



SCCV VENDIN LE VIEIL

Retail Park à Vendin-Le-Vieil (62)

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

Rapport RAMDNO00122-04

19/06/2014



SCCV VENDIN LE VIEIL

Retail Park à Vendin-Le-Vieil (62)

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

Objet de l'indice	Date	Indice	Rédaction		Vérification		Supervision et validation	
			Nom	Signature	Nom	Signature	Nom	Signature
Rapport	19/06/2014	01	A.VOGT		D.NEUBAUER		C.MICHELOT	
Relecture client	16/05/2014	02	A.VOGT		D.NEUBAUER		C.MICHELOT	
Relecture client	23/05/2014	03	A.VOGT		D.NEUBAUER		C.MICHELOT	
Demande de modifications de la DREAL	19/06/2014	04	A.VOGT		D.NEUBAUER		C.MICHELOT	

Numéro de rapport :	RAMDNO00122-04
Numéro d'affaire :	A35864
N° de contrat :	CAMDNO140843
Domaine technique :	SP02
Mots clé du thésaurus	EXAMEN AU CAS PAR CAS

BURGEAP AGENCE NORD-OUEST

5, chemin des Filatiers – 62223 SAINTE CATHERINE LES ARRAS

Téléphone : 33(0).3.21.24.38.00 Télécopie : 33(0).3.21.24.38.09

e-mail : agence.arras@burgeap.fr

SOMMAIRE

1. Préambule	4
1.1 Objet du document	4
1.2 Textes réglementaires	4
1.3 Méthodologie de travail	4
1.4 Correspondance avec la réglementation en vigueur	4
2. Formulaire CERFA n°14734*02	5
3. Annexe n°1 du CERFA n°14734*02	16
4. Plan de situation	19
5. Reportage du site	21
5.1 Éléments photographiques	23
5.2 Éléments paysagers	25
6. Plan des abords du projet	27
7. Fourniture des éléments constructibles concernant la demande de permis de construire	29

1. Préambule

1.1 Objet du document

Le présent document s'identifie à une demande d'examen au « cas par cas » préalable à la réalisation d'une étude d'impact concernant la création d'un Retail Park à Vendin-Le-Vieil (62), dans le prolongement du centre commercial Lens 2.

Le site s'inscrit en bordure du centre commercial existant, sur des emprises agricoles.

1.2 Textes réglementaires

La procédure de demande d'examen au cas par cas a été introduite par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 (portant engagement national pour l'environnement) au travers de son décret d'application n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme du régime d'étude d'impact.

L'objectif de la procédure est d'identifier, parmi les projets visés par la 3^{ème} colonne du tableau annexé au décret précité ceux qui sont susceptibles d'avoir des impacts notables sur l'Environnement et donc de relever d'une procédure d'une étude d'impact.

En outre, cette procédure permet de restreindre le nombre de projets soumis à étude d'impact en procédant à une analyse simplifiée de leurs incidences, analyse soumise à l'autorité environnementale, dans le cas présent la DREAL Nord-Pas-de-Calais.

1.3 Méthodologie de travail

Le présent document met à disposition des services de la DREAL Nord Pas-de-Calais les éléments mentionnés ci-dessous, permettant une meilleure appréhension des enjeux du territoire où s'implante le projet ainsi que des impacts environnementaux pressentis associés à ce dernier :

- CERFA n°14734*02 de demande d'examen au « cas par cas » préalable à la réalisation d'une étude d'impact, rempli avec l'appui de la notice explicative pour les demandes au « cas par cas » n°51656*02 ;
- l'annexe n°1 du CERFA n°14734*02 permettant de désigner le pétitionnaire du projet ;
- plan de situation ;
- reportage photographique sur site ;
- analyse de l'affectation du sol aux abords du projet ;
- plan masse architectural du projet et perspectives architecturales internes au lot.

1.4 Correspondance avec la réglementation en vigueur

La SCCV VENDIN LE VIEIL souhaite déposer un permis de construire pour la future zone commerciale d'un Retail Park, d'une superficie de 15 000 m², situé à Vendin-Le-Vieil.

La superficie de construction du Retail Park est supérieure à 10 000 m² et inférieure à 40 000 m², obligeant donc le pétitionnaire à procéder à la présente demande d'examen au « cas par cas » afin de savoir si le permis de construire devra être accompagné d'une évaluation environnementale (sous la forme d'une étude d'impact).

De plus, la réalisation de places de stationnement et de voiries renforce la nécessité d'une demande d'examen au « cas par cas ».



2. Formulaire CERFA n°14734*02

Le formulaire CERFA n°14734*02 est fourni pages suivantes.

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

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

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

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

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception

04 / 06 / 2014

Dossier complet le

20 / 06 / 2014

N° d'enregistrement

2014-0317

1. Intitulé du projet

Aménagement d'un Retail Park (ensemble commercial avec parkings associés) en bordure du centre commercial Lens 2 sur la commune de Vendin-Le-Vieil

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

SCCV VENDIN LE VIEIL

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

Cécile LAMON

RCS / SIRET

797942406

Forme juridique

Société Civile de Construction

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

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

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
6°	Toute route d'une longueur inférieure à 3 km : D'après le projet d'aménagement, 970 m de routes seront créés (Nous avons considéré les 2 routes d'entrée sur le parking du Retail Park depuis les giratoires existants, la route principale du parking passant devant les cellules commerciales et allant jusqu'aux entrées du site et la voie poids lourds pour les livraisons passant à l'arrière des cellules commerciales. Les autres voies de circulations ne sont pas considérées comme des routes car elles permettent uniquement l'accès aux places de parking).
36°	Travaux ou constructions soumis à permis de construire, réalisés en une ou plusieurs phases, lorsque l'opération crée une SHON supérieure ou égale à 3000 m ² et inférieure à 40 000 m ² (Le SHON du projet est de 15 054 m ²)
40°	Aire de stationnement ouverte au public susceptible d'accueillir plus de 100 unités (parking de 517 places) dans une commune dotée d'un PLU n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale pour la présente opération

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

Réalisation d'un ensemble commercial (Retail Park) de SHON égal à 15 054 m², comprenant 10 cellules commerciales, 3 espaces de stationnement (total de 517 places) avec 3 entrées/sorties de véhicules sur le réseau viaire local (connexion sur giratoires), des espaces verts, des pistes cyclables et des espaces piétonniers au droit d'emprises agricoles à proximité du centre commercial Lens 2 à Vendin-Le-Vieil.

4.2 Objectifs du projet

Le projet vient s'inscrire au sein du périmètre pour lequel un permis de construire est nécessaire. Le projet envisagé est basé sur la création d'une zone commerciale.

Ce projet implique de nouveaux usages ainsi qu'un fonctionnement nouveau du site (sur des emprises actuellement en mode agricole).

L'objectif est de réaliser un projet de construction :

- inséré dans le paysage (mise en place d'infrastructures permettant de percevoir depuis l'espace public l'écrin de verdure (boisement) situé en arrière plan, mise en place de filtres végétal pour limiter l'impact du stationnement, vues sur le paysage de la plaine minière) ;
- en relation avec l'environnement (récupération des eaux pluviales, chantier vert, éclairage naturel, récupération de l'énergie solaire) ;
- respectant les nouvelles normes d'énergie des bâtiments (RT 2012).

