sociaux situés au rez-de-chaussée.

- la création d'un parking de 130 places dont 3 places réservées aux personnes à mobilité réduite, 3 places réservées aux familles, 2 places réservées aux véhicules électriques, dont 1 place PMR, et 10 places de co-voiturage. L'emprise du parking respectera la Loi Alur (Voir PC2 – PLAN MASSE).

Le volet paysager joint au présent permis de construire permet d'apprécier l'intégration du projet dans son environnement. Les espaces verts aux abords du magasin seront retravaillés avec différentes plantations. L'ensemble de ces aménagements sont détaillés dans le volet paysager.

2 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

L'accès existant du terrain sera modifié et se fera sur la parcelle AK236, par la Route de LILLE

L'accès des véhicules lourds et légers s'effectuera par la même entrée située Route de Lille.

Les voies de circulation pour les véhicules lourds seront de 9,00 minimum et celles pour les véhicules légers seront de 6,50 m minimum.

Pour permettre un accès simplifié et non accidentogène au terrain du projet, il est prévu la réalisation d'une voie dites « tourne à gauche ». Celle-ci aura une dimension de 44,40 mètre, dont une voie d'insertion de 28,00mètre permettant l'insertion de 3 véhicules pour accéder au magasin. La réfection de l'enrobé sera prévu sur toute la largeur de la voie. Le marquage au sol sera conforme aux couleurs réglementaire.

3 - COMPOSITION ARCHITECTURALE & TRAITEMENT DES FACADES :

Le projet concerne la création d'un bâtiment commercial, possédant une surface plancher de 2 125,08 m².

Celui-ci sera de type commercial donc de volume rectangulaire .

Le bâtiment sera constitué:

- d'un SAS d'entrée & de sortie (47,07 m²).
- d'une surface de vente LIDL (1 416,62 m²).
- d'une boulangerie (110,64 m²) comprenant :
 - un local de préparation pains (75,05 m²)
 - une chambre froide négative (51,29 m²)
- d'une réserve 24h (102,02m²)
- d'une réserve de jour (162,15 m²)
- d'un quai (61,95 m²)
- d'un local poubelle (10,10 m²)
- de locaux sociaux (124,94 m²) comprenant :
 - SAS (4,54 m²)
 - WC PMR (4,87 m²)
 - Salle de réunion (9,29 m²)
 - Passation de commande (17,03 m²)
 - Dégagement (12,22 m²)
 - Local Repos + Vidéo (31,37 m²)
 - Vestiaire femmes (8,31 m²)
 - Vestiaire hommes (6,69 m²)
 - Sanitaire hommes (2,02 m²)
 - Sanitaire femmes (2,09 m²)
 - Dégagement (26,51 m²)
- de locaux technique (35,71 m²) comprenant :
 - Local IT (12,09 m²)
 - Locaux CVC (9,84 m²)
 - Local Surpresseur (1,15 m²)
 - Local TGBT (8,34 m²)
 - Local PV (4,29 m²)
- Ce bâtiment commercial sera construit :
 - à une distance de 41,67 m minimum par rapport à la Route de LILLE.
 - à une distance de 7,12 m minimum par rapport aux autres limites de propriété.
- Les toitures seront composées:
 - d'une couverture métallique en pente simple à 3,50° qui sera constituée d'un bandeau en bardage Alucobond ton gris Ral 7024, d'un revêtement d'étanchéité , d'isolation, de bac acier ,d'une membrane teinte tuile rouge et de pannes en lamellé collé pour une grande partie du magasin . Celle - ci possède une hauteur de faitage de 6,80 m.
 - d'une couverture terrasse teinte tuile rouge qui sera constituée d'une dalle béton , d'étanchéité et d'isolation pour le quai de déchargement.
 - de l'installation de panneaux photovoltaïques sur la toiture afin de produire de l'énergie électrique pour le magasin (1 056 m²)
 - de l'installation de garde corps fixe .
- Les façades seront composées:
 - d'un soubassement Enduit Ral 9001
 - de poteaux en enduit Enduit Ral 9001.
 - d'un habillage en parement en pierre calcaire jusque 4,01 m de hauteur de façade.
 - d'un bardage alucobond ton gris Ral 7024 à partir de 4,01 m de hauteur jusqu'au bandeau.
 - d'un bandeau alucobond ton gris Ral 7024.
 - de bornes de protection en inox .
 - de menuiseries en aluminium Ral 7024.
- Deux enseignes "LIDL" de 2,00 x 2,00 m seront installées sur le bâtiment .
- Installation de clôture dispositif à claire-voie ht 1,50 m et d'une porte pleine anti panique sur l'arrière du magasin.
- Installation de clôture dispositif à claire-voie ht 2,00m à proximité du quai de livraison.
- Installation de panneaux photovoltaïques



PARTIE II

EFFET DU PROJET

sur l'environnement et la santé humaine

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

A. Cartographie des zones de protection de la faune et la flore

- Cartographie des zones de protection de la faune et de la flore



Le site n'est ni concerné par une zone Natura 2000, ni par un arrêté de protection de biotope.

Les zones de protection les plus proches sont :

1 - ZNIEFF de type 1 = Site du Cavalier du Terril n°98 d'Estevelles au terril d'Harnes.

A noter que LIDL prend grand soin de choisir strictement **des essences végétales locales pour ces espaces verts**. Ce choix d'éléments qui s'intègrent parfaitement dans leur environnement géographique sont judicieux pour ne pas bouleverser les mécanismes de la vie naturelle locale, et notamment ceux des animaux qui se retrouvent face à des plantes qui leur sont familières.

Les arbres et les haies des projets LIDL, lieux de vie de multiples espèces d'insectes, fournissent également des abris naturels aux oiseaux qui y trouvent refuge et peuvent y nidifier.

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

B. Identification des risques

De manière générale, la commune d'Annay peut être concernée par les risques suivants :

- Inondation,
- Mouvement de terrain
- Séisme (Zone de sismicité 2),
- Risque industriel,
- Transport de marchandises dangereuses.

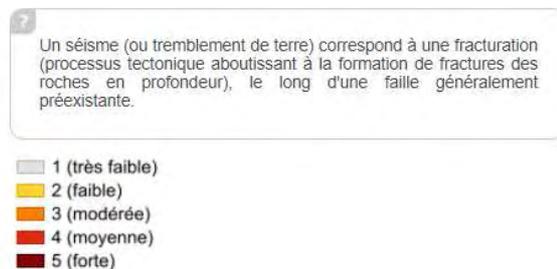
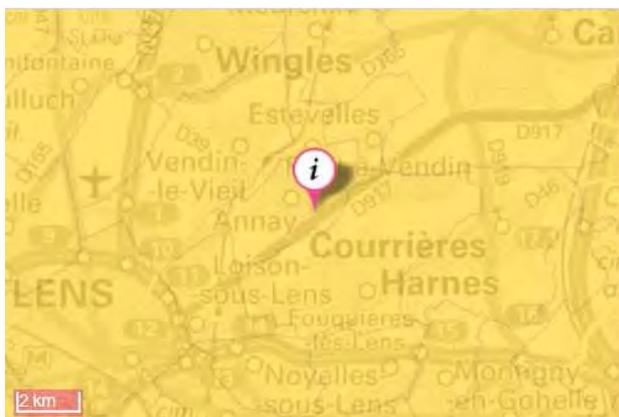
Le projet a pris en compte ces éléments, au niveau de la conception de l'ouvrage et des aménagements à mettre en place (si nécessaire).

Les analyses actuelles montrent qu'il n'y a pas de mesures particulières à mettre en place au niveau du projet.

1. Risques naturels.

- Séismes :

- Localisation exposée aux séismes : Oui
- Type d'exposition : 2 - Faible



Mouvements de terrain :

- Mouvements de terrain recensés dans un rayon de 500m : Non
- La commune de votre localisation est soumise à un PPRN Mouvements de terrains : Non

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

B. Identification des risques

- Inondations :

Informations générales sur les inondations (La zone du projet n'est pas soumise à cet aléa)

- Localisation située dans un territoire à risque important d'inondation (TRI) : Oui
- La commune de votre localisation est soumise à un PPRN Inondations : Oui



Cette carte (Territoires à Risques importants d'Inondations – TRI) représente des zones pouvant être inondées. Ces zones sont déterminées soit en fonction d'un historique d'inondation passées soit en fonction de calculs. Trois périodes de temps sont ainsi retenues : événement fréquent, moyen, et extrême pour situer dans le temps la possibilité d'une inondation et sa force.

- Crue de forte probabilité
- Crue de moyenne probabilité
- Crue de faible probabilité



Le PPRN (Plan de Prévention des Risques Naturels) est un document réglementaire destiné à faire connaître les risques et réduire la vulnérabilité des personnes et des biens. Il délimite des zones exposées et définit des conditions d'urbanisme et de gestion des constructions futures et existantes dans les zones à risques. Il définit aussi des mesures de prévention, de protection et de sauvegarde.

Zonage réglementaire - PPRN Risque Inondation

- Prescription hors zone d'aléa
- Prescriptions
- Interdiction
- Interdiction stricte

Source: BRGM

Pour plus de détail

- Retrait-gonflements des argiles :

- Localisation exposée aux retrait-gonflements des argiles : Non

Source « www.georisques.gouv.fr »

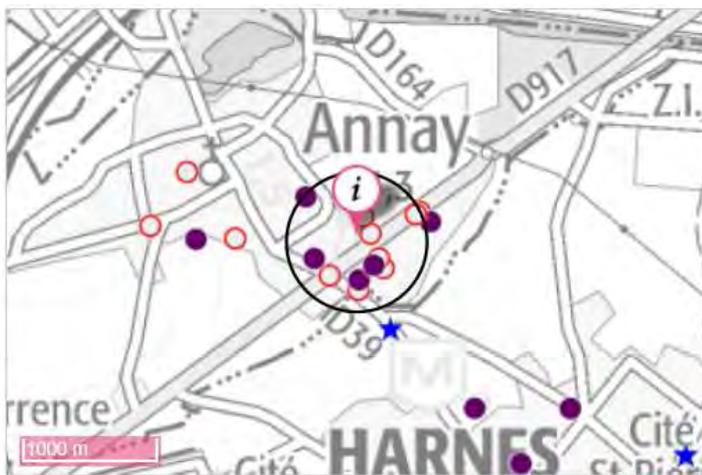
II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

B. Identification des risques

2. Risques miniers.

- Cavités souterraines :

- Cavités recensées dans un rayon de 500m du projet : Oui
- La commune de votre localisation est soumise à un PPRN Cavités souterraines : Oui



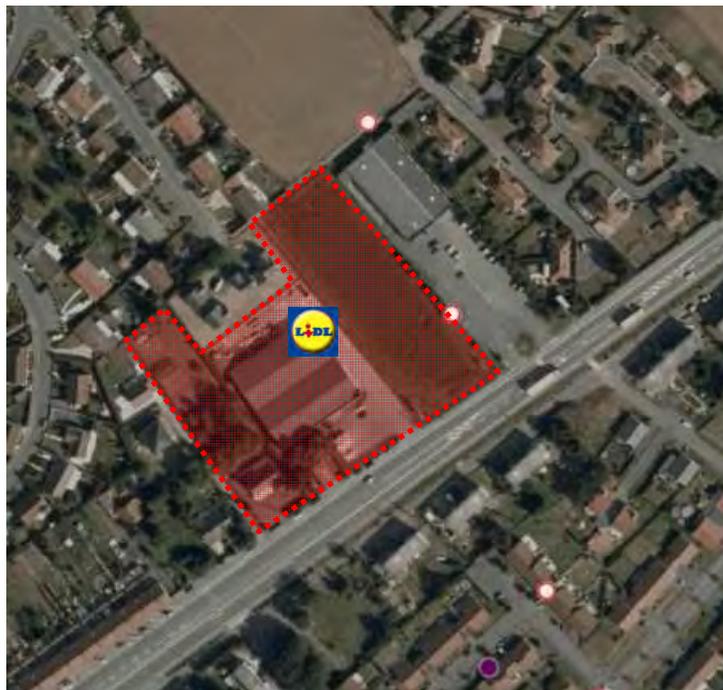
Source: BRGM

[Pour plus de détail](#)



La carte représente les cavités présentes autour de votre localisation. Le rayon de 500m a été déterminé en fonction des historiques de mouvements de sols dus aux cavités et de ses impacts.

- Cave
- ◆ Carrière
- ▼ Naturelle
- Indéterminée
- ▲ Galerie
- ★ Ouvrage Civil
- Ouvrage militaire
- ★ Puits
- Souterrain
- Zone de recherche (500 m de rayon)



- ▼ Cavités souterraines
- Cave
- ◆ Carrière
- ▼ Naturelle
- Indéterminée
- ▲ Galerie
- ★ Ouvrage Civil
- Ouvrage militaire
- ★ Puits
- Souterrain

Source « www.georisques.gouv.fr »

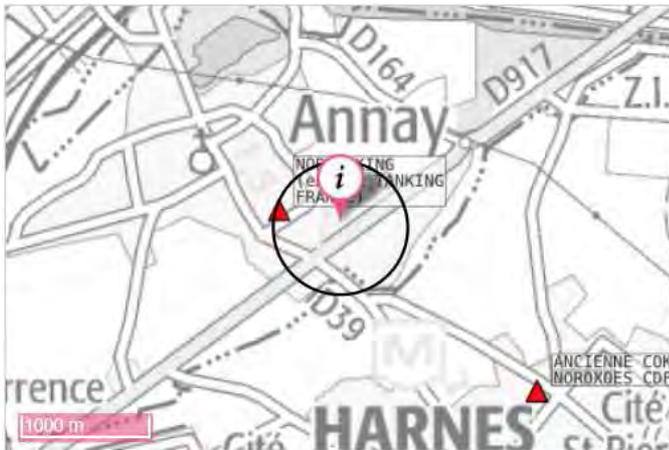
II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

B. Identification des risques

3. Risques technologiques.

- Sites et sols industriels :

- Sites pollués ou potentiellement pollués (BASOL) dans un rayon de 500m : Oui
- Ancien site industriel et activité de service (BASIAS) dans un rayon de 500 m : Oui



Sur cette carte, sont indiqués les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif. La carte représente les implantations dans un rayon de 500 m autour de votre localisation.

- ▲ Sites pollués BASOL, coordonnées xy
- ▲ Sites pollués BASOL, point sur la commune
- Zone de recherche (500 m de rayon)



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

- Sites Basias (XY du centre du site)
- Sites Basias (XY de l'adresse du site)
- Zone de recherche (500 m de rayon)

- Canalisations de matières dangereuses :

- Canalisations de matières dangereuses dans un rayon de 500m : Non

- Installations nucléaires :

- Installations nucléaires dans un rayon de 10 km : Non
- Centrales nucléaires dans un rayon de 20 km : Non

Source « www.georisques.gouv.fr »

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

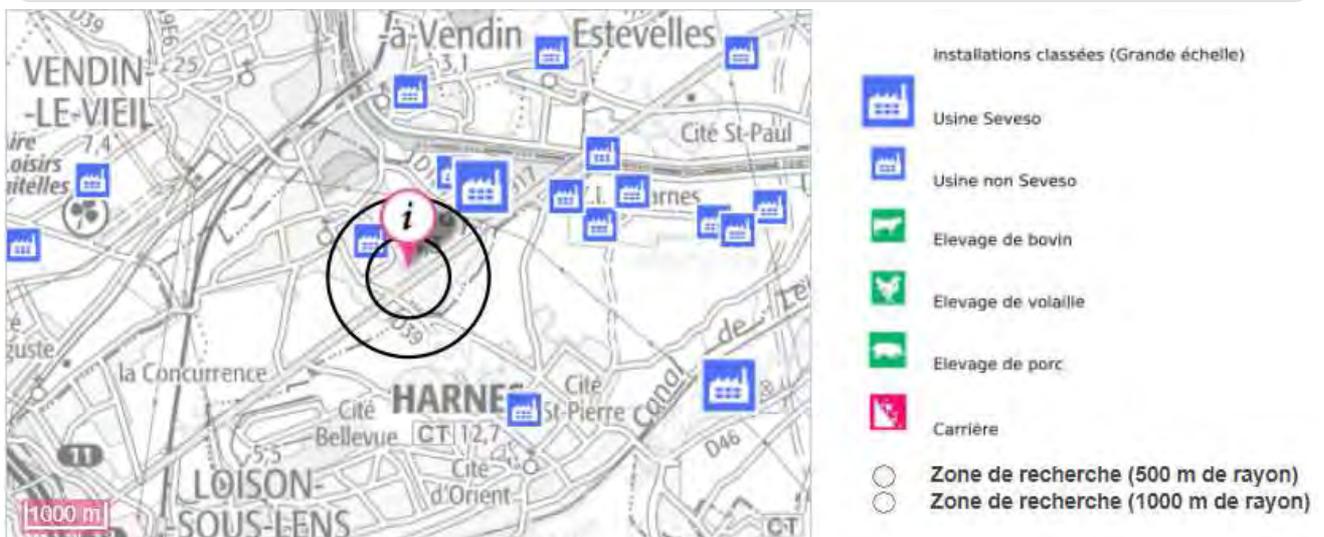
B. Identification des risques

- Installations industrielles :

- Nombre d'installations industrielles concernant votre localisation dans un rayon de 500 m : 3
- Nombre d'installations industrielles impactant votre localisation dans un rayon de 1000 m : 4

?

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



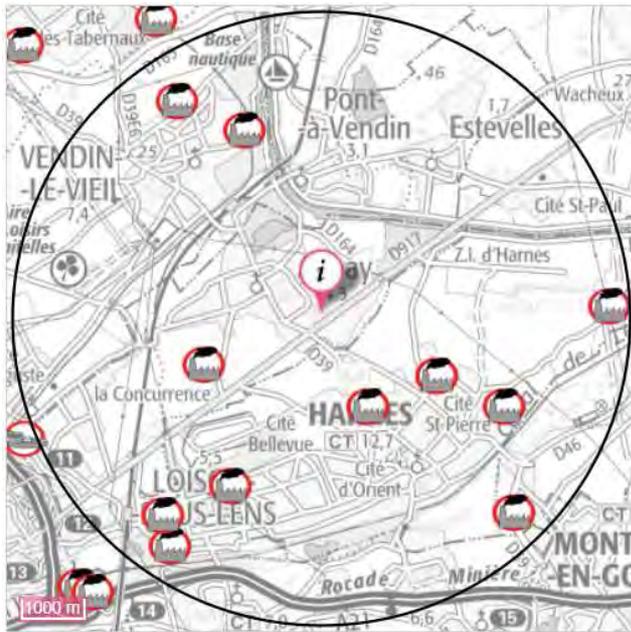
Nom Installation	Regime d'autorisation
MATERIAUX ENROBES DU NORD	A - Soumis à Autorisation
SNC APPIA GRANDS TRAVAUX	NC - Non classé
HOUSIEAUX OMER	NC - Non classé
BTD	E - Enregistrement

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

B. Identification des risques

- Rejet des polluants :

- Nombre d'installations industrielles rejetant des polluants concernant votre localisation dans un rayon de 5000 m : 26



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

-  Stations d'épuration
-  Elevage
-  Industries
-  Zone de recherche (5000 m de rayon)

Nom installation	Code postal de la commune
Dinde des Pays du Nord	62305
NEXANS France Atelier LSA	62300
SIMON DUTRIAUX	62880
NOROXO	62440
locagel	62880
TREFILEUROPE	62218
COMPOST DU MAZÉ	62440
RETIA site de Vendin	62880
GEA ERGE SPIRALE ET SORAMAT	62410
ARKEMA - usine de Loison sous Lens -	62218
GALLOO France Sallaumines	62430
DHESDIN S.A.	62710
M E N	62880
Paprec Nord	62440
McCain Alimentaire	62440
CVE DE NOYELLES SOUS LENS	62221
SARL AUTO SYSTEME	62420
SEVIA	62440
STEP - Loison Sous Lens	62218
INEOS STYROLUTION FRANCE SAS	62410
RECYTECH SA	62740
DURAND PRODUCTION	62440
SOTRENOR	62710
Ramery environnement	62440
TRIDEM Noyelles sous Lens	62221
O-I France SAS Site Wingles	62410

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

B. Identification des risques

Préfecture du Pas-de-Calais

Commune de ANNAY SOUS LENS

Informations sur les risques naturels, miniers et technologiques
pour l'application des I, II et III de l'article L 125-5 de code de l'environnement

1. Annexe à l'arrêté préfectoral

n° _____ du 15/02/2006 mise à jour le 15/04/2011

2. Situation de la commune au regard d'un ou plusieurs plans de prévention de risques naturels prévisibles [PPRN]

La commune est située dans le périmètre d'au moins un PPRN oui non
nombre 1

2.1 - PPRN de PPR inondation de ANNAY SOUS LENS **Bassin de risque**

Prescrit Date 30/10/2001

aléa 1	Inondation par ruissellement et coulée de boue
aléa 2	Inondation par remontées de nappes naturelles.
aléa 3	
aléa 4	

Les documents de référence sont :

Consultable sur Internet site Internet

Description :

3. Situation de la commune au regard d'un ou plusieurs plans de prévention de risques technologiques [PPRT]

La commune est située dans le périmètre d'au moins un PPRT oui non
nombre 1

3.1 - PPRT de NORTANKING **Bassin de risque**

Approuvé Date 05/04/2013

effet 1	Thermique
effet 2	Surpression
effet 3	

Les documents de référence sont :

Consultable sur Internet site Internet
<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/7-Suivi-des-PPRT>

Description : Le site industriel de NORTANKING se situe sur le territoire de la commune d'Annay-sous-Lens. L'arrêté préfectoral prescrivant un plan de prévention des risques technologiques pour cet établissement a été signé le 10 mars 2010, par Monsieur Raymond LE DEUN, Secrétaire général de la préfecture du Pas-de-Calais pour les communes d'ANNAY-SOUS-LENS, PONT-A-VENDIN et ESTEVELLES.
L'Arrêté Préfectoral modificatif de prescription de ce PPRT a été signé le 11 juin 2012, par Monsieur Jacques WITKOWSKI, Secrétaire Général de la préfecture du Pas-de-Calais.
L'Arrêté Préfectoral de prolongation du délai d'approbation de ce PPRT a été signé le 28 février 2013, par Monsieur Pierre CLAVREUIL, Secrétaire Général par intérim de la préfecture du Pas-de-Calais.
L'Arrêté Préfectoral d'approbation de ce PPRT a été signé le 5 avril 2013, par Monsieur Luc CHOUCHEKAEFF, Secrétaire Général Adjoint de la préfecture du Pas-de-Calais.

4. Situation de la commune au regard d'un ou plusieurs plans de prévention de risques miniers [PPRM]

La commune est située dans le périmètre d'au moins un PPRM oui non
nombre 0

5. Situation de la commune au regard du zonage réglementaire pour la prise en compte de la sismicité
en application des articles R 563-4 et R 125-23 du code de l'environnement modifiés par les décrets n° 2010-1254 et n° 2010-1255

La commune est située dans une zone de sismicité Forte Moyenne Modérée Faible Très faible

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

B. Identification des risques

Consultable sur internet non oui

Informations disponibles sur le site : www.planseisme.fr

Pièces jointes

Cartographie

extraits de documents ou de dossiers permettant la localisation des immeubles au regard des risques encourus

Arrêtés portant ou ayant porté reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle ou technologique

La liste actualisée des arrêtés est consultable sur le site portail www.prim.net dans la rubrique « Ma commune face aux risques »

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

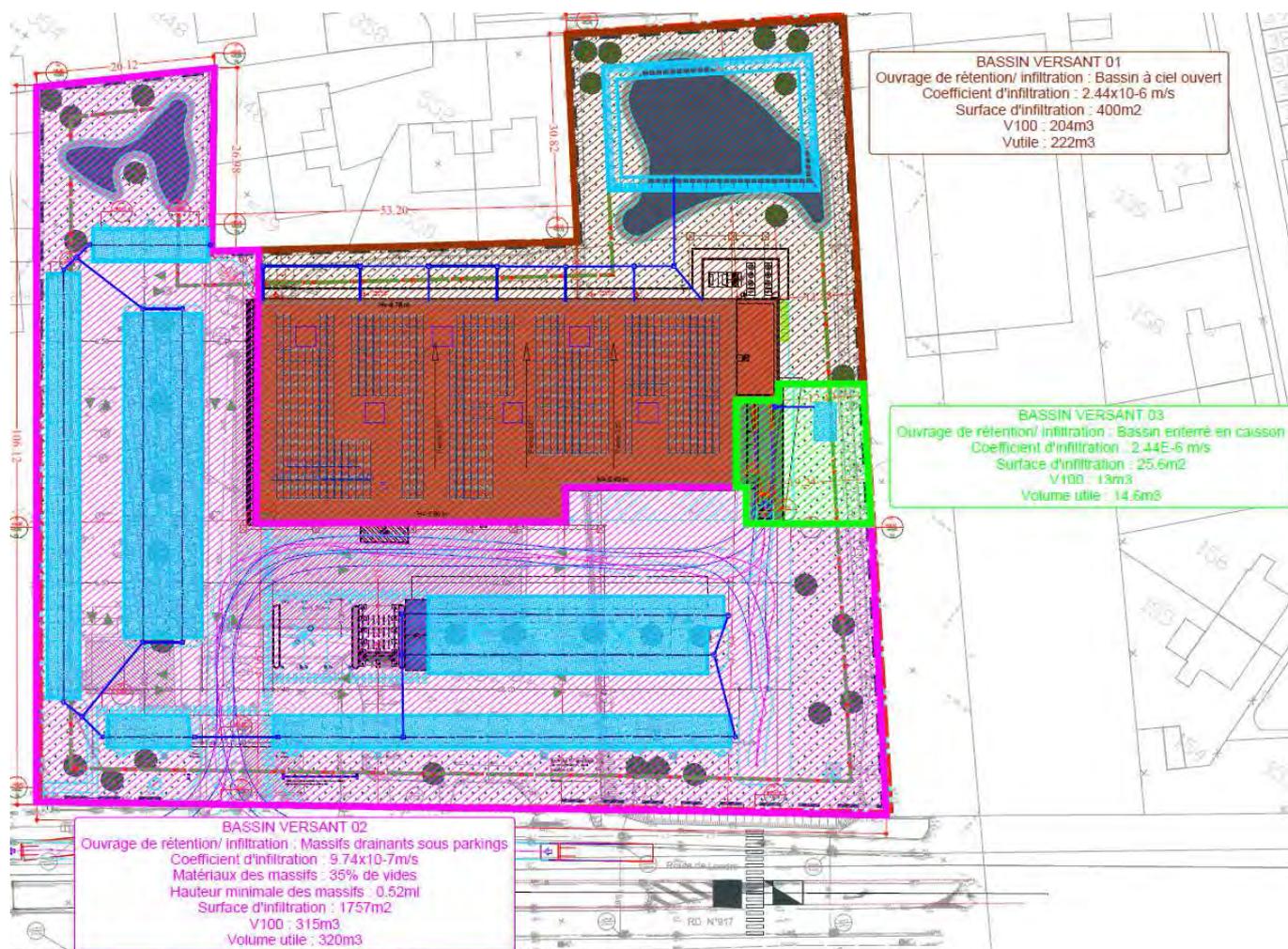
C. Procédés pour limiter les effets du projet sur l'environnement

- **La gestion des eaux pluviales** : Avec le type de toiture en mono pente mis en place, 80 à 95 % des eaux pluviales sont récupérées par le réseau d'eaux pluviales.

Les eaux de toitures seront directement tamponnées et infiltrées dans un bassin paysagé à l'arrière du bâtiment. Un surverse entre le bassin paysagé et les massifs drainants est conseillée. Les eaux de ruissellement de la voirie, du parking et des espaces verts seront collectées via les places de parking en dalles infiltrantes et tamponné puis infiltré dans des massifs drainants. Un trop plein vers le réseaux en domaine public est conseillé. Le temps de vidange monte jusqu'à 56h pour une pluie avec une période de retour de 100 ans si l'on ne mets pas en place un trop plein.

Le projet est décomposé en 3 bassins versants :

- Le premier (BV1) reprend les eaux de toitures et l'espace vert derrière le bâtiment. Toute l'eau est rejetée dans le bassin à ciel ouvert à l'arrière du bâtiment.
- Le second (BV2) reprend toute les eaux de voiries et parking ainsi que les espaces verts. Des rétentions seront prévues sous les places de parking pour le stockage et l'infiltration.
- Le troisième (BV3) reprends uniquement le quai de livraison. Les eaux seront stockées/ infiltrées via un puit de perte.



- **Le traitement des eaux usées** : Les eaux usées seront dirigées vers une fosse de récupération dans la parcelle concernée par le projet, dans l'attente d'un raccordement au futur réseau public.

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

C. Procédés pour limiter les effets du projet sur l'environnement

BASSIN ENTERRÉ EN CAISSONS

Cet ouvrage enterré a pour rôle de recueillir et stocker les eaux pluviales temporairement puis de les restituer à débit régulé vers un exutoire (réseau, ou autres...) et/ou par infiltration afin de réduire les débits de pointe, surcharges dans les réseaux. Cet ouvrage se trouve généralement sous des chaussées, trottoirs ou des parkings. La structure principale est composée de matériaux préfabriqués représentant 60 à 95 %.

Les Avantages :

- Stockage et régulation des eaux donc réduction des débits de pointe vers les exutoires
- Volume de stockage qui peut être important (jusqu'à 95%)
- Ouvrage enterré donc discret et surface au sol disponible
- Ouvrage enterré donc moins encombré par les feuilles et autres flottants donc moins d'entretien
- Réalimentation des nappes si infiltration.



Les Inconvénients:

- Colmatage de la structure sur le long terme
- Dépôt de boue sur le long terme qui modifie le volume de stockage utile
- Entretien difficile car l'accès dans la structure n'est pas aisé
- Conception coûteuse
- Risques de nuisances olfactives (stagnation d'eau) par défaut de conception ou manque d'entretien
- Difficile à mettre en oeuvre sur des terrains à fortes pentes (nécessité de cloisonner)
- Solution tributaire de l'encombrement des sols.

Le faible poids des produits permet une manutention sans engin de levage et facilite leur pose.

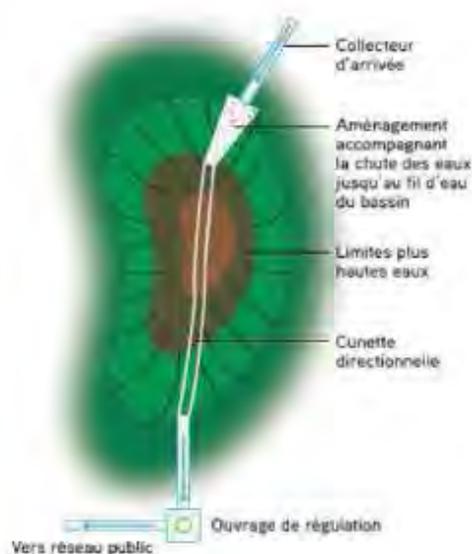


II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

C. Procédés pour limiter les effets du projet sur l'environnement

BASSIN SEC À CIEL OUVERT

Le bassin de rétention sec à ciel ouvert est un ouvrage destiné à stocker temporairement les eaux de pluie et de ruissellement après un épisode pluvieux. Les eaux peuvent être évacuées par infiltration et/ou de façon régulée vers un exutoire* type réseau public ou milieu naturel. Il peut jouer par ailleurs un rôle de dépollution des eaux par décantation (sédimentation) d'une partie des matières en suspension et par dégrillage (si présent) pour les plastiques, feuilles... Ce type d'ouvrage peut associer d'autres usages tels qu'un parc, un espace vert, une aire de jeux, un terrain de sport, un parking, une place par temps secs.



Les Avantages :

- Stockage de l'eau et réduction des débits de pointe
- Réapprovisionnement des nappes souterraines si infiltration
- Excellente intégration paysagère et plurifonctionnalité (parcs, aires de jeu...)
- Conservation d'espaces verts en zone urbaine s'il s'agit de bassins plantés, engazonnés
- Dépollution efficace grâce à une décantation des particules (épuration de ces dernières par les végétaux et micro organismes dans le cas des bassins plantés, engazonnés)

Les Inconvénients:

- Emprise foncière importante
- Nuisances visuelles (débris, feuilles...) et olfactives (eaux stagnantes...) si manque d'entretien
- Dépôts de boues de décantation
- Dépôts de déchets si non présence de dégrillage en amont.



II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

C. Procédés pour limiter les effets du projet sur l'environnement

1. Recours à des produits et équipements de construction et de décoration durables dès la conception.

Pour la construction du projet d'Annay, LIDL utilisera des matériaux de construction qualitatifs ainsi que du matériel technique de dernière génération. Couplé à une sur-isolation du bâtiment, cela permet de réduire au maximum les consommations d'énergie et donc de réduire l'empreinte carbone. Ci-après le détail des différentes installations mises en œuvre par LIDL à cet effet.

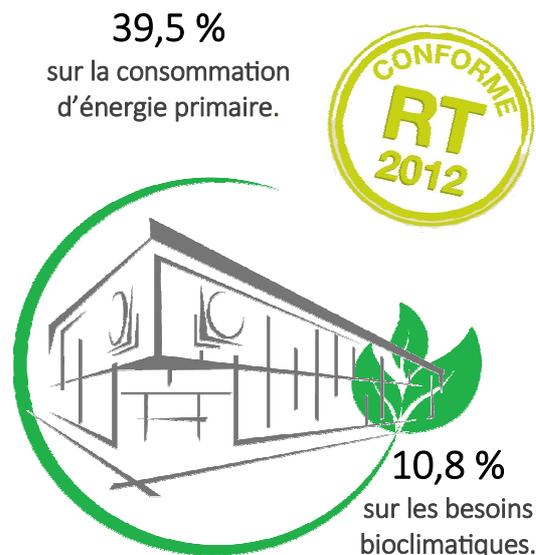
- Au-delà des exigences RT2012 :

La conception du projet a été pensée pour une performance énergétique supérieure à ce qu'impose la Réglementation Thermique 2012.

La RT 2012 définit les règles d'isolation, de ventilation et de mode de chauffage d'un bâtiment en établissant un seuil maximal pour:

- la consommation conventionnelle d'énergie primaire pour le chauffage, le refroidissement, la production d'eau chaude sanitaire et l'éclairage : seuil de 400 kWh/m²/an.
- Le besoin bioclimatique conventionnel en énergie pour le chauffage, le refroidissement et l'éclairage artificiel : seuil de 205.

Sur ce magasin, l'étude thermique réalisée par un bureau d'études indique une surperformance par rapport à la RT2012 de : **- ➤**



Au-delà du respect de la réglementation, la politique de construction de l'enseigne est d'isoler au maximum les bâtiments.

En effet, l'énergie la plus facile à économiser est celle que l'on ne dépense pas.

Les principes d'isolation du bâtiment sont les suivants :

- L'isolation des longrines par l'extérieur.

Ce procédé permet de limiter les ponts thermiques (déperdition de la chaleur du bâtiment par des « fuites » vers l'extérieur). Moins de ponts thermiques égale moins de perte de chaleur, donc une consommation moindre.

Les plans de principe des magasins LIDL proposent une conception optimale de l'isolation du bâtiment basée principalement sur la suppression des ponts thermiques.

- L'isolation des façades par l'utilisation de briques en terre cuite ou en béton cellulaire.

Les briques en terre cuite (épaisseur de 37 cm) ou briques en béton cellulaire (épaisseur de 30 cm) ont des propriétés isolantes reconnues. La brique en béton cellulaire a un réel avantage car elle est recyclable à 81%. Ces matériaux sont liaisonnés à l'aide de colle, en lieu et place de l'utilisation traditionnelle de mortier.

Ce principe constructif permet de supprimer le pont thermique que constituait le centimètre de mortier entre chaque brique. La continuité de l'isolation est ainsi assurée. De la même manière, chaque poteau et linteau sont isolés.