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Les travaux sont prévus pour une durée estimative de 12 mois.

La réalisation du chantier nécessite :

- des travaux de terrassement et de nivellement, ainsi que les tests géotechniques nécessaires. Ces travaux prennent en compte la mise en place de l'assainissement pluvial des emprises et l'accessibilité aux zones de stationnement ;
- la réalisation des constructions (gros œuvre et finitions) tous corps de métiers confondus ;
- la réalisation des espaces communs extérieurs (traitement paysager, stationnements,...).

Pour la réalisation de la phase chantier, le chantier mis en place sera un "chantier vert" pour la gestion des éléments suivants :

- les flux entrants du chantier : engins et matériels utilisés sur le chantier, matériaux et produits mis en œuvre ;
- le chantier lui-même : techniques employées, gestion des déchets ;
- les flux sortants du chantier : déchets évacués, nuisances générées.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet est composé de 10 surfaces de vente divisibles en 2 à 3 cellules commerciales ayant une surface hors œuvre nette (SHON) de 15 054 m². Chaque cellule commerciale aura un SHON comprise entre 401 et 2950 m². La hauteur du bâtiment accueillant les cellules commerciales aura une hauteur hors sol comprise entre 6 m à l'Ouest et 8 m à l'est, et s'adossant à la frange Sud. Ainsi, depuis l'espace public, il sera possible de percevoir l'écrin de verdure que constitue le boisement en arrière plan.

Un parking végétalisé (type : pavés béton à joints engazonnés) de 517 places (soit 6 122 m²) sera implanté autour des cellules commerciales et sera décomposée en 3 zones de stationnement ayant chacune une connexion au réseau viaire. Des voiries pour poids lourds (3 607 m²) et pour véhicules légers (9 887 m²), ainsi que des axes piétonniers (3 281 m²) seront également mis en place.

Des espaces verts (5 929 m², soit 227 arbres) seront également créés. Le projet paysager propose de hiérarchiser la végétation :

- la trame périphérique : principalement composée de végétaux de milieux humides, la frange avec l'espace public participe à la gestion des eaux pluviales du projet, ainsi que les stationnements végétalisés à proximité immédiate (végétaux de milieux humides) ;
- la trame Est-Ouest : permet de créer des filtres végétaux pour limiter l'impact des stationnements depuis l'espace public (végétation composée d'arbres régionaux formées en cépées et de graminées) ;
- la trame Nord-Sud : accompagne les parcours piétons, et scinde en plusieurs fenêtres le parc de stationnement (végétation composée de graminées et d'arbustes bas).

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

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

- Autorisation de délivrance du Permis de construire [L.421-1 et suivants du Code de l'Urbanisme],
- Autorisations environnementales au titre du code de l'environnement :
 - * Etude d'impact si nécessaire [L122-1 du Code de l'Environnement] ;
 - * Procédure Loi sur l'Eau de déclaration si rubriques de la nomenclature impactées [L124-1 à 8 du Code de l'Environnement].
- Commission départementale d'Aménagement commercial

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

Permis de construire [L.421-1 et suivants du Code de l'Urbanisme]

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
- Surface Hors Œuvre Nette :	15 054 m ²
- Superficie des terrains :	43 136 m ²
- Gabarit des bâtiments :	Hauteur maximale de 8 m
- Surface des espaces verts :	5 929 m ²
- Surface des stationnements :	6 018 m ² (517 places)
- Surface de voiries PL+VL+ Piétons :	16 983 m ²
- Longueur de voiries PL/VL :	970 m (inclus dans les 16 983m ² de surface de voiries PL+VL+Piétons)

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

RD 947
Parcelles cadastrales AN 420, 421, 422 et 423 (en partie)
A proximité du centre commercial Lens 2
62 880 VENDIN-LE-VIEIL

Coordonnées géographiques¹

Long. 2° 49' 5.4" E Lat. 50° 27' 39.78" N

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

Point de départ : Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Point d'arrivée : Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Communes traversées :

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

Oui Non

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

Oui Non

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

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

Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

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

Le site du projet est actuellement occupé par des parcelles agricoles cultivées.

Cependant les alentours du site sont à dominance urbanisée avec la présence d'un aérodrome au nord, du centre commercial Lens 2 à l'est, de du chantier de la construction de la prison d'Hulluch et d'un crématorium au sud.

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

Oui



Non



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

Le site est réglementé par le PLU de la commune de Vendin-Le-Vieil. Le Plan d'occupation des sols (POS) a été remplacé par le PLU approuvé le 28 janvier 2004 dont la dernière modification et révision simplifiée remonte au 20 octobre 2009.

Le site est situé en zone réglementaire 1AUba du PLU (contraintes urbanistiques : emprise du sol < 50 %, hauteur limite de 8 m, espaces verts > 10 % et COS néant).

Le site est également inscrit au sein du périmètre du SCOT Lens-Liévin / Hénin-Carvin approuvé le 11 février 2008.

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

Oui



Non



5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

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

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ZNIEFF la plus proche du site est située à environ 3 km au sud-ouest du site (Terrils jumeaux n° 11-19 de Loos-en-Gohelle). La carte est présentée en annexe du rapport.
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site est situé sur la commune de Vendin-Le-Vieil concernée par le Plan de Prévention du bruit dans l'Environnement (PPBE) des infrastructures du Pas de Calais, approuvé le 15/10/12.

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Vendin-Le-Vieil est couverte par un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) pour le site STYROLUTION FRANCE SAS situé sur la commune voisine de Wingles. Ce PPRT concernant les communes de Wingles, Meurchin et Vendin-Le-Vieil a fait l'objet d'un arrêté d'approbation en date du 17/04/2012. Le site ne s'inscrit dans aucun zonage ou périmètre d'intervention spécifique au PPRT.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site est situé au droit de parcelles agricoles cultivées où aucune source potentielle de pollution des sols liée à une activité hors agriculture n'a été mise en évidence. Le site n'est pas référencé dans les bases de données BASIAS et BASOL.
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le premier site référencé Natura 2000 est situé à plus de 10 km du projet d'aménagement (site Natura 2000 directive Oiseaux (FR3112002 - Les "Cinq Tailles")
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'ensemble du bassin minier, dont la commune de Vendin-Le-Vieil fait partie, est classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. Il est donc situé à proximité de plusieurs sites miniers classés (Le premier site classé aux alentours du site est la Fosse 12 de Loos-En-Gohelle située à environ 1 km au sud du site). La carte est présentée en annexe du rapport.