Le béton cellulaire :

- matériau isolant
- matériau recyclable



II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

C. Procédés pour limiter les effets du projet sur l'environnement

- L'isolation de la toiture par une couche de laine de roche de 20 cm d'épaisseur.

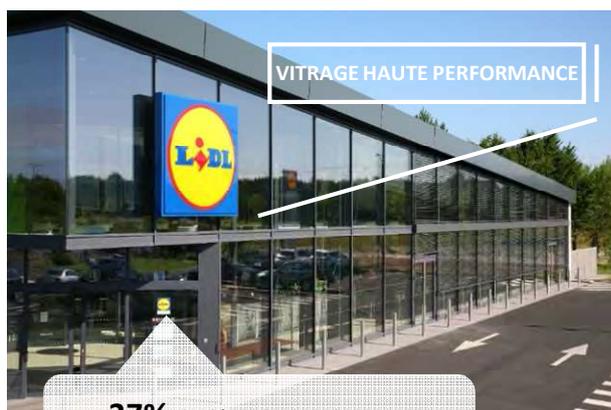
Le système de couverture pour le site d'Annay est en membrane à base de polyoléfinés souples (FPO) posée sur un isolant rigide. Ce type de membrane a une durée de vie importante et résiste très bien aux rayons ultraviolets et à l'ozone. De plus, la membrane FPO est facile à recycler. Elle ne contient ni plastifiant, ni chlore, ni aucun autre halogène : elle est totalement respectueuse de l'environnement.

- Mur rideau en double vitrage isolant certifié.

Le sas d'entrée et le pignon avant du bâtiment sont entièrement vitrés. Le vitrage du mur rideau à isolation renforcée est composé d'un double vitrage SP10 (extérieur) et 44.2 (intérieur) et d'une lame d'air de 12mm minimum avec un remplissage à l'argon avec des coefficients de déperdition de chaleur imposés. Les vitrages, les menuiseries extérieures (locaux sociaux et surface de vente) ont également les mêmes caractéristiques que celui du mur rideau.

Grâce aux vitrages haute performance, les déperditions thermiques sont limitées de **37% en moyenne** par rapport à un double vitrage thermique.

Afin de protéger les salariés des rayons du soleil, la façade vitrée est équipée de brises soleil orientables commandés automatiquement en fonction de la position du soleil. Le facteur solaire imposé permet de réduire les consommations de climatisation de 5%, soit 13 MWh économisés tous les mois.



37% de déperditions thermiques
par rapport à un double vitrage
classique

- La structure porteuse.

La structure porteuse d'un magasin LIDL est généralement réalisée en éco-matériaux. Parfois dit « matériaux écologiques » ou « matériaux biosourcés », ce sont des matériaux de construction qui répondent aux critères techniques habituellement exigés (performances techniques et fonctionnelles, qualité architecturale, durabilité, sécurité, facilité d'entretien, résistance au feu et à la chaleur...), mais également à des critères environnementaux ou socio-environnementaux, tout au long de leur cycle de vie (de sa production à son élimination ou recyclage).

- La charpente bois.

Pour le supermarché d'Annay, LIDL a opté pour une charpente bois. Ce matériau possède de nombreux avantages écologiques.

- Naturel, son bilan carbone est positif. En effet, le carbone qu'il absorbe compense de manière importante les émissions relatives à sa transformation,

- Valorisation facile en fin de vie.

À noter qu'en cas de démolition, 60% de la charpente bois est revalorisée comme matière première secondaire auprès des industries consommatrices.

- Une vêtiture en Alucobond.

Une partie des façades du projet est habillée de panneaux composites appelés Alucobond.

C'est un matériau léger composé de deux tôles d'aluminium et d'un noyau plastique. Il possède d'excellentes caractéristiques en termes de planéité, une grande résistance aux intempéries, aux vibrations et aux coups.

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

C. Procédés pour limiter les effets du projet sur l'environnement

- La mise en œuvre d'un Rooftop.

L'installation de chauffage et climatisation du supermarché inclut la mise en œuvre d'un Rooftop équipé de compresseurs permettant d'adapter la puissance absorbée en fonction des besoins du bâtiment.

Nous avons adapté la puissance de cet équipement en fonction du bilan thermique réglementaire RT2012 afin d'éviter toute surconsommation ou bien l'installation d'un équipement surdimensionné. C'est pourquoi deux modèles ont été référencés nationalement afin de couvrir l'ensemble des besoins.

Les coefficients de performance de ces machines sont de 3,43 et 3,51 > aux 3,25 des pompes à chaleur (PAC) et ce grâce à la technologie TRECO (récupération active d'énergie entre l'air rejeté et l'air neuf au moyen d'un système thermodynamique dédié).

Le Rooftop = Classe énergétique A
3 à 4kW thermique pour 1kW électrique

DRV à technologie Inverter
et boîtier centralisé CMB :

- ✓ Système breveté de récupération d'énergie pour production simultanée de climatisation et de chauffage,
- ✓ Technologie Inverter permet de faire fonctionner les compresseurs en fonction du besoin pour réduire la consommation énergétique,
- ✓ Coefficient de performance de 4,15 → 4kW thermique pour 1kW électrique consommé,
- ✓ Mode réduit de nuit pour plus d'économies d'énergie et de confort.

- L'installation d'une Ventilation Mécanique Contrôlée (VMC) pour le traitement de l'air.

Le renouvellement de l'air, ainsi qu'une partie du chauffage et de la climatisation sont assurés par une Centrale de Traitement d'Air (CTA) à double flux avec récupération d'énergie.

En résumé, l'énergie récupérée de l'air repris des sociaux est réinjectée dans l'air neuf.

- ✓ Échangeur rotatif à haut rendement : Classe d'énergie A.
- ✓ Ventilateurs à moteurs à commutation électronique EC permettant d'économiser jusqu'à 50% d'énergie par rapport aux moteurs AC traditionnels

- L'installation de panneaux photovoltaïques en toiture

LIDL mettra en place une toiture dotées de panneaux photovoltaïques sur environ 1 056 m², espérant ainsi couvrir une partie des besoins en électricité du supermarché.

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

C. Procédés pour limiter les effets du projet sur l'environnement

2. Gestion responsable de l'éclairage en magasin :

- Des équipements 100% LED.

Pour concilier confort visuel et attitude responsable face à l'environnement, LIDL développe un système d'éclairage intérieur comme extérieur en total « Full LED ». Sur la surface de vente, ce dispositif permet une réduction de la consommation d'énergie.

- Une durée d'éclairage contrôlée.

Par ailleurs, la durée de l'éclairage sera dimensionnée en fonction de l'activité :

- 1/3 de l'éclairage s'allumera automatiquement à l'arrivée du personnel le matin,
- les 2/3 restants s'allumeront lors de l'ouverture du magasin.

Aucun éclairage extérieur n'est allumé durant la nuit, et l'éclairage des réserves, du quai et des locaux sociaux s'effectuera par détecteur de présence.



Extinction des enseignes :
13 000 kWh/an/magasin
d'économie



3. Gestion des nuisances

- Les nuisances lumineuses

En plus de limiter la consommation d'énergie, l'éclairage des bâtiments LIDL est conçu de manière à limiter les nuisances lumineuses. Le magasin et ses aménagements ne sont pas éclairés en permanence. L'éclairage extérieur du magasin (enseignes, candélabres et lampes extérieures) s'allume à 5h30 du matin, peu avant l'arrivée du personnel, et s'éteint automatiquement le soir peu après le départ du personnel. En magasin, à l'arrivée du personnel, 1/3 de l'éclairage se met en marche automatique. Les 2/3 restants s'allument lors de l'ouverture du magasin au public. A noter de plus que le magasin bénéficie de la lumière naturelle au travers des exutoires de fumée et des larges façades vitrées.

- Les nuisances olfactives

La principale nuisance olfactive pouvant résulter de l'activité du magasin est celle des ordures. Avec sa stratégie Zéro déchet, LIDL supprime cette nuisance. En effet, dans un premier temps, l'ensemble des déchets et matières valorisables sont triés dans chaque magasin par les collaborateurs. Ensuite, tous ces déchets et matières valorisables sont renvoyés sur les plateformes logistiques LIDL pour un traitement centralisé adapté. Cette gestion a deux avantages majeurs :

- la limitation des émissions de gaz à effet de serre avec la suppression des collectes en porte à porte,
- l'amélioration de l'hygiène aux abords des magasins avec l'absence de bacs poubelles stationnés sur la voie publique.

De plus, la massification des différents types de déchets sur nos plateformes permet de trouver de nouveaux débouchés avec des acteurs locaux en matière de valorisation, en particulier par voie de méthanisation ou compostage de nos biodéchets.

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

C. Procédés pour limiter les effets du projet sur l'environnement

3. Gestion des nuisances

- Les nuisances sonores

Le magasin LIDL est un point de vente de proximité, et peut donc se retrouver proche de lieux d'habitation. Pour éviter les nuisances sur ses voisins, l'enseigne met en place des mesures telles que les suivantes :

- Une livraison du magasin par le biais de camions et équipements (transpalettes) certifiés PIEK (Camions et équipements silencieux) : c'est une certification décernée aux camions et équipements respectant un seuil d'émission sonore inférieur à 60 décibels (l'équivalent d'une discussion entre 2 personnes) avec la pondération A de la norme CEI 61672-1.

- Les parois intérieures et extérieures sont conçues afin que le niveau sonore dans le magasin respecte les règles en vigueur

- Les nuisances visuelles

- Des aménagements paysagers et des espaces verts pour une intégration douce du projet

Le projet prend place sur un espace en partie construit, dédié à des activités économiques et au logement, ainsi qu'un espace en friche inexploité. Il permettra de planter 33 arbres et créera 4 757,99 m² d'espaces verts (soit 39%).

Ces aménagements paysagers permettent de limiter les effets de l'imperméabilisation et comprennent :

- De franges arbustives et boisées en fond de site permettant la liaison douce avec les espaces agricoles et de logements,

- De noues paysagères avec plantes héliophytes,

- Une haie périphérique ceinturant le foncier,

- Une prairie en gestion différenciée,

- Des plantations d'arbres et de graminées en cœur de peigne de stationnement,

- Une alternance de cépées, graminées et prairies en façade de site permettant un rythme le long de la RD917.

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

D. Les flux de déplacement

- Les flux de véhicules légers induits par la clientèle

Le projet de transfert du supermarché LIDL d'Harnes à Annay contribuera à générer un flux supplémentaire de voitures particulières. Afin de valider le bon fonctionnement des flux sur les axes routiers, l'enseigne LIDL a fait effectuer, par la société EGIS, une étude de circulation en mars 2020 et remise à jour en juillet. Cette étude est résumée ci-dessous et pages suivantes.

Estimation des flux de voitures particulières actuels

La RD917 route de Lille constitue la voie structurante du périmètre d'étude, avec 1 100 à 1 275 uvp/heure deux sens confondus, pour 2x1 voies. A l'hyperpointe du Soir c'est le sens de circulation Est > Ouest en direction de Lens qui est légèrement dominant.

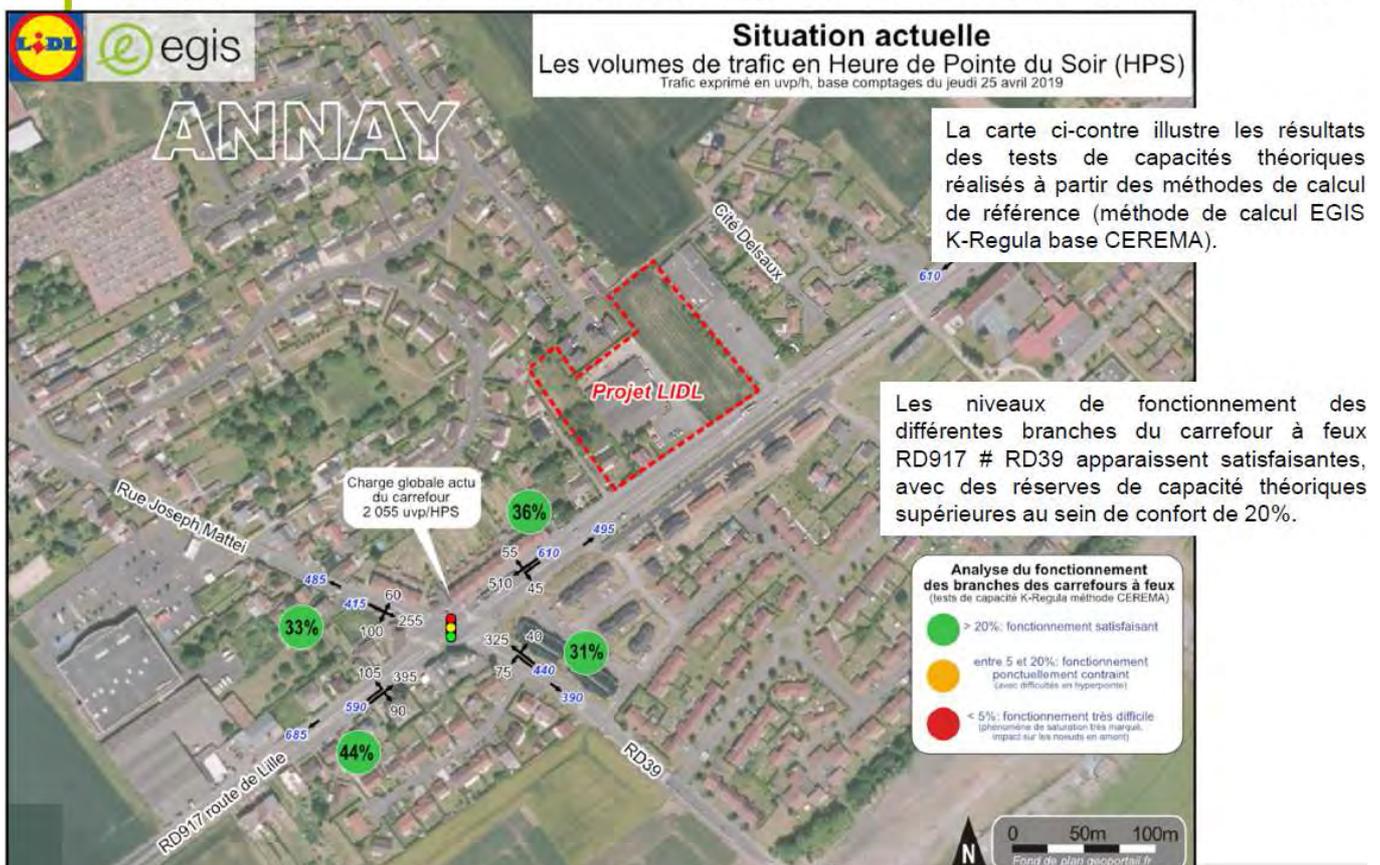
L'axe nord-sud RD39 / rue Joseph Mattei supporte entre 800 et 900 uvp/heure deux sens confondus, pour 2x1 voies.

Le carrefour RD917 # RD39, réglé par feux tricolores, supporte près de 2 050 uvp/heure de charge globale.

Les niveaux de fonctionnement des différentes branches du carrefour à feux RD917 # RD39 apparaissent satisfaisants, avec des réserves de capacité théoriques supérieures au sein de confort de 20%.

A noter que la RD917, au droit du projet, accueille 10 326 véhicules jour en moyenne - Source « recensement de la circulation dans la région Hauts de France - Année 2016 - DREAL Hauts de France »

Situation actuelle – les niveaux de fonctionnement à l'Heure de Pointe du Soir



II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

D. Les flux de déplacement

- Les flux de véhicules légers induits par la clientèle

Estimation des flux de voitures particulières générés par le projet : Une augmentation très limitée

L'accessibilité automobile du projet sera organisée au niveau de la RD917 route de Lille via un carrefour à priorité verticale de type Stop.

Le projet LIDL d'Annay, route de Lille, développera 1 417 m² de surface de vente. Sur base du ratio de génération de trafic de 10 véhicules émis en pointe du soir pour 100m² de surface de vente, nous estimons la génération de trafic induite par le développement à un maximum de 150 véhicules/heure, en entrée et en sortie de projet LIDL.

L'intégration des flux automobiles induits vers le site LIDL se traduira par une hausse maximale de la charge de la RD917 de +215 uvp/heure deux sens confondus, sur son tronçon le plus sollicité entre le carrefour à feux existant et l'accès projeté au site LIDL.

Le carrefour principal RD917 # RD39 supportera une hausse de charge de +215 uvp/h / +10%.

Au niveau de l'accès projeté au site LIDL, la demande en mouvements de Tourne-à-Gauche atteindra 145 uvp/heure (105 en entrée depuis la RD917 Sud et 45 sorties en retour vers la RD917 Nord).

Les niveaux de fonctionnement des différents carrefours restent aussi satisfaisants qu'en situation de référence. Les réserves de capacité théoriques des différentes branches du carrefour à feux principal restent toutes supérieures au seuil de confort de 20%.

Au niveau de l'accès projeté au site LIDL, grâce à la proposition d'intégration d'un espace de stockage central pour les véhicules en Tourne-à-Gauche, les temps d'attente des usagers débiteurs de priorité sont tous nettement sous le seuil de confort de 30 secondes.