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet s'implante au niveau du terrain naturel. Les seuls excédents de matériaux proviendront donc des déblais de chantier non réutilisés en remblais.
	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"/>	Hors matériaux de construction.
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 est situé au droit de zones de cultures intensives (terrain labouré et régulièrement exploité). Les critères écosystémiques et de biodiversité sont faibles à très faibles. Cependant, ces espaces agricoles sont reliés à des espaces boisés qui peuvent être des "zones de gagnage" (zones de garde manger pour certaines espèces). Néanmoins le site est situé aux abords d'espaces industriels et commerciaux où la biodiversité est faible. De plus, les plaines agricoles sont nombreuses sur la commune de Vendin le Vieil et donc la destruction de ces emprises agricoles aura un impact négligeable sur le secteur.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site est situé sur un terrain agricole. Cependant, le site est situé en zone 1AUba du PLU. Il s'agit d'une zone spécifique réservée à une urbanisation à court terme dont la vocation future est d'accueillir des activités économiques. Le secteur 1AUba permettant l'accueil de commerces de détails, de services, de bureaux, hôtels et restaurants, ce projet est donc cohérent avec les objectifs du PLU.
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Une attention particulière sera cependant apportée lors des aménagements en raison de la présence d'un risque pyrotechnique (découverte d'engins de guerre datant de la première guerre mondiale) à l'échelle de la commune (en particulier au droit du chantier de la prison situé au sud du site, de l'autre côté des espaces boisés)
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet ne semble pas exposé aux risques naturels. Toutefois, des arrêtés de catastrophes naturels ont déjà été pris à l'échelle communale. Il s'agira donc de se montrer prudent sur certains types de risques (minier, mouvement de terres, cavités souterraines...).
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet sera générateur de bruit au travers : - de la phase chantier en raison de l'intervention sur site des engins et matériels de chantier. En raison du peu d'habitations aux abords des parcelles aménagées, les impacts semblent faibles à négligeables. - de la phase d'exploitation en raison de la génération de trafic VL et PL (livraisons). Aussi, les impacts se feront alors ressentir sur une aire plus large, au niveau des voiries. En raison de l'existence du centre commercial Lens 2, les trafics générés ne seront pas "nouveaux", mais renforceront ceux existant depuis le centre-ville de Lens.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p>Le projet engendra des émissions lumineuses en phase exploitation (éclairage des parkings et des voiries, enseignes lumineuses des cellules commerciales). Le contexte du secteur est toutefois urbanisé (présence du centre commercial Lens 2 à proximité immédiate du site). Les aménagements s'inscrivent dans une zone lumineuse urbaine.</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>	<p>Les rejets engendrés sont principalement de deux sortes : - chauffages des bâtiments (émissions de GES). - émissions liées au trafic généré. De manière générale, les rejets polluants ne sont pas importants à l'échelle du secteur d'étude, compte tenu de la présence du centre commercial à proximité immédiate du site et des trafics de véhicules dans le secteur notamment liés à l'A21 et la RN47.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>	<p>Les eaux pluviales seront infiltrées directement à la parcelle (présence de parkings de type béton pavés à joints engazonnés et d'espèces végétales participant au traitement des eaux pluviales).</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>	<p>Les déchets produits sont de type "ordures ménagères et assimilées". Les eaux usées sont dirigées vers le réseau existant, avec accord du gestionnaire.</p>
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<p><input type="checkbox"/></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p>Le projet préservera le patrimoine paysager du site. En effet, le site, de par sa topographie, présente une vue dégagée à plus de 12 km et sur les terrils s'élevant au cœur de la plaine. De ce fait, il en ressort un intérêt non négligeable, qui sera mis en valeur et préservé grâce aux aménagements prévus (vue sur le paysage de la plaine, cadrée par les trames végétales qui accompagnent les axes piétonniers).</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>	<p>L'activité agricole du site sera arrêtée et remplacée par une activité commerciale.</p>

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Plusieurs autres projets d'aménagements ou d'extensions sont prévus sur la commune de Vendin-Le-Vieil :

- Demande d'autorisation d'exploiter un atelier d'usinage mécanique des métaux et alliages (WEIR POWER & INDUSTRIAL France)
- Demande d'autorisation d'exploiter pour une extension d'une société de découpe et de commercialisation de produits d'origine animale (PCB)
- Construction de la prison d'Hulluch sur un terrain situé au sud du site (de l'autre côté des espaces boisés)

Les incidences globales et cumulées de ces projets avec le projet sont faibles sur la qualité de l'air, les déplacements, la biodiversité et la gestion des eaux.

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Compte tenu que :

- Les terrains sont utilisés pour l'agriculture mais que leur urbanisation est prévue dans le PLU (zone 1AUba à caractère naturel destinée à être ouvert à l'urbanisation) et s'inscrit dans une logique de cohérence urbaine puisque le site est entouré par une zone majoritairement urbanisée (centre commercial, activités...),
 - Le concept du projet s'articule autour de l'intégration du projet dans l'environnement avec la mise en place d'un filtre végétal limitant la perception des véhicules, la conservation des vues sur le paysage de la plaine minière, la gestion des eaux pluviales sur site, la mise en place d'énergies renouvelables ,
 - Les nuisances du site émises en phase d'exploitation (bruit, vibrations, trafic, émission lumineuse) semblent faibles à l'échelle de la zone d'étude, compte tenu de la présence à proximité immédiate du site d'un centre commercial existant et des infrastructures supportant un trafic important (A21 et RN47),
 - Une étude de trafic a été menée en Juin 2014 afin d'étudier les accès sur le réseau viaire existant. Cette étude conclue que la création d'un giratoire supplémentaires entre les deux giratoires existants n'a pas d'intérêt pour la desserte du Retail-Park et viendrait au contraire générer des contraintes sur l'organisation des stationnements et des circulations intérieures.
- Il est par ailleurs recommandé de réaménager le giratoire sur la RD947 afin d'améliorer les réserves de capacité de ce dernier, tout en intégrant l'aménagement du Retail-Park. De plus, il est également préconisé d'aménager une voie de tourne à gauche permettant l'accès au Parc des Cytises depuis la RD947, sans obligation de faire demi-tour au giratoire suivant (côté Cora). Ces recommandations sont actuellement à l'étude en concertation avec le CG62, gestionnaire de la voirie.
- Ainsi, la création d'un nouveau giratoire n'est plus d'actualité, car non indispensable au fonctionnement des voiries internes et externes de la zone.

Nous estimons donc que le projet ne nécessite pas une instruction d'étude d'impact au titre de l'article L.122-1 du code de l'Environnement.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

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

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

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
<p>Éléments graphiques du dossier de CDAC (inclus dans le présent dossier)</p> <p>Etude de trafic Verdi du 12/06/14</p>

9. Engagement et signature

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

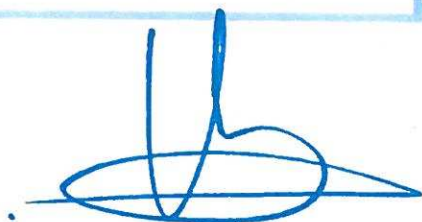
Fait à

Vendin Le Vieil

le,

19/06/2014

Signature



3. Annexe n°1 du CERFA n°14734*02

L'annexe n°1 au CERFA n°14734*02 est fourni pages suivantes.

NON PUBLIÉE

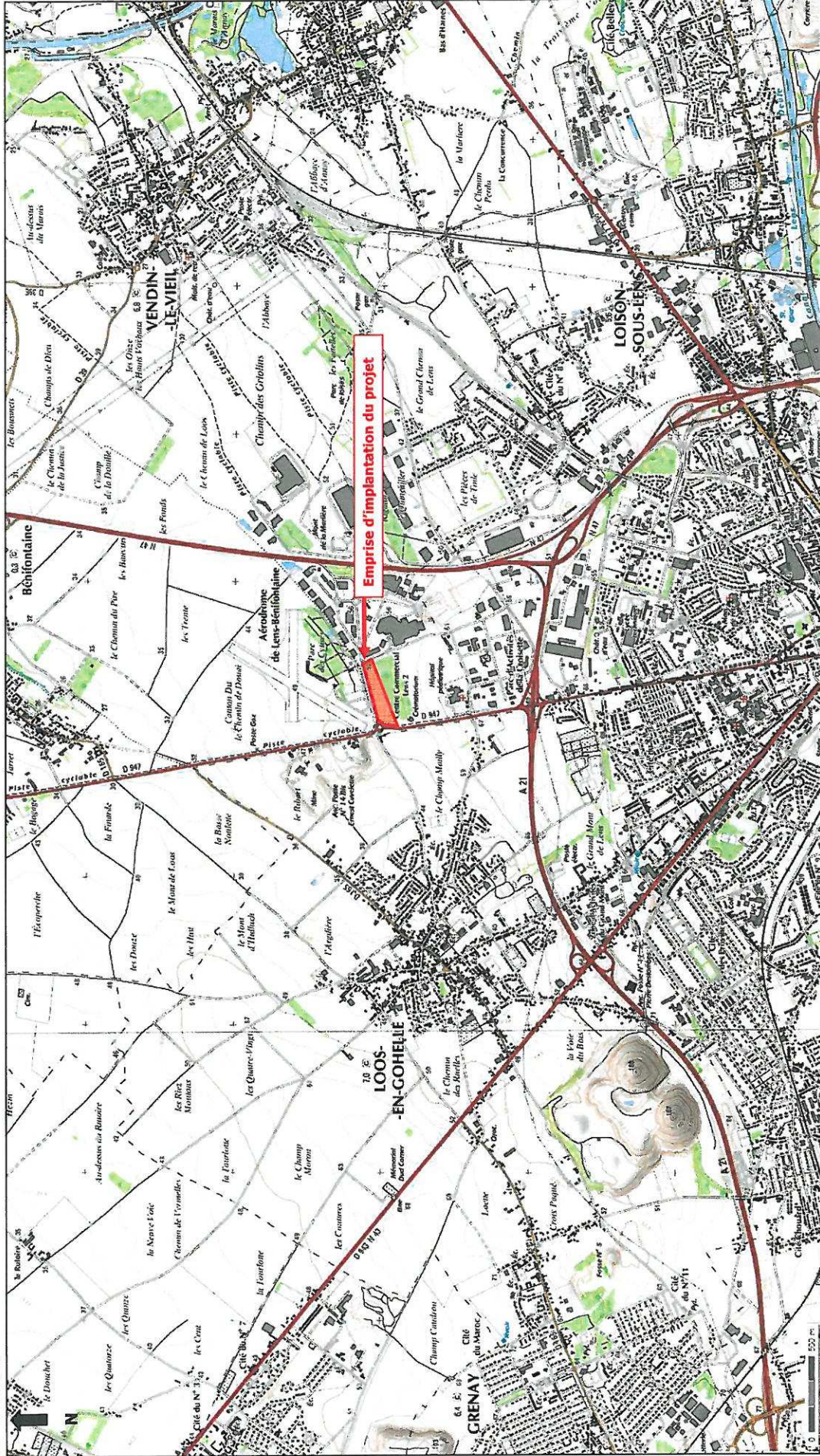


4. Plan de situation

Le plan de situation fourni page suivante permet la localisation de la zone étudiée, sur le territoire de Vendin-Le-Vieil.

A noter que les emprises concernées s'inscrivent au Sud-Ouest du territoire communal.

L'échelle de la carte est de 1/25 000^{ème}, respectant les préconisations du formulaire CERFA n°14734*02

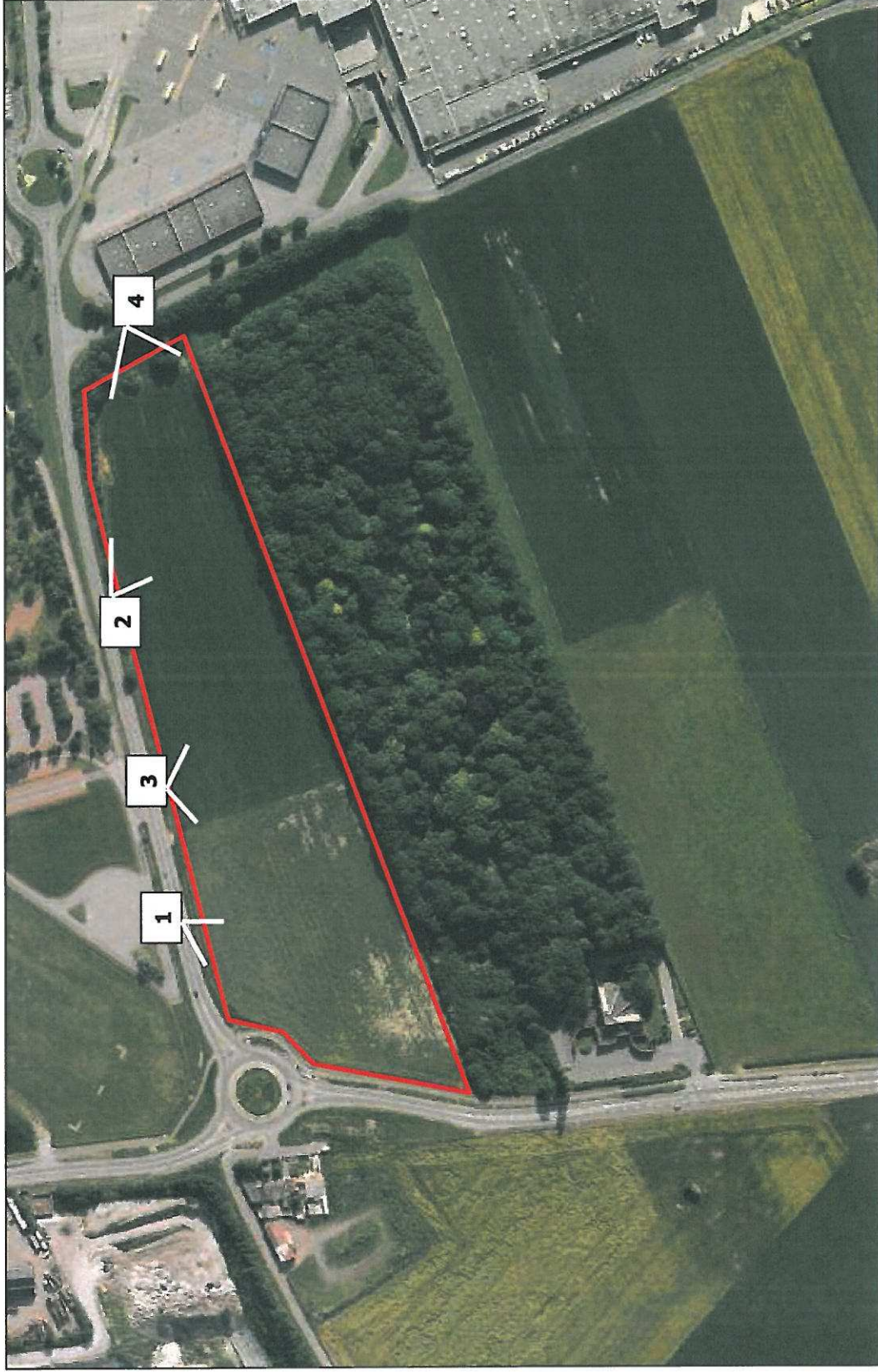


5. Reportage du site

Les photographies proposées ci-dessous ont été prises sur site (ou aux abords) en date du 23/04/2014.