II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

D. Les flux de déplacement

Hypothèses de distribution géographique des trafics induits

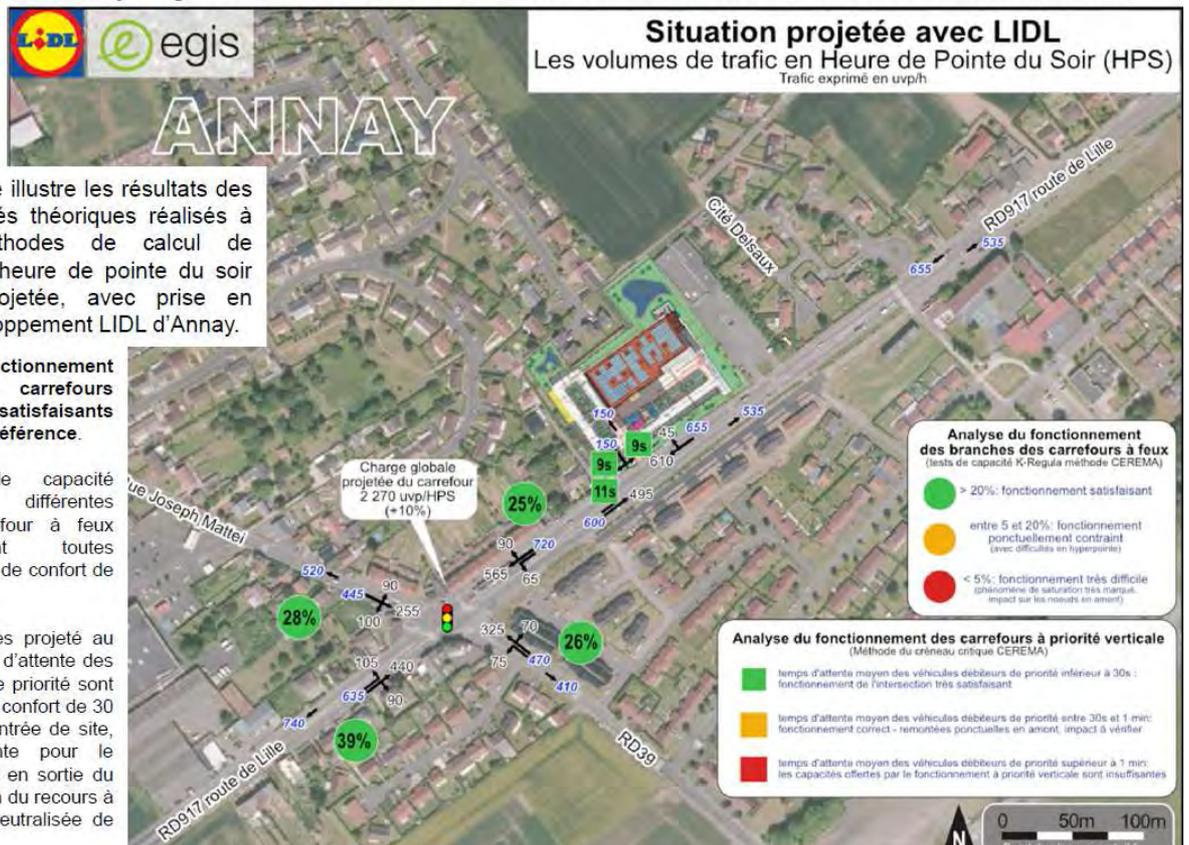
La distribution géographique des 150 flux de clientèle induits par le développement LIDL d'Annay a été établie sur base de la répartition actuelle des flux routiers en pointe du soir.

Les schémas ci-dessous précisent les valeurs considérées en entrée et sortie de projet :

	ENTREES DE PROJET LIDL				SORTIES DE PROJET LIDL			
	RD917 route de Lille Nord	RD917 route de Lille Sud	RD39 Sud	Rue Joseph Mattei	RD917 route de Lille Nord	RD917 route de Lille Sud	RD39 Sud	Rue Joseph Mattei
Hypothèses de distribution des flux par itinéraire routier	30%	30%	20%	20%	25%	35%	15%	25%
Distribution brute des 150 véhicules générés par le projet LIDL d'Annay en Entrée/Sortie	45	45	30	30	38	53	23	38
Distribution arrondie, en uvp/heure/sens	45	45	30	30	40	55	20	35



Situation projetée – les niveaux de fonctionnement à l'Heure de Pointe du Soir



La carte ci-contre illustre les résultats des tests de capacités théoriques réalisés à partir des méthodes de calcul de référence pour l'heure de pointe du soir de semaine projetée, avec prise en compte du développement LIDL d'Annay.

Les niveaux de fonctionnement des différents carrefours restent aussi satisfaisants qu'en situation de référence.

Les réserves de capacité théoriques des différentes branches du carrefour à feux principal restent toutes supérieures au seuil de confort de 20%.

Au niveau de l'accès projeté au site LIDL, les temps d'attente des usagers débiteurs de priorité sont tous sous le seuil de confort de 30 secondes (11s en entrée de site, 9s à 21s d'attente pour le mouvement de TàG en sortie du site LIDL, en fonction du recours à l'emprise centrale neutralisée de la RD917)

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

D. Les flux de déplacement

- L'impact du projet de développement résidentiel du Bois des Mottes

A proximité du projet LIDL d'Annay, le développement résidentiel du Bois des Mottes est attendu, avec au terme de son développement la réalisation de près de 260 logements.

Ce projet résidentiel sera accessible via un nouveau carrefour aménagé sur le tronçon nord de la RD917, à environ 400 mètres de l'accès projeté LIDL, et via des continuités viaries locales avec le tissu urbain existant de la commune d'Annay.

Il induira, à l'Heure de Pointe du Soir, environ 280 flux véhicules en direction du futur lotissement et près de 65 flux véhicules en sortie.

Par rapport à la situation de référence, le carrefour principal RD917 # RD39 supportera une hausse de charge de +385 uvp/h / +19%.

La charge maximale cumulée de l'axe RD917 route de Lille serait de 1 475 uvp/heure, deux sens confondus.

Les niveaux de fonctionnement des différents carrefours restent satisfaisants.

Au niveau du carrefour à feux principal, la réserve de capacité théorique de la branche RD39 serait de 16%, sous le seuil de confort tout en restant pleinement fonctionnelle pour une hyperpointe de circulation de la semaine.

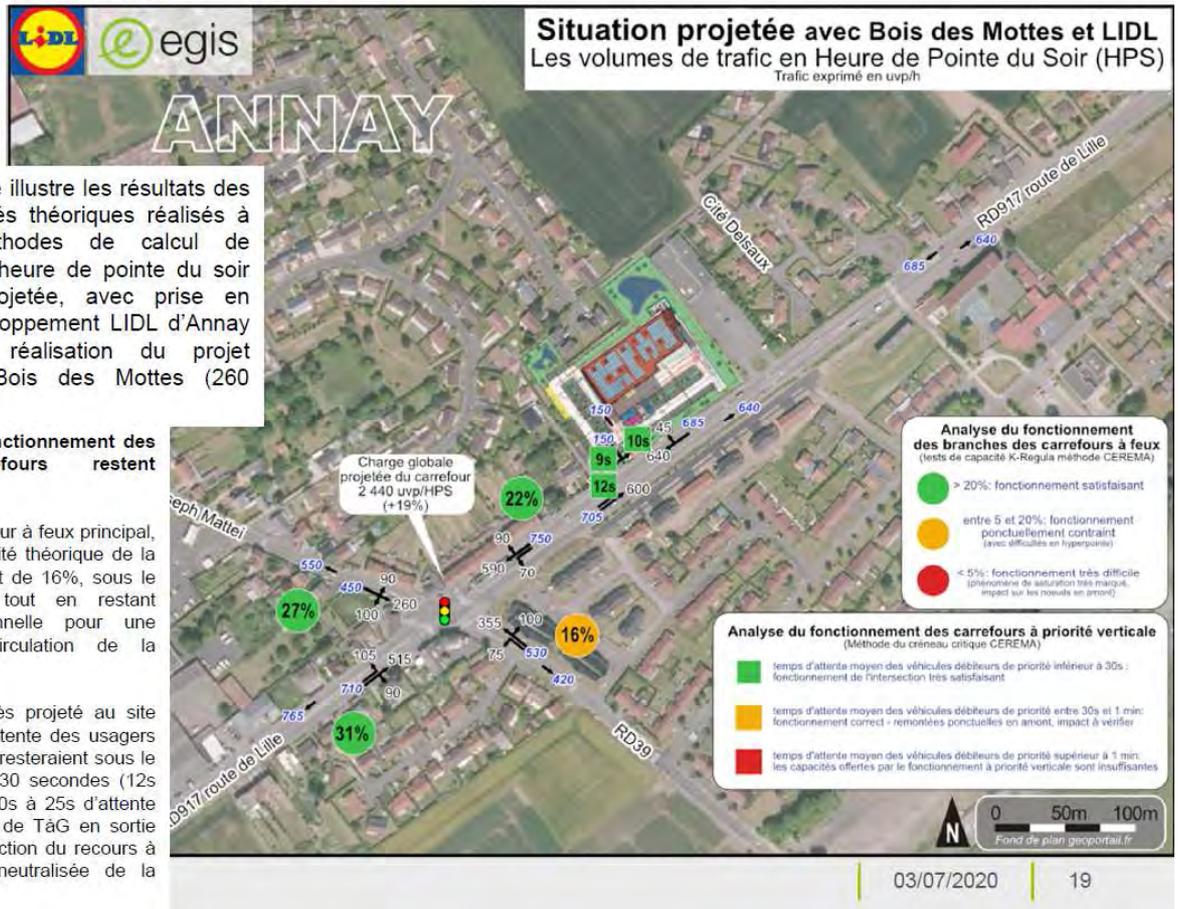
Au niveau de l'accès projeté au site LIDL, les temps d'attente des usagers débiteurs de priorité resteraient nettement sous le seuil de confort de 30 secondes.



II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

D. Les flux de déplacement

Situation projetée LIDL + Bois des Mottes – les niveaux de fonctionnement à l'Heure de Pointe du Soir



La carte ci-contre illustre les résultats des tests de capacités théoriques réalisés à partir des méthodes de calcul de référence pour l'heure de pointe du soir de semaine projetée, avec prise en compte du développement LIDL d'Annay et de pleine réalisation du projet résidentiel du Bois des Mottes (260 logements).

Les niveaux de fonctionnement des différents carrefours restent satisfaisants.

Au niveau du carrefour à feux principal, la réserve de capacité théorique de la branche RD39 serait de 16%, sous le seuil de confort tout en restant pleinement fonctionnelle pour une hyperpointe de circulation de la semaine.

Au niveau de l'accès projeté au site LIDL, les temps d'attente des usagers débiteurs de priorité resteraient sous le seuil de confort de 30 secondes (12s en entrée de site, 10s à 25s d'attente pour le mouvement de TàG en sortie du site LIDL, en fonction du recours à l'emprise centrale neutralisée de la RD917)

- Conclusions

Le projet de développement LIDL d'Annay RD917 route de Lille se traduira par une clientèle motorisée estimée à 150 véhicules en entrée & sortie du projet durant la pointe dimensionnante du Soir de semaine.

Au regard des projections de trafic réalisées, y-compris avec prise en compte du développement résidentiel du Bois des Mottes, les impacts circulatoires du projet LIDL apparaissent compatibles avec le maintien d'un fonctionnement satisfaisant du réseau viaire, au niveau du carrefour à feux principal RD917 # RD39 comme au niveau du futur carrefour d'accès au site LIDL.

Dans le cadre du présent projet LIDL il est proposé d'aménager au niveau de l'espace central neutralisé de la RD917, un sas permettant le stockage ponctuel des véhicules en entrée et sortie Tourne-à-Gauche en lien avec le futur accès LIDL.

Cet aménagement permettra de simplifier et sécuriser les manœuvres d'insertion des usagers, sachant que ces derniers profiteront également des créneaux d'insertions ponctuels offerts par la régulation par feux tricolores du carrefour RD917 # RD39 (à 200m de l'accès LIDL projeté).

La jauge de parking projeté de 130 places apparaît cohérente avec la demande de trafic attendue (maximum de 150 véhicules/heure pour une présence moyenne sur site de 40 minutes, soit un besoin clients de 100 places, plus les besoins du personnel).

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

D. Les flux de déplacement

ACCÈS PIÉTONS ET CYCLES A PROXIMITÉ DU PROJET = UN LIEN AISÉE AVEC LE TISSU URBAIN ENVIRONNANT—RÉDUCTION DU RECOURS À LA VOITURE

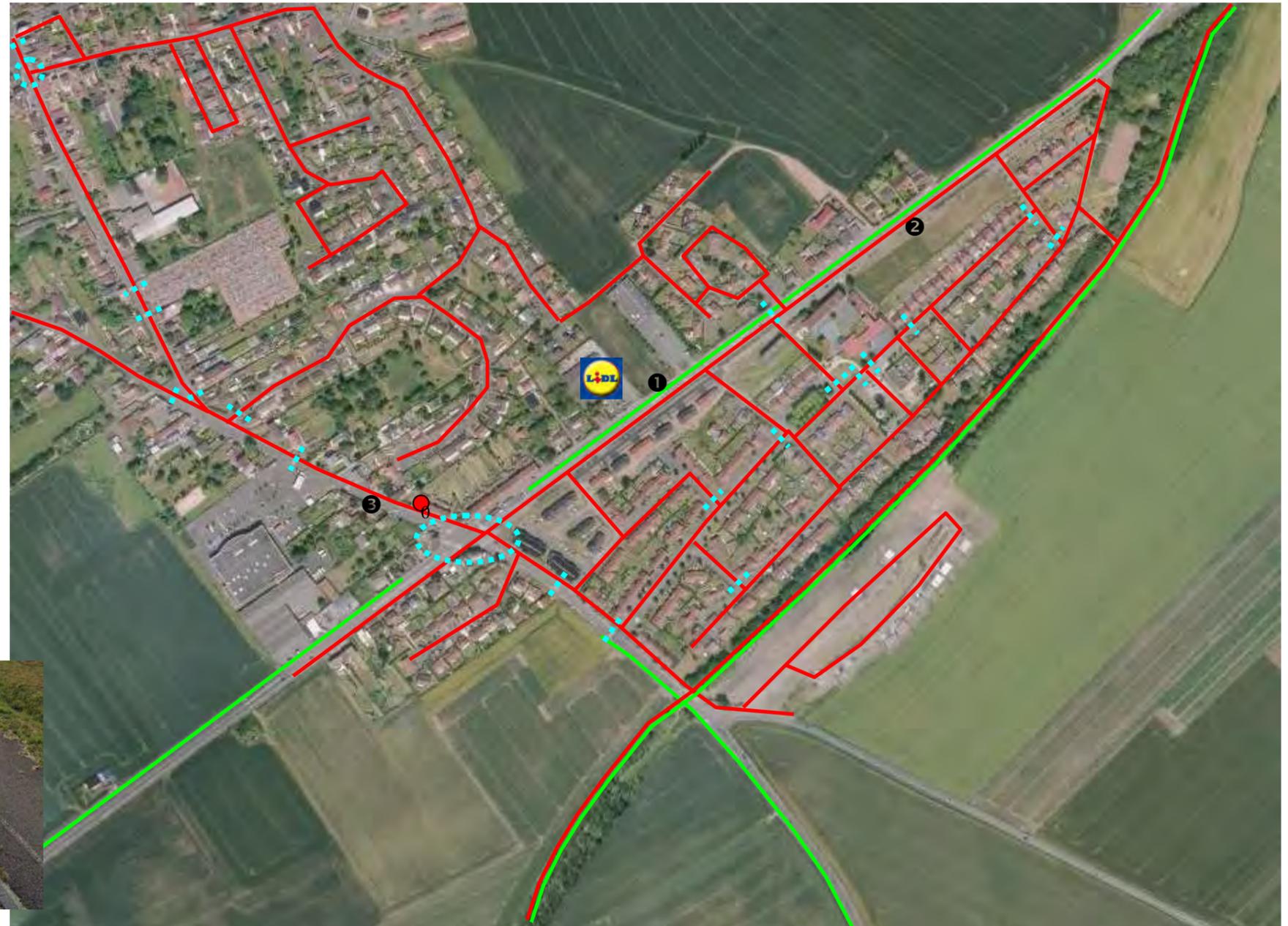
L'environnement proche du site bénéficie d'aménagements cyclables.

En effet, la Route de Lille (RD917), qui dessert le site, bénéficie d'aménagements protégés pour les modes de circulation complémentaires (piste cyclable sur trottoirs).

Ces aménagements permettent d'intégrer parfaitement le supermarché dans le réseau de transport en mode doux et d'effectuer la liaison entre Loison-sous-Lens, Annay, Carvin, Harnes et Pont à Vendin avec de nombreux tronçons dédiés aux vélos.

Concernant les piétons, des trottoirs et des passages protégés maillent les différentes voiries présentes à proximité du projet.

Ils permettent d'accéder au supermarché depuis les zones de logements, les espaces d'activités et les équipements voisins de manière sécurisée.

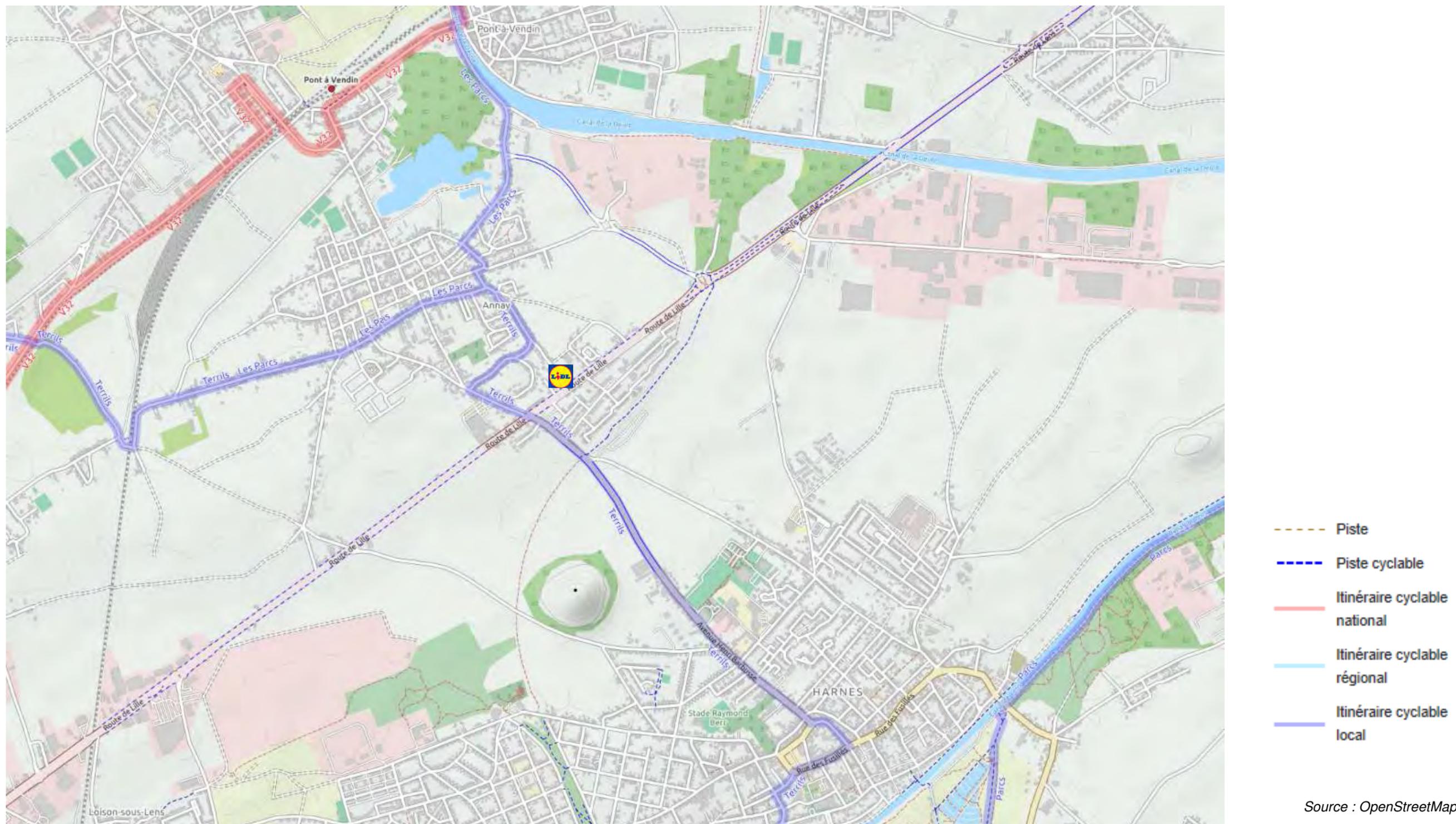


- Arrêts de bus
- Cheminements piétons (trottoirs)
- Pistes cyclables
- Passages piétons sécurisés

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

D. Les flux de déplacement

Cartographie des aménagements cyclables à proximité du projet



Source : OpenStreetMap

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

D. Les flux de déplacement

Le site est desservi par le réseau de transports en commun « TADAO ».