Elles sont chacune annotées d'un numéro de photographie, reporté sur la carte page suivante.

Plan de localisation des photographies (source : Google Earth)

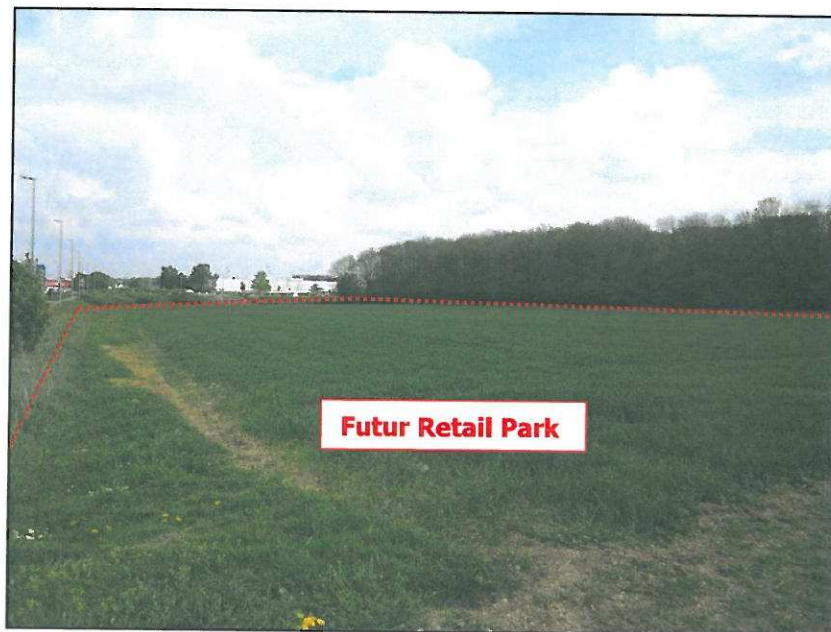


5.1 Eléments photographiques

Photographie n°1



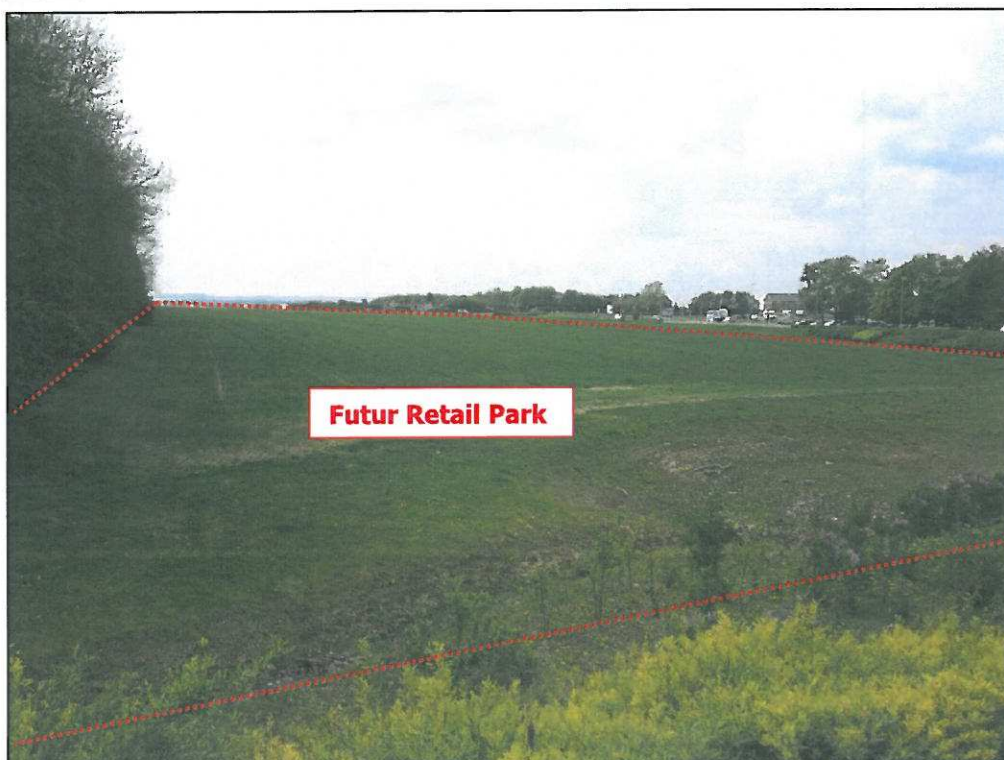
Photographie n°2



Photographie n°3



Photographie n°4

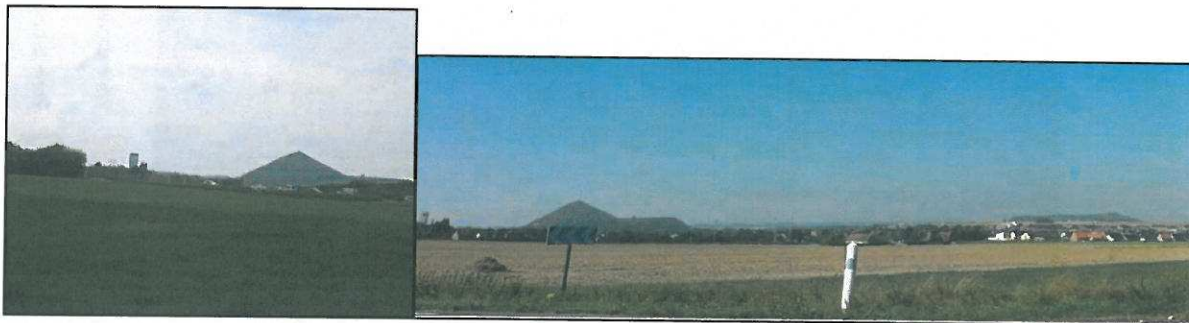


5.2 Eléments paysagers

Le secteur d'implantation du projet de Retail Park s'inscrit à l'interface entre zone urbaine et zone agricole.

A l'ouest, le site est en surplomb d'une plaine à dominante agricole marquée par un paysage typique du bassin minier avec une vue dégagée sur plus de 12 km et sur les terrils 11/19 de Loos en Gohelle qui s'élèvent au centre de la plaine.

Plaine du bassin minier à l'ouest du site



A l'est et au nord, le paysage est marqué par des zones à dominante urbanisée avec la présence d'un centre commercial à l'est du site, et au nord du site d'une route fréquentée et d'un aéroport.

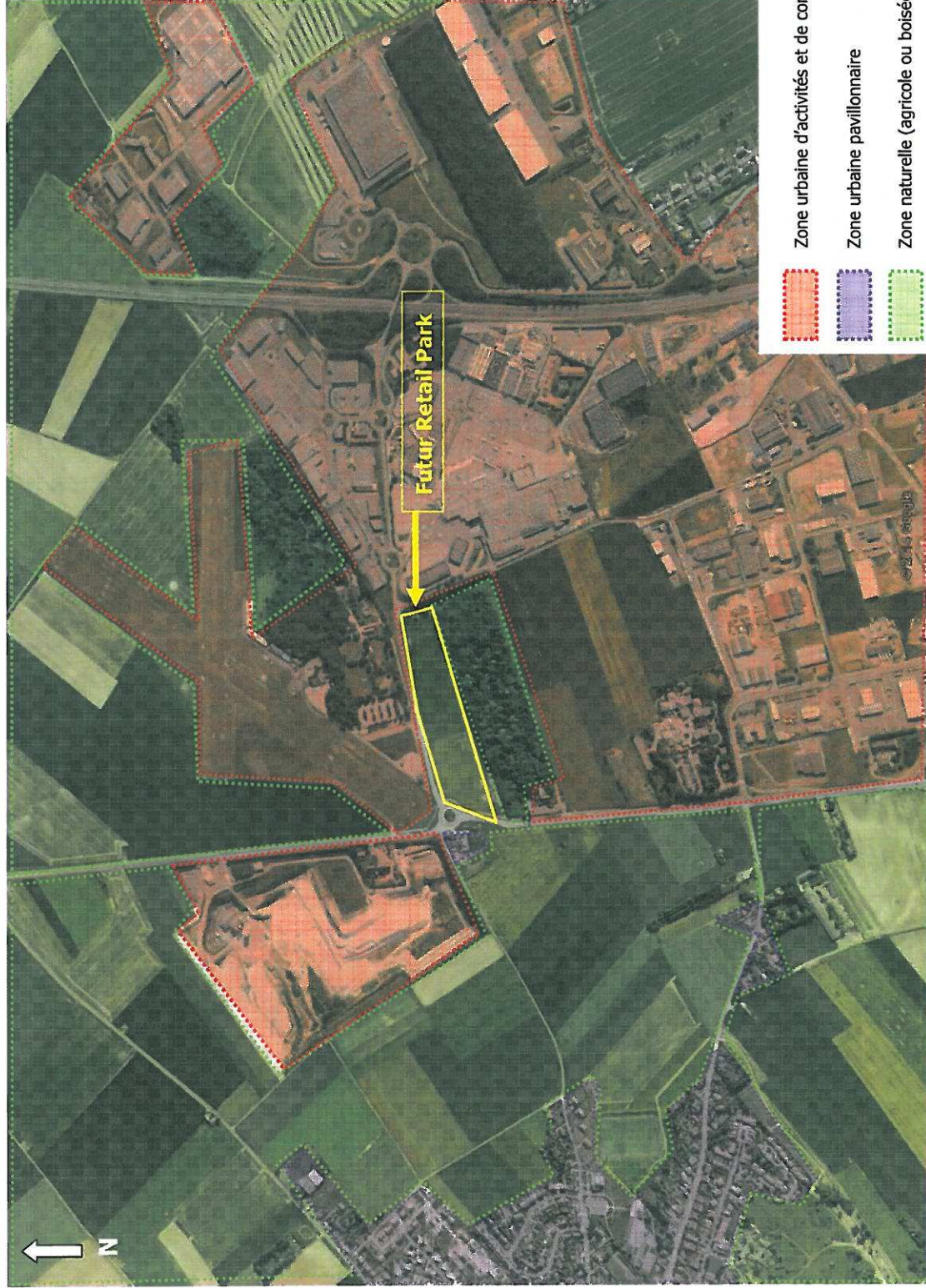
Zone commerciale à l'est du site



Route et parking de l'aéroport au nord du site



Au sud du site, le paysage est caractérisé par un espace boisé qui délimite le site avec l'espace urbanisé que sont le crématorium, la future prison et, plus au sud, une zone industrielle.



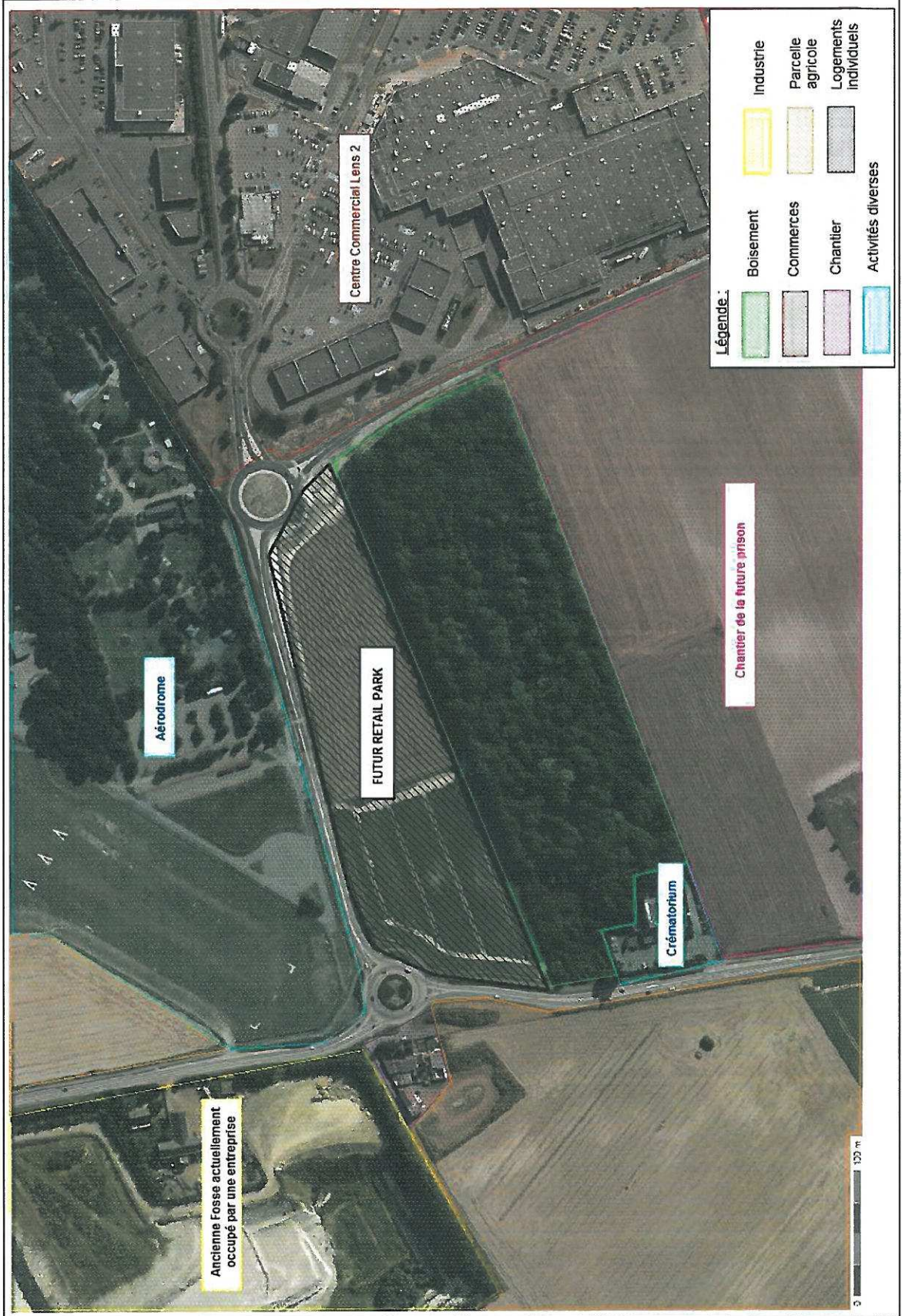


6. Plan des abords du projet

La cartographie ci-dessous est basée sur les éléments disponibles sur la carte IGN, la photographie aérienne et les éléments mis en évidence lors de la visite du site.