En effet, l'arrêt de bus le plus proche est situé à moins de 200 mètres au Sud Ouest, sur la Rue Joseph Mattei :

⇒ l'arrêt « Rue Mattei ».

Cet arrêt accueille les lignes 27 et 37.

La ligne 27 (Pont à Vendin ↔ Hénin Beaumont) fonctionne du lundi au Samedi sur des fréquences de 60 minutes environ, de 6h30 à 20h30.

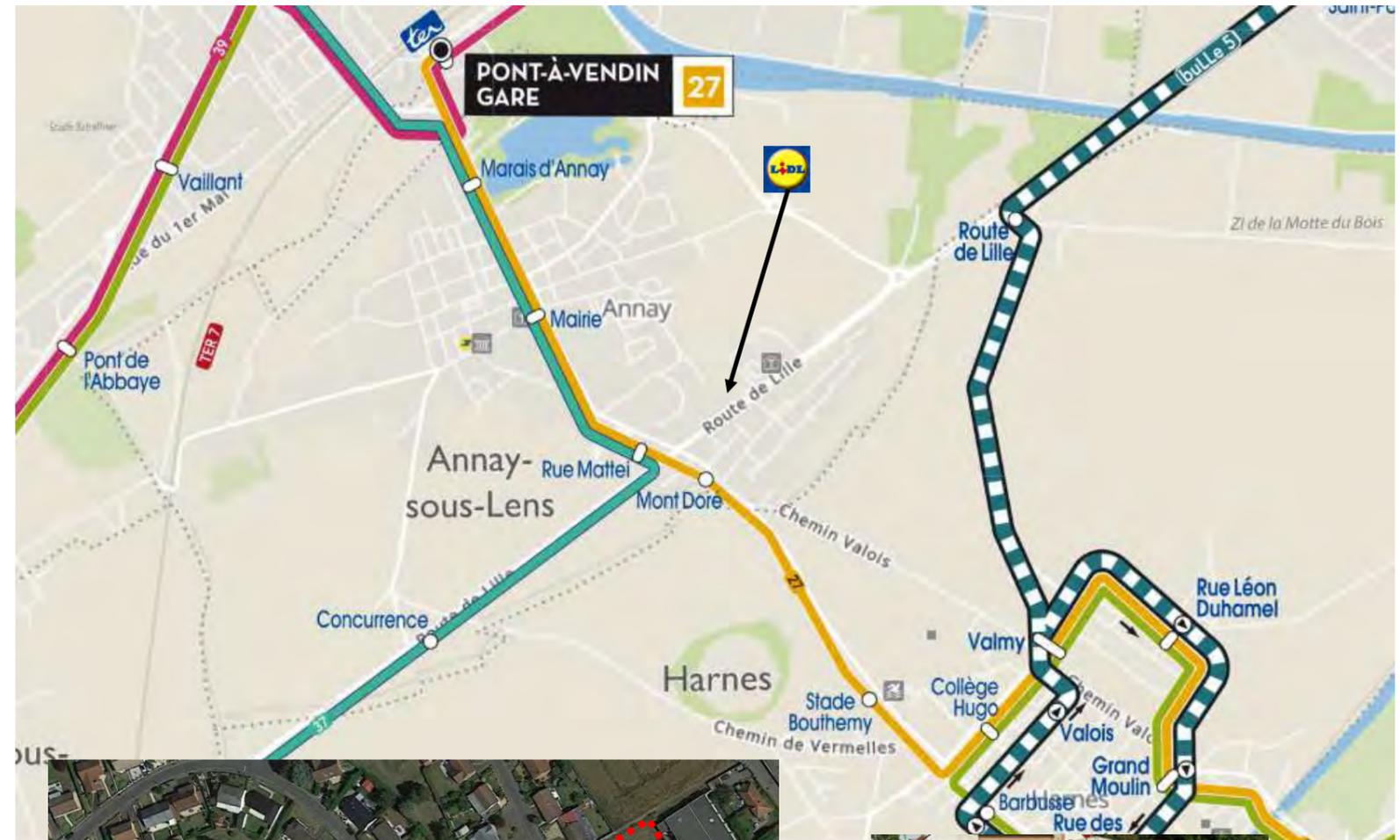
L'itinéraire de cette ligne permet de desservir et relier tous les quartiers et les lieux de vie pour des déplacements au quotidien sur un axe allant de Pont à Vendin au Nord Ouest à Hénin Beaumont en passant entre autre par Annay, Harnes, Courrières. Elle est également en liaison avec la ligne « Bulle 5 » du réseau TADAO au Sud Est sur la commune d'Harnes, qui permet de rejoindre Lens ou Carvin et dont la fréquence est comprise entre 15 et 30 minutes.

La ligne 37 (Auchy Les Mines ↔ Lens) fonctionne du lundi au Samedi sur des fréquences d'environ 30 minutes, de 6h à 21h.

L'itinéraire de cette ligne permet de desservir et relier tous les quartiers et les lieux de vie pour des déplacements au quotidien sur un axe allant de Lens à Auchy les Mines en passant entre autre par Loison-sous-Lens, Annay, Vendin le Vieil, Wingles. Elle permet de rejoindre directement le centre ville de Lens au Sud Ouest.

Le supermarché sera accessible depuis cet arrêt via les trottoirs et aménagements sécurisés existants, ce qui permettra de réduire certains flux véhiculés.

PLAN RÉSEAU SUR LA ZONE PROCHE



II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

D. Les flux de déplacement

Le site est accessible depuis la Route de Lille (D917), axe de liaison entre le Centre ville de Lens au Sud Ouest et l'A1/Carvin au Nord Est. Cet axe majeur est en liaison avec la D39 menant au centre d'Annay et à Vendin le Vieil au Nord et à Harnes/A21 au Sud.

Les aménagements pour accéder au site sont parfaitement adaptés pour que le projet n'engendre aucune perturbation sur les flux existants. A noter qu'en provenance du Sud Ouest, les clients bénéficieront d'un aménagement « tourne à gauche » avec stockage de voitures afin de sécuriser les accès et limiter les effets du projet sur l'axe de desserte.

Rappelons que le projet prend place dans un secteur où une activité (BCA) est existante et une activités commerciales (Aldi) étaient présentes sans que cela n'occasionne de perturbation.

Les infrastructures permettront une parfaite accessibilité et une bonne connexion entre les différents espaces constituant l'environnement du projet.

Le site bénéficiera d'une entrée/sortie sur la Route de Lille (D917), légèrement décalée par rapport à celle existante pour l'entreprise BCA.

L'accès au site sera donc parfaitement adapté à sa fréquentation et aux trafics de la route de Lille.





Projet de développement LIDL
d'Annay RD917 route de Lille

-
Etude de circulation

SOMMAIRE

- P3 Contexte
- P5 La campagne de comptages
- P6 Situation actuelle – les volumes de trafic à l’HPS
- P7 Situation actuelle – le fonctionnement à l’HPS
- P9 Le projet LIDL d’Annay: programmation et génération
- P13 Situation projetée avec LIDL – flux et analyse fonctionnelle
- P17 Situation projetée avec LIDL et Bois des Mottes – flux et analyse fonctionnelle
- P22 Conclusions

Contexte du projet LIDL d'Annay



Projet de développement résidentiel du Bois des Mottes

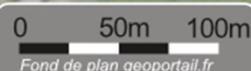
ANNAY



Le projet LIDL objet du présent document consiste en une création de magasin au niveau de parcelles situées au droit de la RD917 route de Lille, à Annay.

- parcelles « BCA » étendues, à côté de l'ancienne emprise Aldi, à proximité de la Cité Delsaux et du projet de développement résidentiel du Bois des Mottes (258 logements)

L'accès au projet sera organisé au niveau de la RD917 via un carrefour à priorité verticale de type Stop.



Contexte du projet LIDL d'Annay



En termes de mobilités alternatives à la voiture individuelle, le territoire d'Annay est desservi par les lignes de bus n°27 et 37 du réseau Tadao, avec les arrêts « rue Mattei » et « Mairie » situés sur l'axe RD39 à moins de 10 minutes à pied du projet LIDL.

L27 Pont-à-Vendin <-> Hénin-Beaumont, 1bus/heure/sens

L37 Auchy-les-Mines <-> Lens, 1 bus/30 minutes /sens

A 1 Km au nord du cœur de ville d'Annay se situe la gare TER de Pont-à-Vendin, sur la ligne Lens – Don Sainghin.

Campagne de comptages



Projet de développement résidentiel du Bois des Mottes

ANNAY

De sorte à caractériser les niveaux de trafic routier observés en situation existante, une campagne de comptages a été menée courant avril 2019, avec :

- des enquêtes directionnelles en périodes de pointe du matin (HPM) et du soir (HPS) au niveau des différents carrefours à priorités verticales du secteur, le jeudi 25 avril 2019;
- et des comptages automatiques en section durant une semaine au niveau des différents tronçons du périmètre d'étude.

Projet LIDL

Rue Joseph Mattei

-  Comptages directionnels en carrefour 2x2h00 en hyperpoints du Matin et du Soir le jeudi 25 avril 2019
-  Comptages automatiques double-sens en section, TV/PL 7jours du lundi 22 avril au dimanche 28 avril 2019

RD917 route de Lille

RD39



Situation actuelle – les volumes de trafic à l'Heure de Pointe du Soir (HPS)

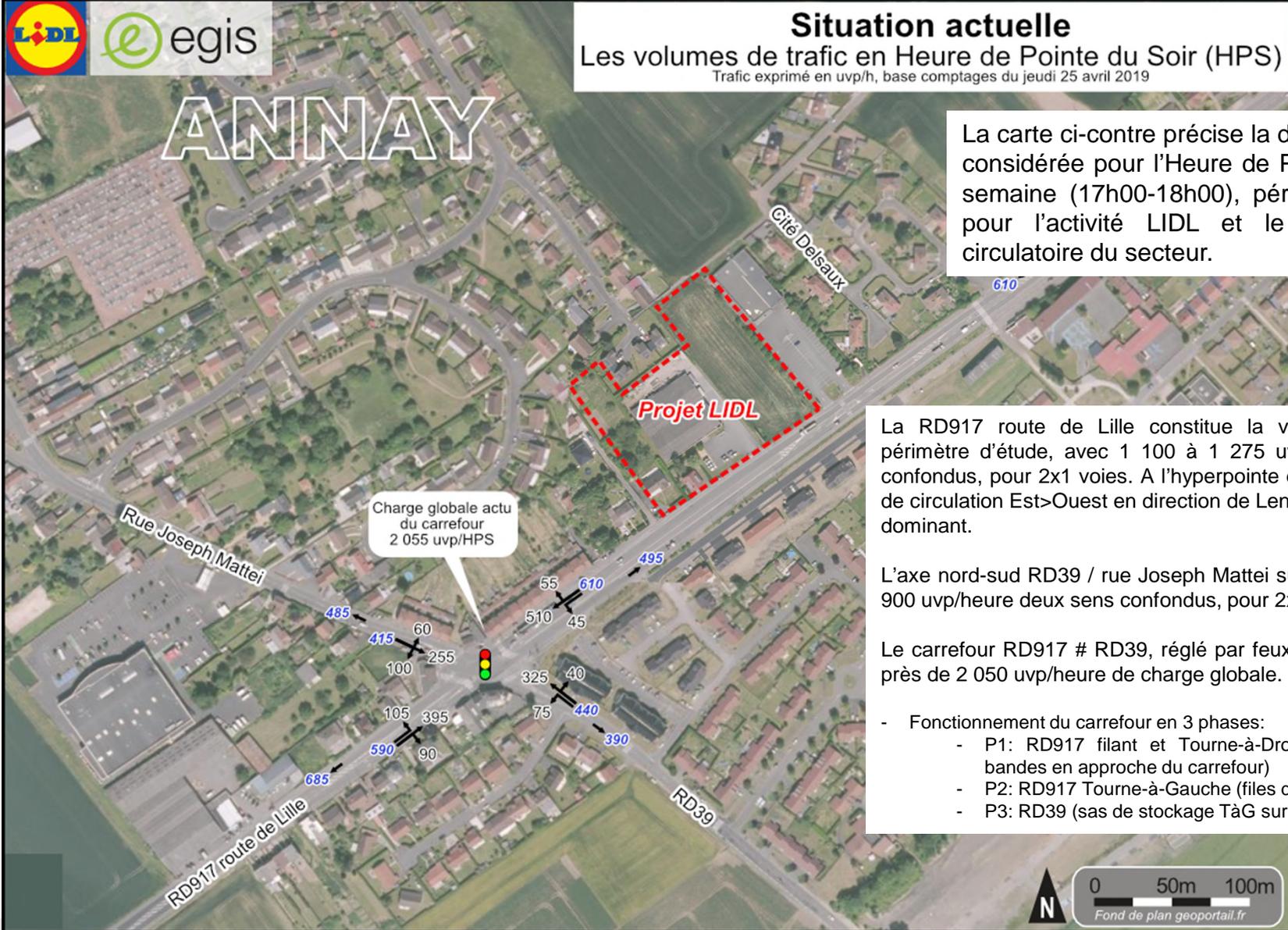


Situation actuelle

Les volumes de trafic en Heure de Pointe du Soir (HPS)
Trafic exprimé en uvp/h, base comptages du jeudi 25 avril 2019

ANNAY

La carte ci-contre précise la demande de trafic considérée pour l'Heure de Pointe du Soir de semaine (17h00-18h00), période significative pour l'activité LIDL et le fonctionnement circulatorio du secteur.



Charge globale actu
du carrefour
2 055 uvp/HPS

La RD917 route de Lille constitue la voie structurante du périmètre d'étude, avec 1 100 à 1 275 uvp/heure deux sens confondus, pour 2x1 voies. A l'hyperpointe du Soir c'est le sens de circulation Est>Ouest en direction de Lens qui est légèrement dominant.

L'axe nord-sud RD39 / rue Joseph Mattei supporte entre 800 et 900 uvp/heure deux sens confondus, pour 2x1 voies.

Le carrefour RD917 # RD39, réglé par feux tricolores, supporte près de 2 050 uvp/heure de charge globale.

- Fonctionnement du carrefour en 3 phases:
 - P1: RD917 filant et Tourne-à-Droite (évasements à 2 bandes en approche du carrefour)
 - P2: RD917 Tourne-à-Gauche (files dédiées sur 40 à 60m)
 - P3: RD39 (sas de stockage TàG sur RD39 sud)



Uvp = unité véhicule particulier
1 voiture = 1 uvp ; 1 deux-roues motorisé = 0,5 uvp 1 Poids-Lourd = 2 uvp
L'uvp est l'unité de référence pour les calculs de capacité des carrefours.