Le fond de plan utilisé est un fond de plan issu du site Internet Géoportail, datant de 2009. Ce fond de plan ne permet cependant pas de faire apparaître la construction de la prison qui a débuté en 2012.

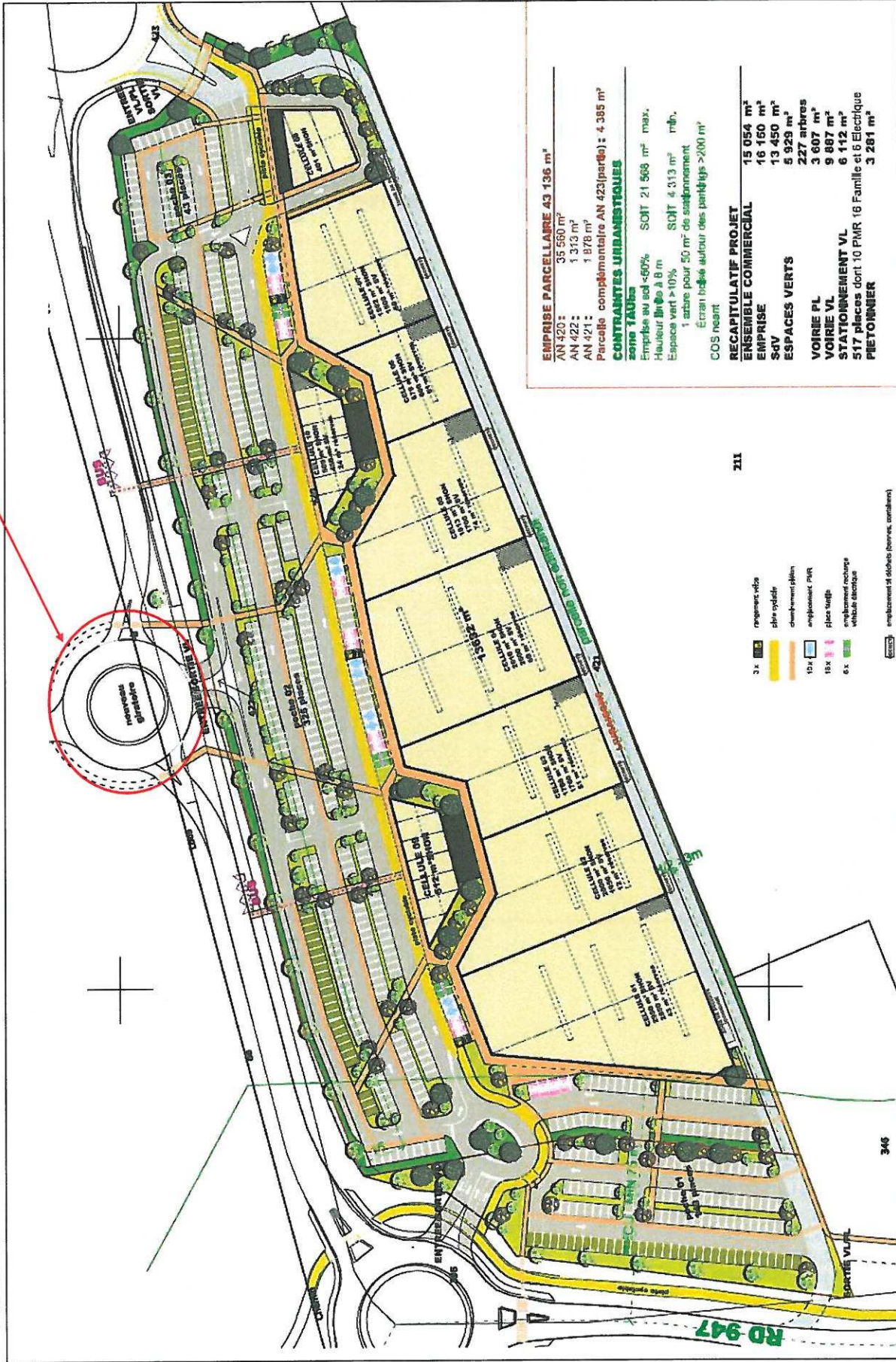
L'échelle de la carte au 1/4 000^{ème} respecte les prescriptions du formulaire CERFA n°14734*02.



7. Fourniture des éléments constructibles concernant la demande de permis de construire

Les éléments fournis ci-après offrent les premiers visuels de l'opération, en cours d'étude. Il s'agit d'éléments architecturaux qui pourront alimenter le dossier de demande de Permis de Construire qui sera déposé par le pétitionnaire.

Giratoire Optionnel



EMPRISE PARCELLAIRE 43 136 m²

AN 420 : 35 560 m²
 AN 422 : 1 312 m²
 AN 421 : 1 878 m²

Parcelle complémentaire AN 423(par(4)) : 4 385 m²

CONTRAINTES URBANISTIQUES

zone TAUBIN
 Emprise au sol < 60% SOIT 21 568 m² max.
 Hauteur Bto à B m
 Espace vert > 10% SOIT 4 313 m² min.
 1 arbre pour 50 m² de stationnement
 Écran brise autour des parkings > 200 m²
 COS neutre

RECAPITULATIF PROJET

ENSEMBLE COMMERCIAL	15 054 m ²
EMPRISE	16 160 m ²
Scv	13 450 m ²
ESPACES VERTS	5 929 m ²
	227 arbres
VOIRIE PL	3 607 m ²
VOIRIE VL	9 897 m ²
STATIONNEMENT VL	6 112 m ²
517 places dont 10 PMR 16 Famille et 6 Electrique	
PIETONNIER	3 281 m ²