Situation actuelle – les niveaux de fonctionnement à l'Heure de Pointe du Soir



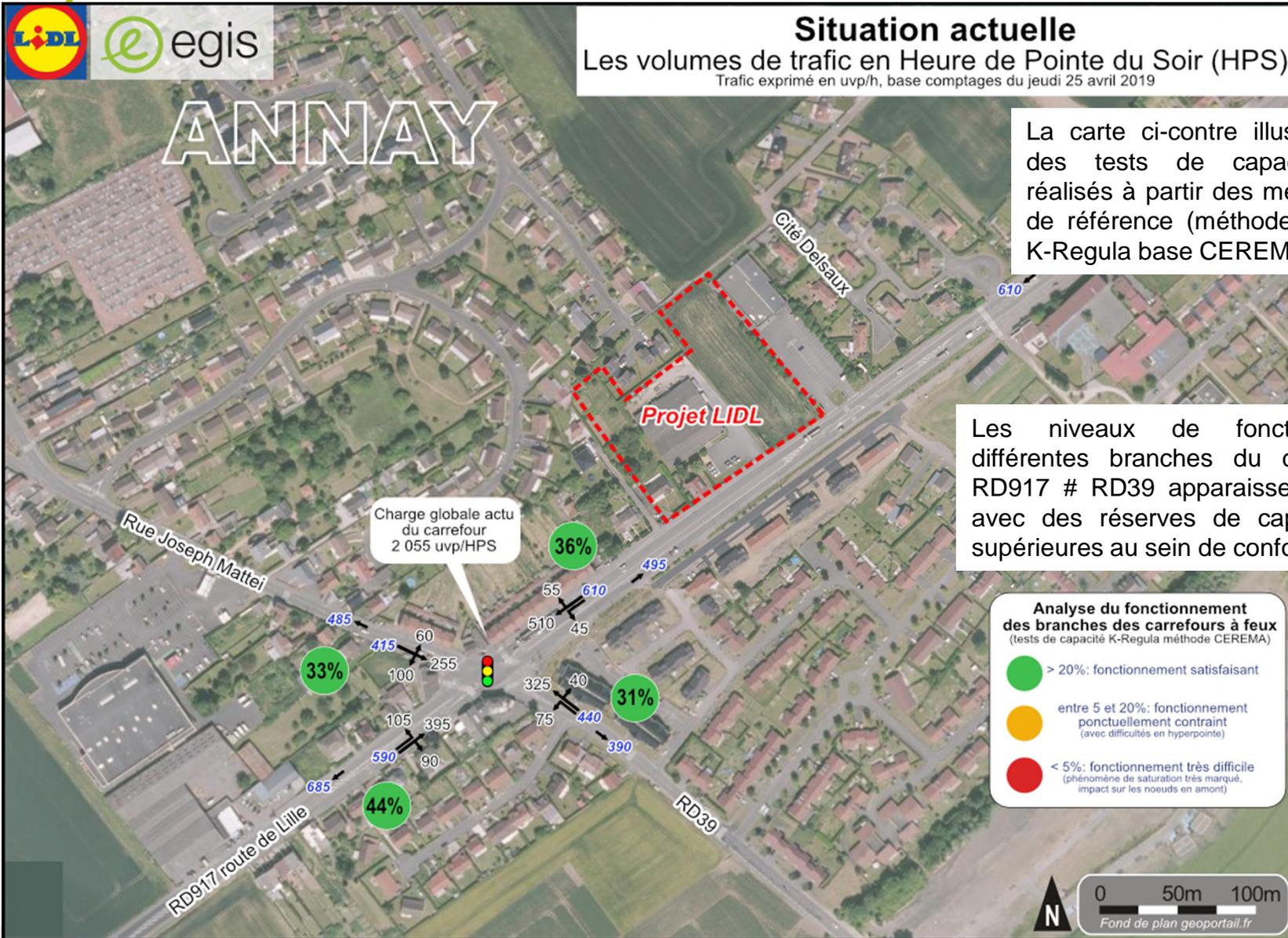
Situation actuelle

Les volumes de trafic en Heure de Pointe du Soir (HPS)
Trafic exprimé en uvp/h, base comptages du jeudi 25 avril 2019

ANNAY

La carte ci-contre illustre les résultats des tests de capacités théoriques réalisés à partir des méthodes de calcul de référence (méthode de calcul EGIS K-Regula base CEREMA).

Les niveaux de fonctionnement des différentes branches du carrefour à feux RD917 # RD39 apparaissent satisfaisantes, avec des réserves de capacité théoriques supérieures au sein de confort de 20%.



Situation actu – détails du fonctionnement du carrefour à feux RD917 # RD39

Le tableau ci-dessous précise les résultats des tests de capacité méthode CEREMA menés sur le carrefour RD917 # RD39 pour l'Heure de Pointe du Soir (HPS) en situation actuelle:

Pour des hyperpointes de circulation en contexte urbain, on considère que 15 à 20% de réserves de capacité théorique constituent le seuil de confort usuel. Ici les branches les plus sollicitées, sur l'axe secondaire RD39/Mattei, préservent un minimum de 31% (HPS) de capacités, ce qui est tout-à-fait correct. Le cycle de feux de 90 secondes, avec une phase spécifique de libération des véhicules en Tourne-à-Gauche depuis la RD917, permet de satisfaire pleinement la demande existante.

Actu 2019



RD917 # RD39 Période : HPS

Durée de cycle : **90 sec**

Nb de phases : **3**

Détail par axe

Phase	Mouvement	Temps de vert	Capacité	Demande de trafic	Capacité résiduelle	Réserve capacité	Longueur maximale de file d'attente
1	RD917 Est Direct TàD	30s	900 uvp/h	576 uvp/h	324 uvp/h	36%	41 m
2	RD917 Est TàG	12s	240 uvp/h	54 uvp/h	186 uvp/h	78%	6 m
1	RD917 Ouest Direct TàD	30s	900 uvp/h	503 uvp/h	397 uvp/h	44%	34 m
2	RD917 Ouest TàG	12s	240 uvp/h	126 uvp/h	114 uvp/h	48%	15 m
3	RD39 Nord	33s	660 uvp/h	441 uvp/h	219 uvp/h	33%	46 m
3	RD39 Sud Direct TàD	33s	540 uvp/h	373 uvp/h	167 uvp/h	31%	25 m
3	RD39 Sud TàG	33s	240 uvp/h	83 uvp/h	157 uvp/h	66%	7 m
3	RD39 Sud fictif	33s	780 uvp/h	456 uvp/h	325 uvp/h	42%	28 m

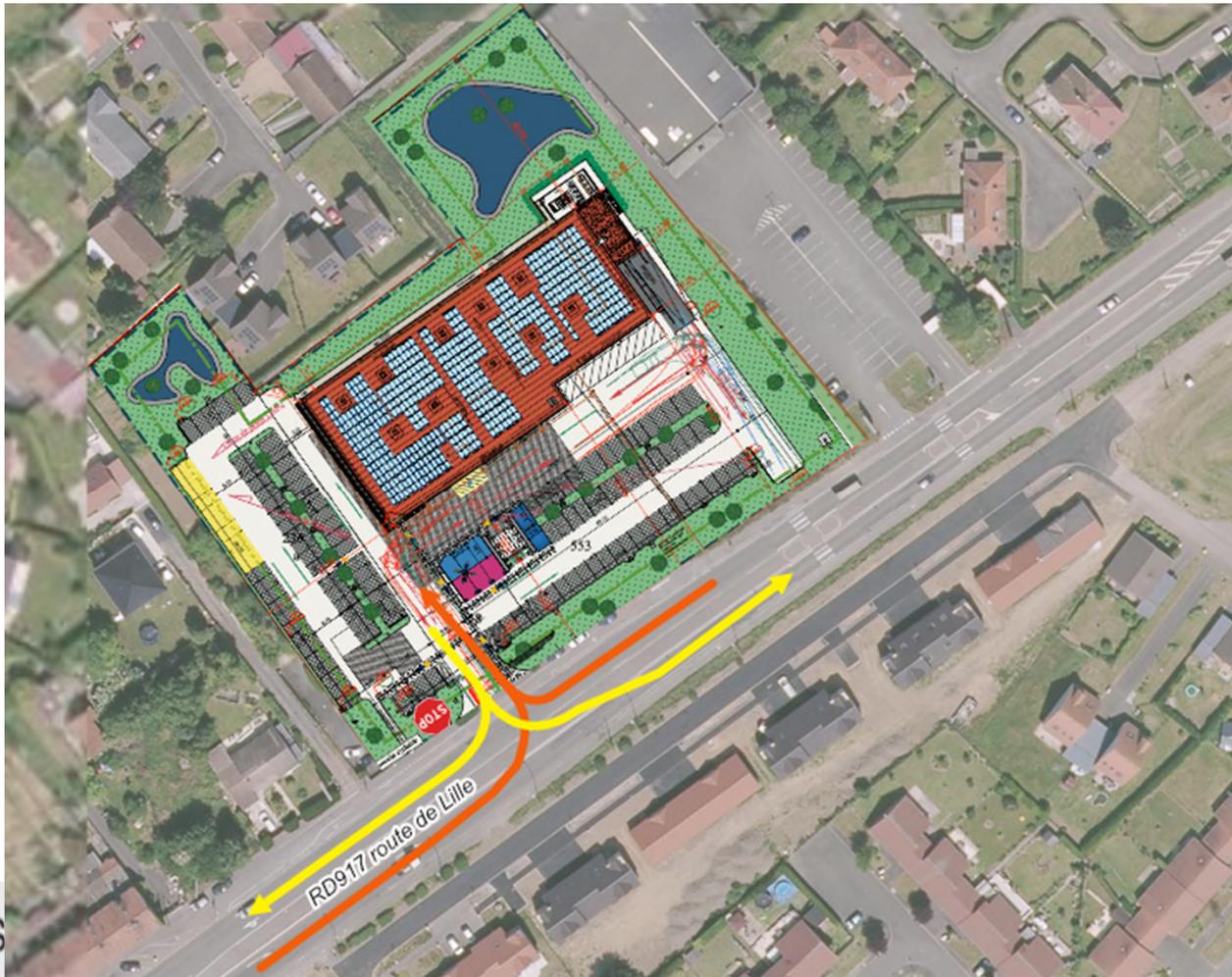
Détail de la demande de trafic et la géométrie

Phase	Mouvement	Directs	Tourne à droite	Tourne à gauche	Trafic total	Nb de voies	Surlargeur
1	RD917 Est Direct TàD	510 uvp/h	55 uvp/h		565 uvp/h	1,5	
2	RD917 Est TàG			45 uvp/h	45 uvp/h	0	60
1	RD917 Ouest Direct TàD	395 uvp/h	90 uvp/h		485 uvp/h	1,5	
2	RD917 Ouest TàG			105 uvp/h	105 uvp/h	0	40
3	RD39 Nord	255 uvp/h	100 uvp/h	60 uvp/h	415 uvp/h	1	
3	RD39 Sud Direct TàD	325 uvp/h	40 uvp/h		365 uvp/h	1	
3	RD39 Sud TàG			75 uvp/h	75 uvp/h	0	15
3	RD39 Sud fictif	325 uvp/h	40 uvp/h	75 uvp/h	440 uvp/h	1	15

Le projet LIDL d'Annay

Le projet de développement LIDL d'Annay intégrera une surface de vente de 1 417m², pour un parking de 130 emplacements.

L'accessibilité automobile du projet sera organisée au niveau de la RD917 route de Lille via un carrefour à priorité verticale de type Stop (L'espace central neutralisé existant au niveau de la RD917 pourra ponctuellement être mobilisé pour le stockage des véhicules en tourne-à-gauche).



Le projet LIDL d'Annay – génération de trafic

- Le projet LIDL d'Annay route de Lille développera 1 417m² de surface de vente.
- Sur base du ratio de génération de trafic de 10 véhicules émis en pointe du soir pour 100m² de surface de vente, nous estimons la génération de trafic induite par le développement à un maximum de **150 véhicules/heure**, en entrée et en sortie de projet LIDL.

Dans le cadre de la présente étude de circulation, est considérée l'hypothèse pessimiste que les futurs clients LIDL seront tous de nouveaux automobilistes à rajouter sur le réseau viaire.

Cette hypothèse ne prend donc pas en compte la captation probable d'automobilistes qui, s'ils seront de nouveaux clients de l'enseigne, sont aujourd'hui en partie déjà présents sur la RD917 route de Lille durant l'heure de pointe du soir (flux travail>domicile...).

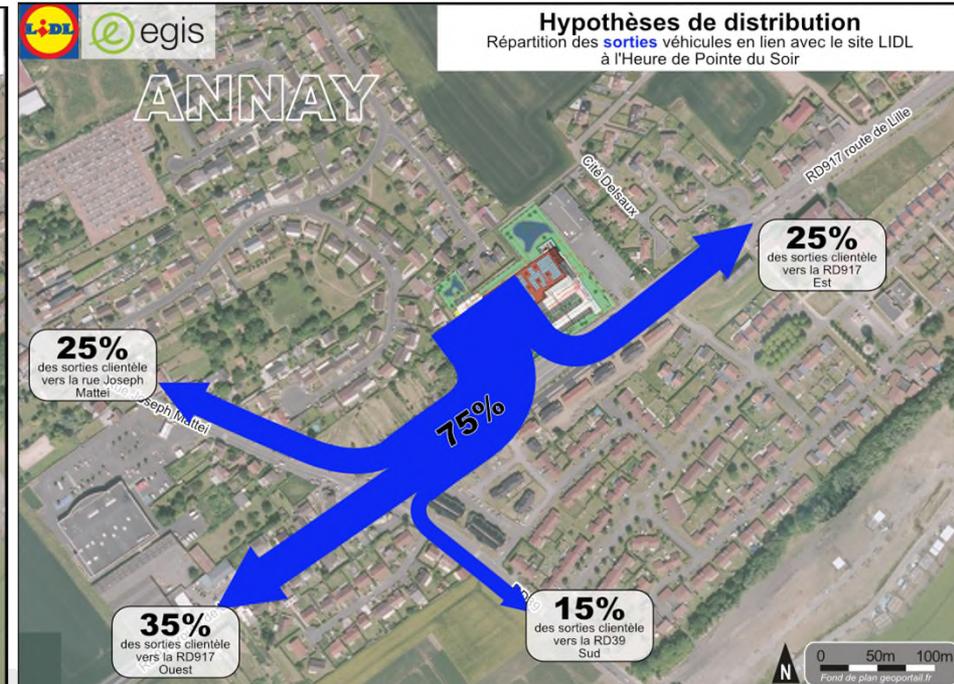
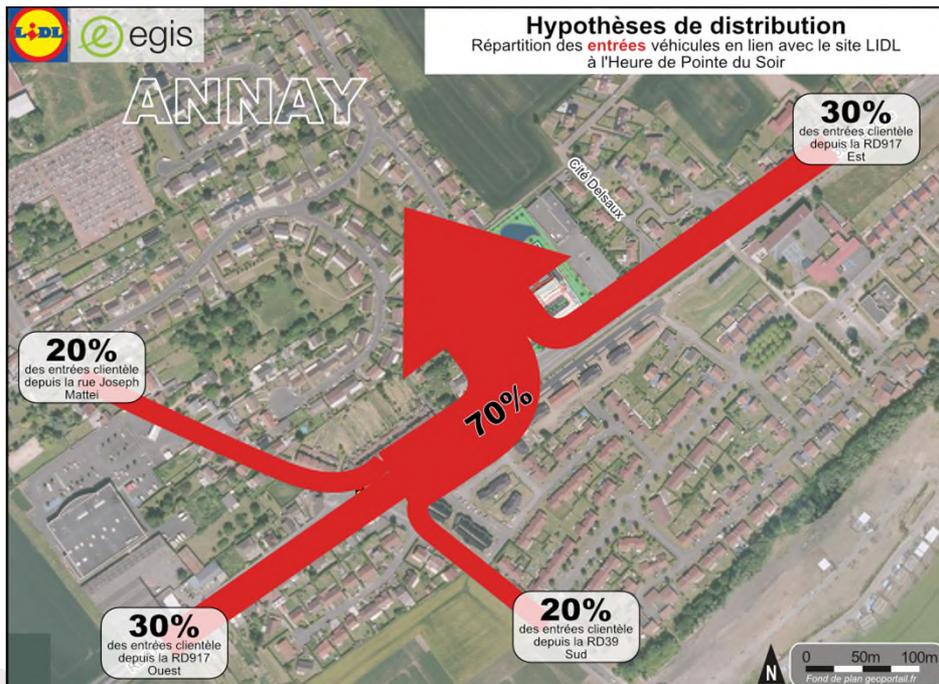
Cette hypothèse pessimiste permet de tester le fonctionnement des aménagement dans le cadre de projections de flux les plus contraignantes.

Hypothèses de distribution géographique des trafics induits

La distribution géographique des 150 flux de clientèle induits par le développement LIDL d'Annay a été établie sur base de la répartition actuelle des flux routiers en pointe du soir.

Les schémas ci-dessous précisent les valeurs considérées en entrée et sortie de projet:

	ENTREES DE PROJET LIDL				SORTIES DE PROJET LIDL			
	RD917 route de Lille Nord	RD917 route de Lille Sud	RD39 Sud	Rue Joseph Mattéi	RD917 route de Lille Nord	RD917 route de Lille Sud	RD39 Sud	Rue Joseph Mattéi
Hypothèses de distribution des flux par itinéraire routier	30%	30%	20%	20%	25%	35%	15%	25%
Distribution brute des 150 véhicules générés par le projet LIDL d'Annay en Entrée/Sortie	45	45	30	30	38	53	23	38
Distribution arrondie, en uvp/heure/sens	45	45	30	30	40	55	20	35



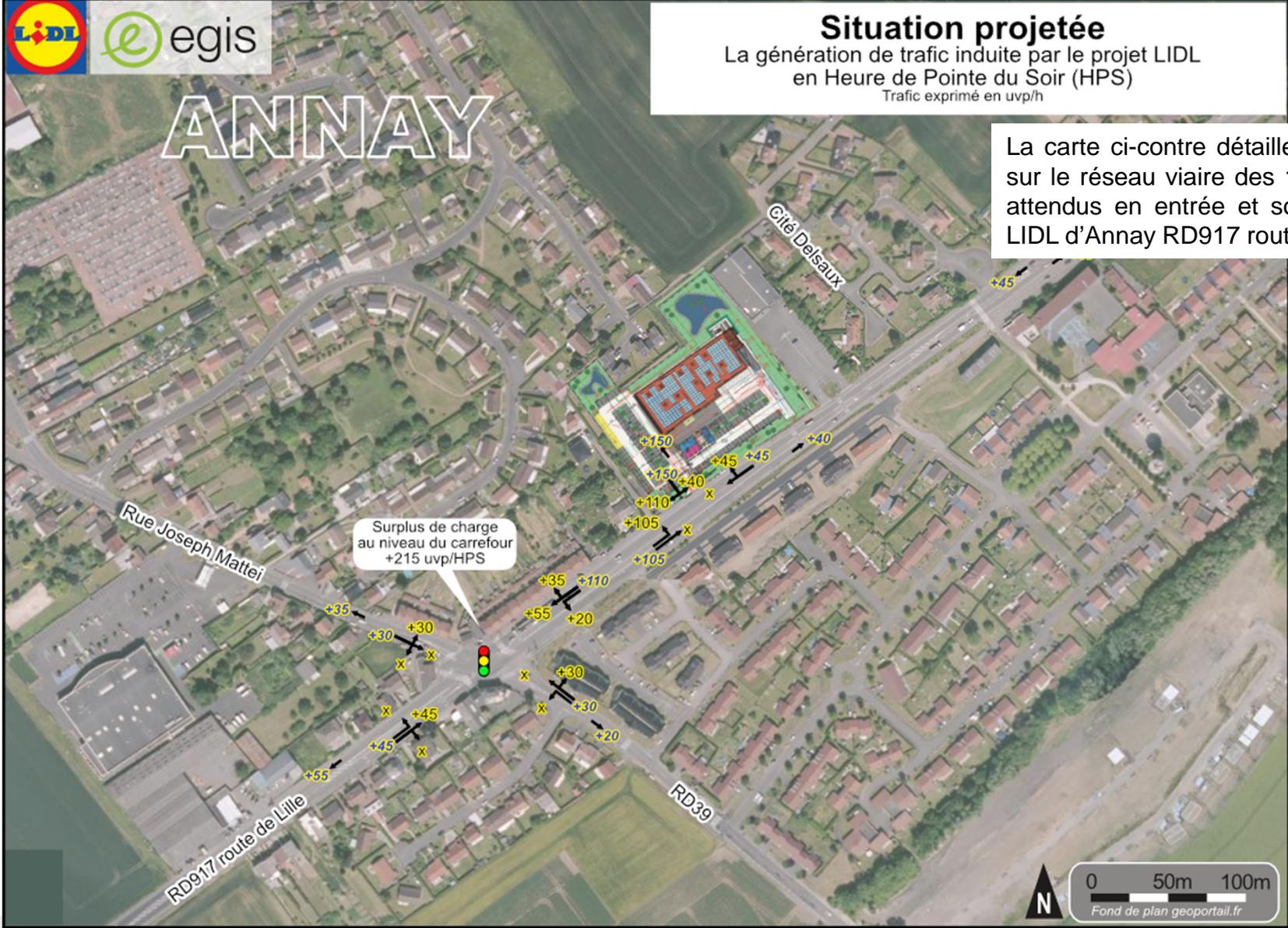
Situation projetée – la génération de trafic induite par LIDL



ANNAY

Situation projetée
La génération de trafic induite par le projet LIDL
en Heure de Pointe du Soir (HPS)
Trafic exprimé en uvp/h

La carte ci-contre détaille la répartition sur le réseau viaire des 150 uvp/heure attendus en entrée et sortie du projet LIDL d'Annay RD917 route de Lille.

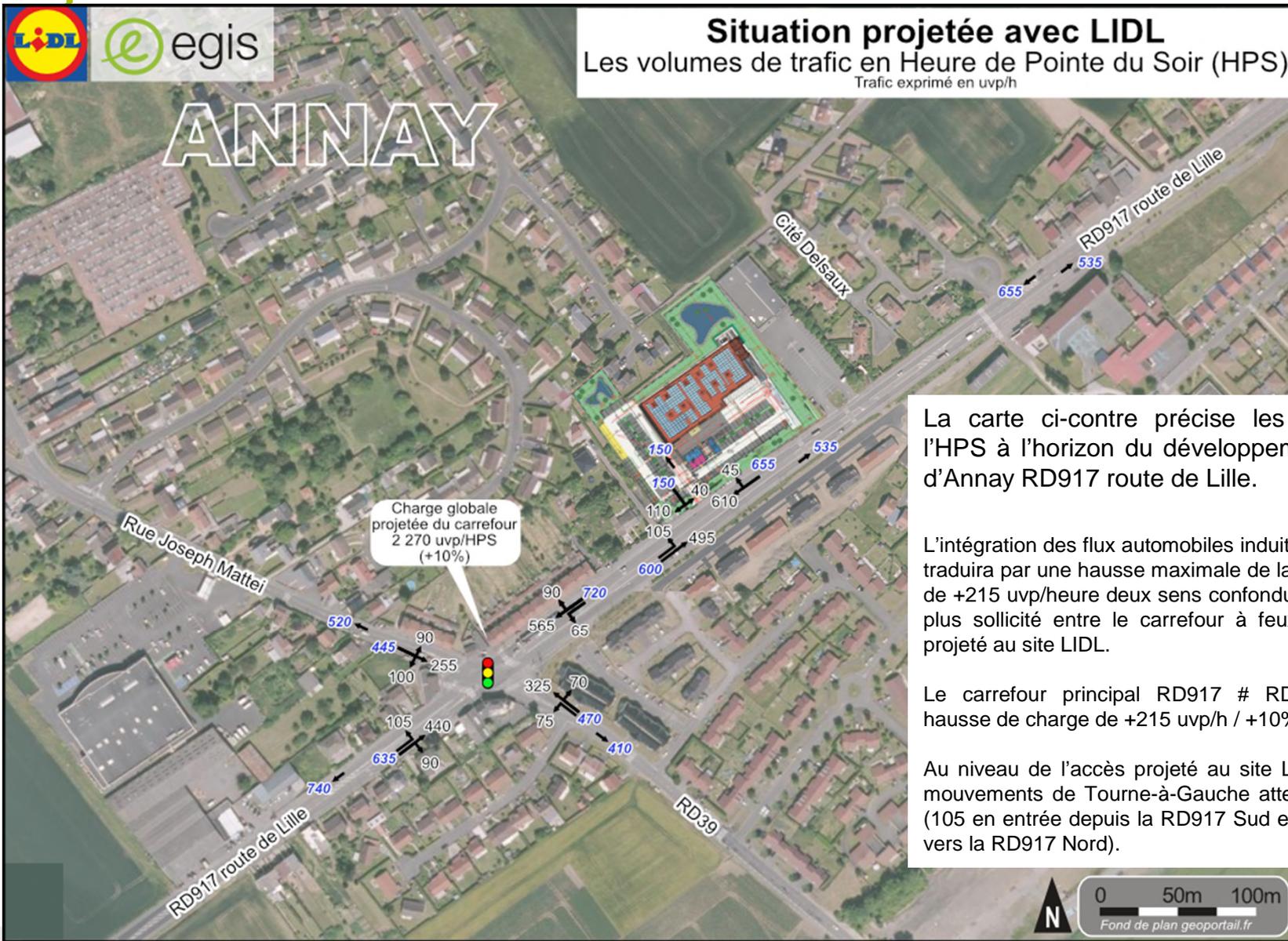


Situation projetée – les volumes de trafic à l'HPS



Situation projetée avec LIDL Les volumes de trafic en Heure de Pointe du Soir (HPS) Trafic exprimé en uvp/h

ANNAY



Charge globale projetée du carrefour
2 270 uvp/HPS
(+10%)

La carte ci-contre précise les flux attendus à l'HPS à l'horizon du développement du site LIDL d'Annay RD917 route de Lille.

L'intégration des flux automobiles induits vers le site LIDL se traduira par une hausse maximale de la charge de la RD917 de +215 uvp/heure deux sens confondus, sur son tronçon le plus sollicité entre le carrefour à feux existant et l'accès projeté au site LIDL.

Le carrefour principal RD917 # RD39 supportera une hausse de charge de +215 uvp/h / +10%.

Au niveau de l'accès projeté au site LIDL, la demande en mouvements de Tourne-à-Gauche atteindra 145 uvp/heure (105 en entrée depuis la RD917 Sud et 45 sorties en retour vers la RD917 Nord).

Situation projetée – les niveaux de fonctionnement à l'Heure de Pointe du Soir



ANNAY

Situation projetée avec LIDL

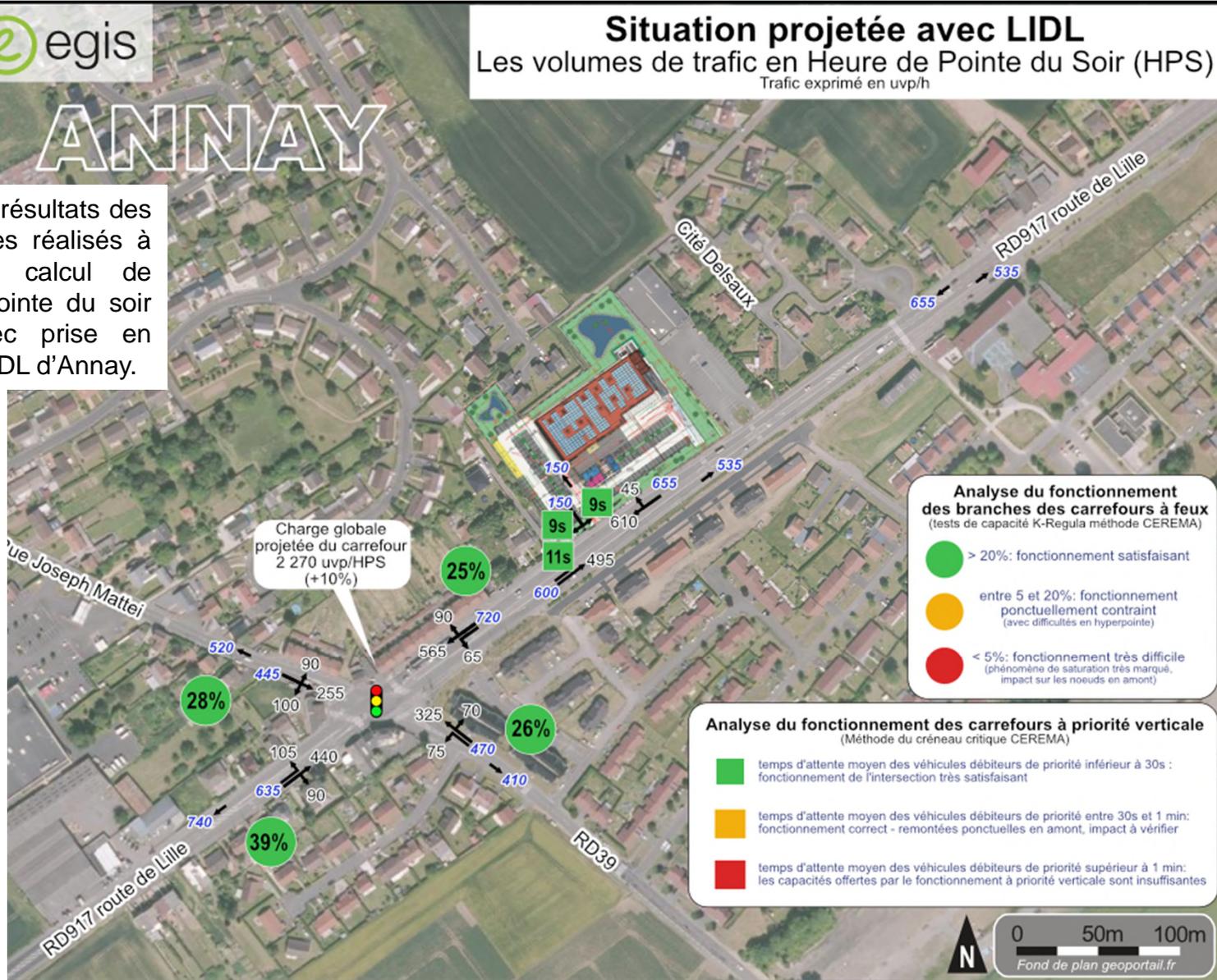
Les volumes de trafic en Heure de Pointe du Soir (HPS)
Trafic exprimé en uvp/h

La carte ci-contre illustre les résultats des tests de capacités théoriques réalisés à partir des méthodes de calcul de référence pour l'heure de pointe du soir de semaine projetée, avec prise en compte du développement LIDL d'Annay.

Les niveaux de fonctionnement des différents carrefours restent aussi satisfaisants qu'en situation de référence.

Les réserves de capacité théoriques des différentes branches du carrefour à feux principal restent toutes supérieures au seuil de confort de 20%.

Au niveau de l'accès projeté au site LIDL, les temps d'attente des usagers débiteurs de priorité sont tous sous le seuil de confort de 30 secondes (11s en entrée de site, 9s à 21s d'attente pour le mouvement de TàG en sortie du site LIDL, en fonction du recours à l'emprise centrale neutralisée de la RD917)



Situation projetée – détails du fonctionnement du carrefour à feux RD917 # RD39

Le tableau ci-dessous précise les résultats des tests de capacité méthode CEREMA menés sur le carrefour RD917 # RD39 pour l'Heure de Pointe du Soir (HPS) en situation projetée avec développement LIDL d'Annay:

Pour des hyperpointes de circulation en contexte urbain, on considère que 15 à 20% de réserves de capacité théorique constituent le seuil de confort usuel. Ici les branches les plus sollicitées préservent un minimum de 25% (HPS) de capacités. Le cycle de feux de 90 secondes, avec une phase spécifique de libération des véhicules en Tourne-à-Gauche depuis la RD917, reste en capacité de satisfaire pleinement la demande de trafic avec le développement LIDL.

Projeté avec LIDL Annay



RD917 # RD39 Période : HPS

Durée de cycle : **90 sec**

Nb de phases : **3**

Détail par axe

Phase	Mouvement	Temps de vert	Capacité	Demande de trafic	Capacité résiduelle	Réserve capacité	Longueur maximale de file d'attente
1	RD917 Est Direct TàD	30s	900 uvp/h	673 uvp/h	227 uvp/h	25%	50 m
2	RD917 Est TàG	12s	240 uvp/h	78 uvp/h	162 uvp/h	68%	9 m
1	RD917 Ouest Direct TàD	30s	900 uvp/h	548 uvp/h	352 uvp/h	39%	38 m
2	RD917 Ouest TàG	12s	240 uvp/h	126 uvp/h	114 uvp/h	48%	15 m
3	RD39 Nord	33s	660 uvp/h	474 uvp/h	186 uvp/h	28%	51 m
3	RD39 Sud Direct TàD	33s	549 uvp/h	409 uvp/h	140 uvp/h	26%	26 m
3	RD39 Sud TàG	33s	231 uvp/h	83 uvp/h	148 uvp/h	64%	7 m
3	RD39 Sud fictif	33s	780 uvp/h	492 uvp/h	289 uvp/h	37%	33 m

Détail de la demande de trafic et la géométrie

Phase	Mouvement	Directs	Tourne à droite	Tourne à gauche	Trafic total	Nb de voies	Surlargeur
1	RD917 Est Direct TàD	565 uvp/h	90 uvp/h		655 uvp/h	1,5	
2	RD917 Est TàG			65 uvp/h	65 uvp/h	0	60
1	RD917 Ouest Direct TàD	440 uvp/h	90 uvp/h		530 uvp/h	1,5	
2	RD917 Ouest TàG			105 uvp/h	105 uvp/h	0	40
3	RD39 Nord	255 uvp/h	100 uvp/h	90 uvp/h	445 uvp/h	1	
3	RD39 Sud Direct TàD	325 uvp/h	70 uvp/h		395 uvp/h	1	
3	RD39 Sud TàG			75 uvp/h	75 uvp/h	0	15
3	RD39 Sud fictif	325 uvp/h	70 uvp/h	75 uvp/h	470 uvp/h	1	15

Situation projetée – détails du fonctionnement des carrefours à priorités verticales

Pour l'Heure de Pointe du Soir projetée avec développement du site LIDL le futur carrefour d'accès au projet LIDL a fait l'objet d'une analyse suivant la méthode du créneau critique du CEREMA. Le tableau ci-dessous en précise les résultats:

Pour que des carrefours à priorités à droite ou verticales présentent des niveaux de fonctionnement satisfaisants, il faut que les temps d'attente moyen des usagers non-prioritaires soient inférieurs à 30s. Une tolérance est offerte quand les temps d'attente sont compris entre 30s et une minute, lorsque les véhicules en attente ne pénalisent pas la circulation générale.

Ici, l'ensemble des temps d'attente moyens sont sous le seuil de confort de 30s:

- En entrée TàG depuis la RD917 Ouest vers le projet les temps d'attente moyen n'excéderont pas 11 secondes (sans stockage sur voie centrale).
- En sortie de site LIDL, le temps d'attente théorique moyen des usagers concernés resterait acceptable, avec un maximum de 21 secondes d'attente dans le cas où l'automobiliste ne mobiliserait pas l'espace central neutralisé de la RD917 (le stockage des usagers se ferait alors à l'intérieur du site LIDL, sans impact sur le système circulatoire public).

Mouvement non-prioritaire à insérer dans les créneaux de la circulation prioritaire	PROJETE	Mouvement opposé prioritaire	PROJETE	PROJETE		
	Valeur du mouvement non-prioritaire en uvp/h		Valeur du flux prioritaire en opposition en uvp/h	Abaque CEREMA considérée	Capacité théorique max en uvp/h	Temps d'attente moyen en s

Carrefour RD917 # accès LIDL

HPS	RD917 Ouest TàG vers accès LIDL	105	RD917 Est > Ouest	660	6s	434	11
HPS	Accès LIDL TàD vers RD917 Ouest	110	RD917 Est > Ouest	660	5s	524	9
HPS	Accès LIDL TàG vers RD917 Est	40	RD917 (double-sens)	1260	6s	208	21
HPS	Accès LIDL TàG vers RD917 Est	40	RD917 Est > Ouest	660	6s	434	9
HPS	Accès LIDL TàG vers RD917 Est	40	RD917 Ouest > Est	600	6s	460	9

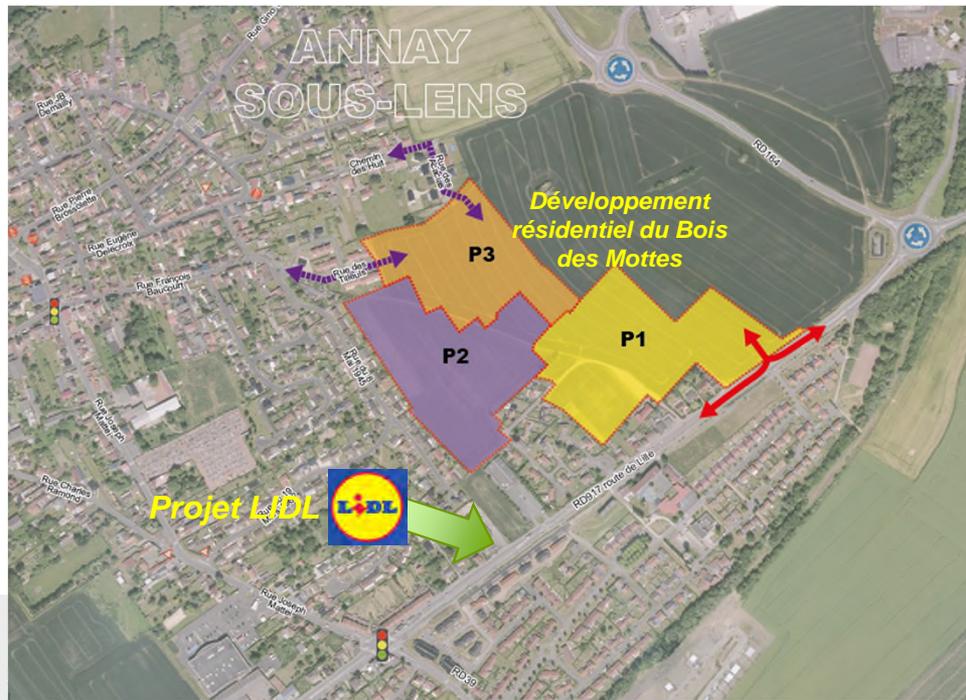
Situation projetée avec LIDL et développement résidentiel du Bois des Mottes

A proximité du projet LIDL d'Annay, le développement résidentiel du Bois des Mottes est attendu, avec au terme de son développement la réalisation de près de 260 logements.

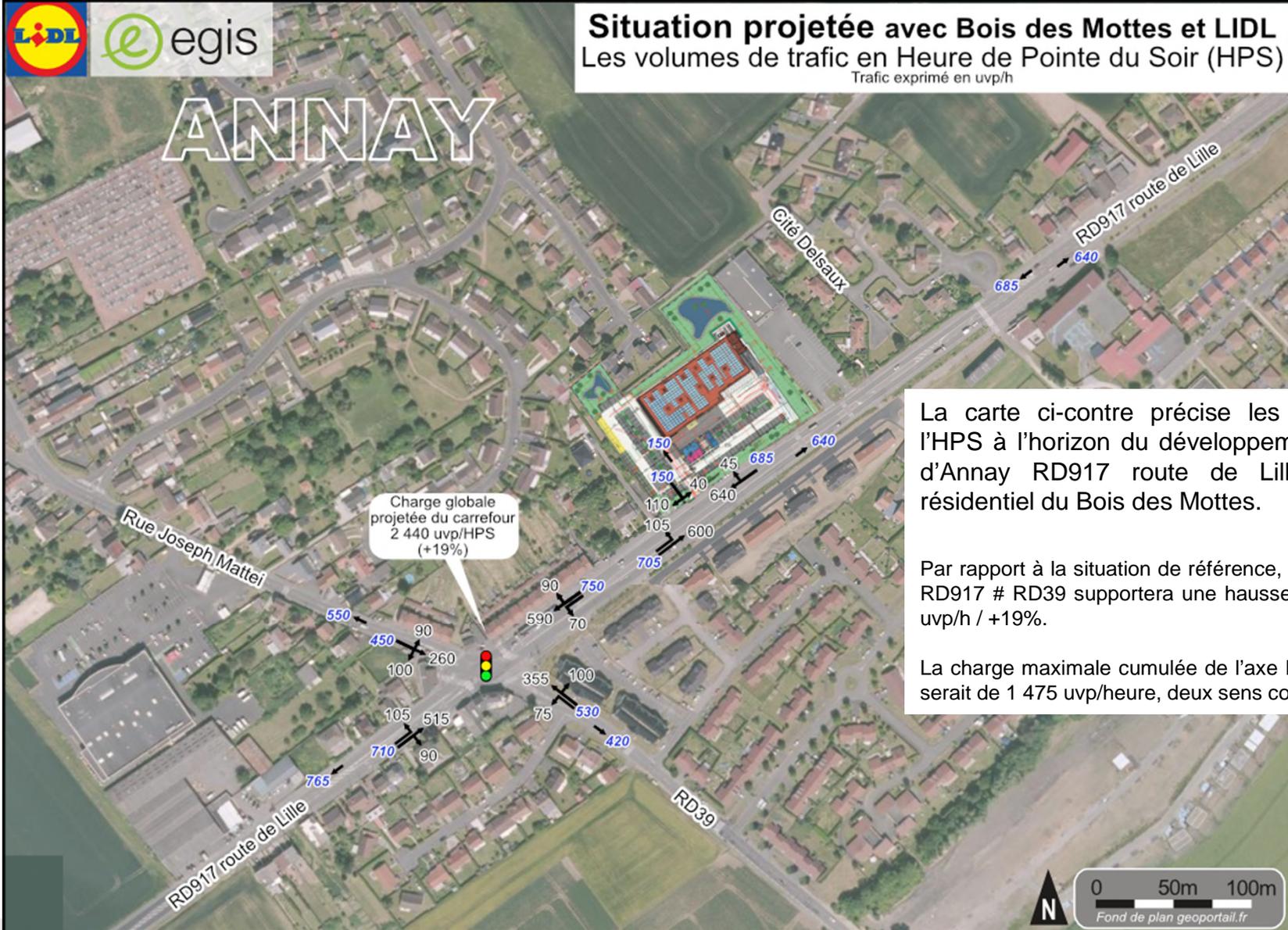
Ce projet résidentiel sera accessible via un nouveau carrefour aménagé sur le tronçon nord de la RD917, à environ 400 mètres de l'accès projeté LIDL, et via des continuités viaires locales avec le tissu urbain existant de la commune d'Annay.

Il induira, à l'Heure de Pointe du Soir, environ 280 flux véhicules en direction du futur lotissement et près de 65 flux véhicules en sortie.

Les étapes d'analyse présentées dans les pages suivantes tiennent compte des flux supplémentaires induits par le projet LIDL et le développement résidentiel du Bois des Mottes.



Situation projetée LIDL + Bois des Mottes – les volumes de trafic à l'HPS



La carte ci-contre précise les flux attendus à l'HPS à l'horizon du développement du site LIDL d'Annay RD917 route de Lille et du projet résidentiel du Bois des Mottes.

Par rapport à la situation de référence, le carrefour principal RD917 # RD39 supportera une hausse de charge de +385 uvp/h / +19%.

La charge maximale cumulée de l'axe RD917 route de Lille serait de 1 475 uvp/heure, deux sens confondus.

Situation projetée LIDL + Bois des Mottes – les niveaux de fonctionnement à l'Heure de Pointe du Soir



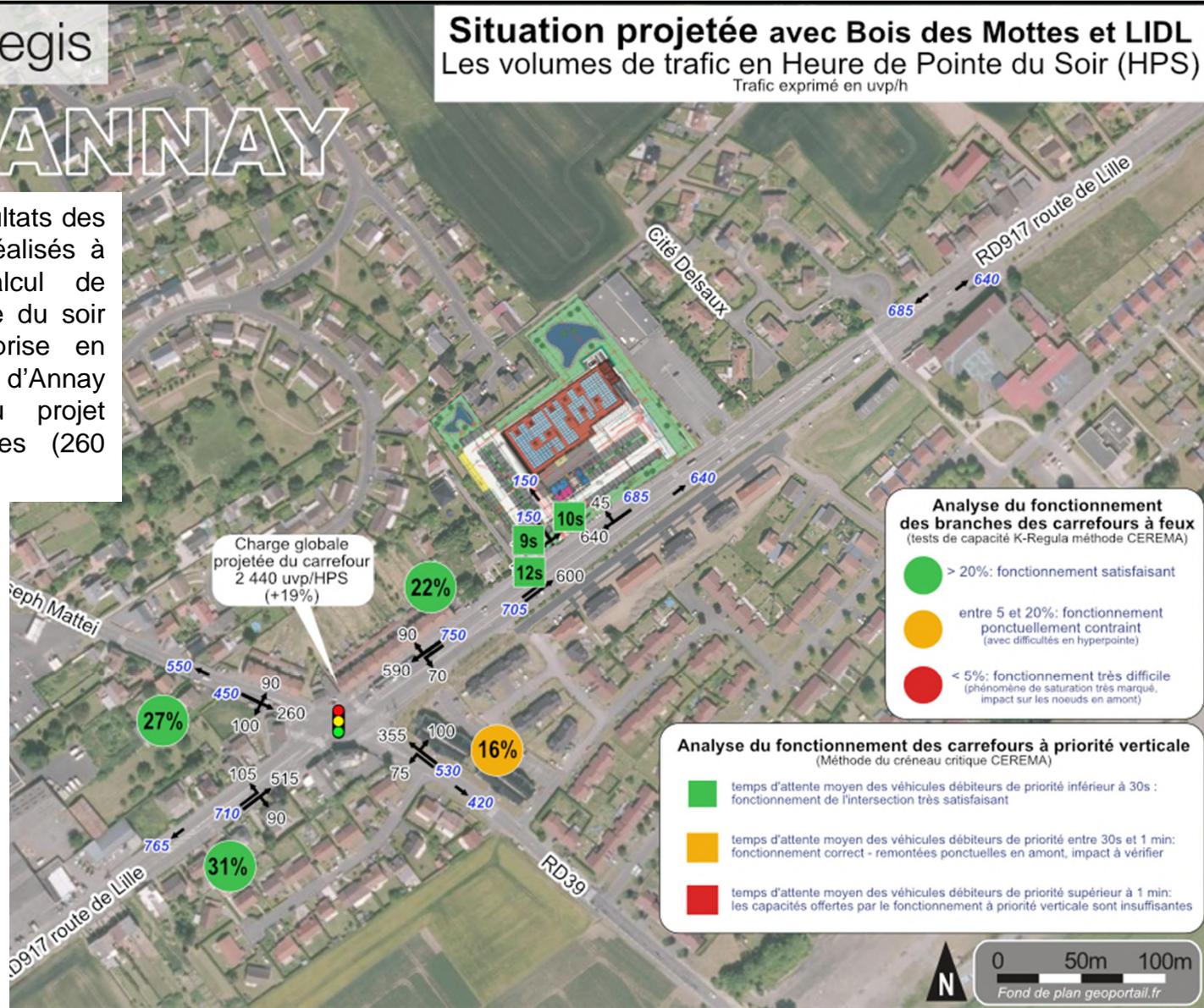
Situation projetée avec Bois des Mottes et LIDL Les volumes de trafic en Heure de Pointe du Soir (HPS) Trafic exprimé en uvp/h

La carte ci-contre illustre les résultats des tests de capacités théoriques réalisés à partir des méthodes de calcul de référence pour l'heure de pointe du soir de semaine projetée, avec prise en compte du développement LIDL d'Annay et de pleine réalisation du projet résidentiel du Bois des Mottes (260 logements).

Les niveaux de fonctionnement des différents carrefours restent satisfaisants.

Au niveau du carrefour à feux principal, la réserve de capacité théorique de la branche RD39 serait de 16%, sous le seuil de confort tout en restant pleinement fonctionnelle pour une hyperpointe de circulation de la semaine.

Au niveau de l'accès projeté au site LIDL, les temps d'attente des usagers débiteurs de priorité resteraient sous le seuil de confort de 30 secondes (12s en entrée de site, 10s à 25s d'attente pour le mouvement de TàG en sortie du site LIDL, en fonction du recours à l'emprise centrale neutralisée de la RD917)



Situation projetée LIDL + Bois des Mottes – détails du fonctionnement du carrefour à feux RD917 # RD39

Le tableau ci-dessous précise les résultats des tests de capacité méthode CEREMA menés sur le carrefour RD917 # RD39 pour l'Heure de Pointe du Soir (HPS) en situation projetée avec développement LIDL d'Annay et projet résidentiel du Bois des Mottes:

Pour des hyperpointes de circulation en contexte urbain, on considère que 15 à 20% de réserves de capacité théorique constituent le seuil de confort usuel. Ici les branches les plus sollicitées préservent un minimum de 16% (HPS) de capacités. Le cycle de feux de 90 secondes, avec une phase spécifique de libération des véhicules en Tourne-à-Gauche depuis la RD917, restera donc en capacité de satisfaire correctement la demande de trafic attendue avec les développements LIDL et Bois des Mottes.

Projeté avec LIDL Annay + Bois des Mottes



RD917 # RD39

Période : HPS

Durée de cycle : 90 sec

Nb de phases : 3

Détail par axe

Phase	Mouvement	Temps de vert	Capacité	Demande de trafic	Capacité résiduelle	Réserve capacité	Longueur maximale de file d'attente
1	RD917 Est Direct TàD	30s	900 uvp/h	698 uvp/h	202 uvp/h	22%	52 m
2	RD917 Est TàG	12s	240 uvp/h	84 uvp/h	156 uvp/h	65%	10 m
1	RD917 Ouest Direct TàD	30s	900 uvp/h	623 uvp/h	277 uvp/h	31%	45 m
2	RD917 Ouest TàG	12s	240 uvp/h	126 uvp/h	114 uvp/h	48%	15 m
3	RD39 Nord	33s	660 uvp/h	479 uvp/h	181 uvp/h	27%	52 m
3	RD39 Sud Direct TàD	33s	562 uvp/h	475 uvp/h	87 uvp/h	16%	30 m
3	RD39 Sud TàG	33s	218 uvp/h	83 uvp/h	135 uvp/h	62%	7 m
3	RD39 Sud fictif	33s	780 uvp/h	558 uvp/h	223 uvp/h	29%	42 m

Détail de la demande de trafic et la géométrie

Phase	Mouvement	Directs	Tourne à droite	Tourne à gauche	Trafic total	Nb de voies	Surlargeur
1	RD917 Est Direct TàD	590 uvp/h	90 uvp/h		680 uvp/h	1,5	
2	RD917 Est TàG			70 uvp/h	70 uvp/h	0	60
1	RD917 Ouest Direct TàD	515 uvp/h	90 uvp/h		605 uvp/h	1,5	
2	RD917 Ouest TàG			105 uvp/h	105 uvp/h	0	40
3	RD39 Nord	260 uvp/h	100 uvp/h	90 uvp/h	450 uvp/h	1	
3	RD39 Sud Direct TàD	355 uvp/h	100 uvp/h		455 uvp/h	1	
3	RD39 Sud TàG			75 uvp/h	75 uvp/h	0	15
3	RD39 Sud fictif	355 uvp/h	100 uvp/h	75 uvp/h	530 uvp/h	1	15

Situation projetée LIDL + Bois des Mottes – détails du fonctionnement des carrefours à priorités verticales

Pour l'Heure de Pointe du Soir projetée avec développement du site LIDL et du projet résidentiel du bois des Mottes le futur carrefour d'accès au projet LIDL a fait l'objet d'une analyse suivant la méthode du créneau critique du CEREMA. Le tableau ci-dessous en précise les résultats:

Pour que des carrefours à priorités à droite ou verticales présentent des niveaux de fonctionnement satisfaisants, il faut que les temps d'attente moyen des usagers non-prioritaires soient inférieurs à 30s. Une tolérance est offerte quand les temps d'attente sont compris entre 30s et une minute, lorsque les véhicules en attente ne pénalisent pas la circulation générale.

Ici, l'ensemble des temps d'attente moyens restent sous le seuil de confort de 30s:

- *En entrée TàG depuis la RD917 Ouest vers le projet les temps d'attente moyen n'excéderont pas 12 secondes (sans stockage sur voie centrale).*
- *En sortie de site LIDL, le temps d'attente théorique moyen des usagers concernés resterait acceptable, avec un maximum de 25 secondes d'attente dans le cas où l'automobiliste ne mobiliserait pas l'espace central neutralisé de la RD917 (le stockage des usagers se ferait alors à l'intérieur du site LIDL, sans impact sur le système circulatoire public).*

Mouvement non-prioritaire à insérer dans les créneaux de la circulation prioritaire	Projeté Bois des Mottes + LIDL	Mouvement opposé prioritaire	Projeté Bois des Mottes + LIDL	Projeté Bois des Mottes + LIDL		
	Valeur du mouvement non-prioritaire en uvp/h		Valeur du flux prioritaire en opposition en uvp/h	Abaque CEREMA considérée	Capacité théorique max en uvp/h	Temps d'attente moyen en s

Carrefour RD917 # accès LIDL

	Projeté Bois des Mottes + LIDL	Mouvement opposé prioritaire	Projeté Bois des Mottes + LIDL	Abaque CEREMA considérée	Capacité théorique max en uvp/h	Temps d'attente moyen en s
HPS RD917 Ouest TàG vers accès LIDL	105	RD917 Est > Ouest	690	6s	416	12
HPS Accès LIDL TàD vers RD917 Ouest	110	RD917 Est > Ouest	690	5s	506	9
HPS Accès LIDL TàG vers RD917 Est	40	RD917 (double-sens)	1390	6s	182	25
HPS Accès LIDL TàG vers RD917 Est	40	RD917 Est > Ouest	690	6s	416	10
HPS Accès LIDL TàG vers RD917 Est	40	RD917 Ouest > Est	710	6s	406	10

Conclusions

Le projet de développement LIDL d'Annay RD917 route de Lille se traduira par une clientèle motorisée estimée à 150 véhicules en entrée & sortie du projet durant la pointe dimensionnante du Soir de semaine.

Au regard des projections de trafic réalisées, y-compris avec prise en compte du développement résidentiel du Bois des Mottes, les impacts circulatoires du projet LIDL apparaissent compatibles avec le maintien d'un **fonctionnement satisfaisant du réseau viaire**, au niveau du carrefour à feux principal RD917 # RD39 comme au niveau du futur carrefour d'accès au site LIDL.

Dans le cadre du présent projet LIDL les usagers en entrée/sortie Tourne-à-gauche pourront mobiliser ponctuellement la voie centrale neutralisée existante au niveau de la RD917. Cela permettra de simplifier et sécuriser les manœuvres d'insertion, sachant que les usagers concernés profiteront également des créneaux d'insertions ponctuels offerts par la régulation par feux tricolores du carrefour RD917 # RD39 (à 200m de l'accès LIDL projeté).

La jauge de parking projeté de 130 places apparait cohérente avec la demande de trafic attendue (maximum de 150 véhicules/heure pour une présence moyenne sur site de 40 minutes, soit un besoin clients de 100 places, plus les besoins du personnel).



yann.delafosse@egis.fr