Z11

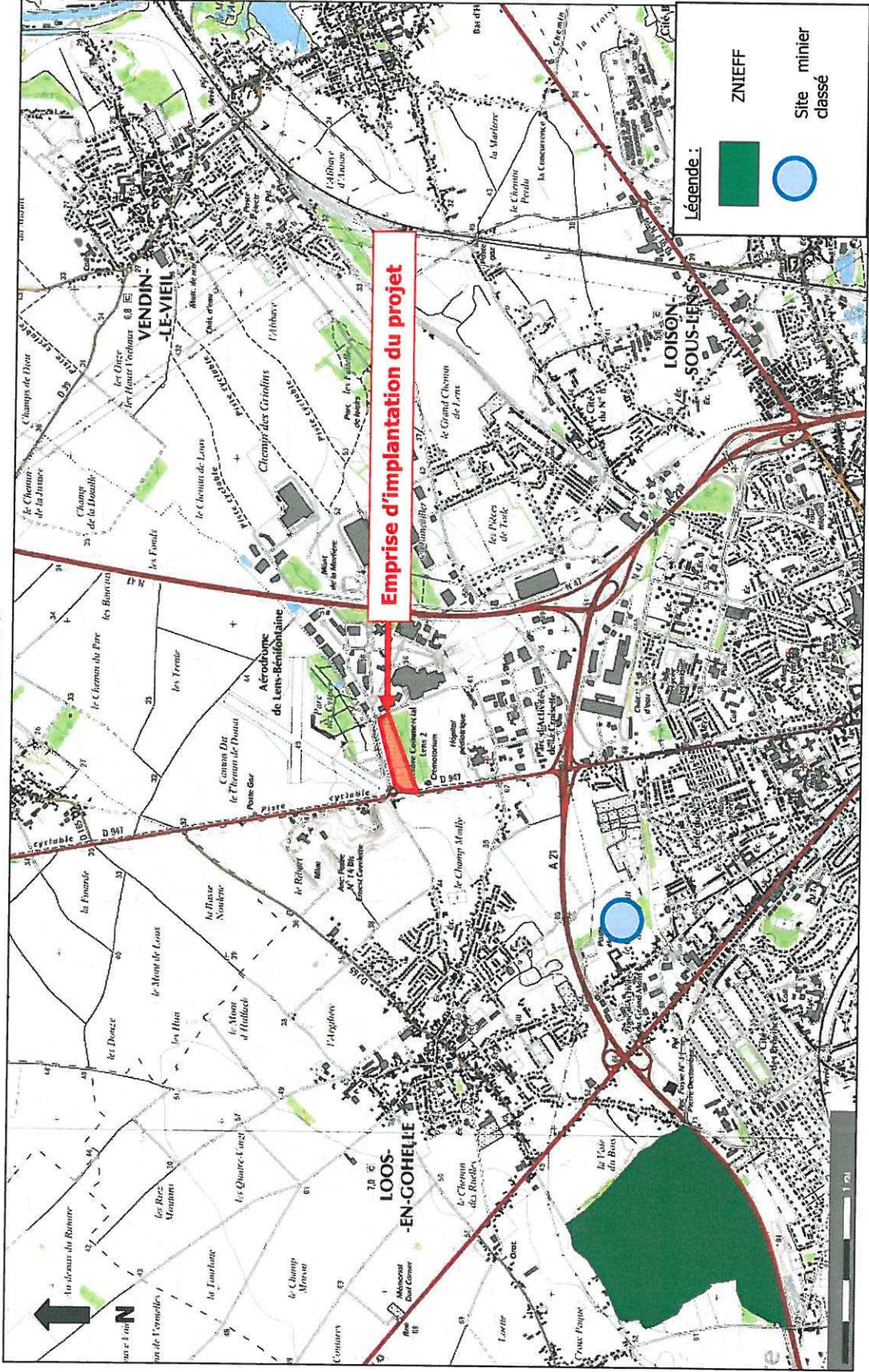
- 3x [] revêtement vide
- [] piste cyclable
- [] cheminement piéton
- [] emplacement PMR
- 12x [] place trapèze
- 18x [] emplacement rectangulaire
- 6x [] véhicule électrique

emplacement de véhicules (bicyclette, motobicyclette, camionnette)





ANNEXE 1



ANNEXE 2



ADIM

Développement
immobilier

NORD-PICARDIE



verdi

Sensible à vos ambitions

RAPPORT D'ÉTUDE

ETUDE DE CIRCULATION RETAIL PARK VENDIN-LE-VIEIL

Grille de contrôles et de versions du document

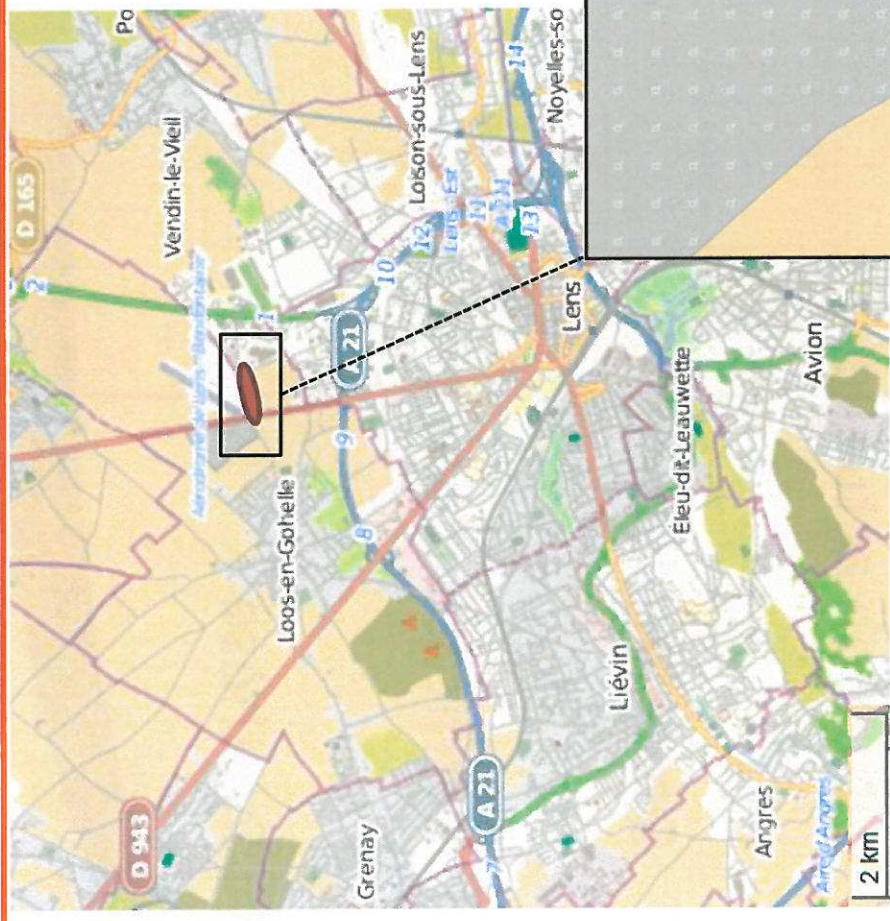
2.1	12/06/2014	Intégration des schémas d'aménagement	C. DUBYK	C. DUBYK	C. DUBYK	C. TALON	
2	10/06/2014	Modifications suite réunion du 03/06/2014	C. DUBYK	C. DUBYK	C. DUBYK	C. TALON	
1	15/05/2014	1 ^{ère} version	C. DUBYK	C. DUBYK	C. TALON	S. FRAMMERY	
Indice	Date	Commentaires	Réalisé par	Vérifié par	Validé par		

SOMMAIRE

- Objet de l'étude
- Situation actuelle
- Situation future
- Vérification des accès
- Synthèse

OBJET DE L'ÉTUDE : SITUATION DU PROJET

Objet de l'étude



Source : Open Street Map

Situation actuelle

Situation future

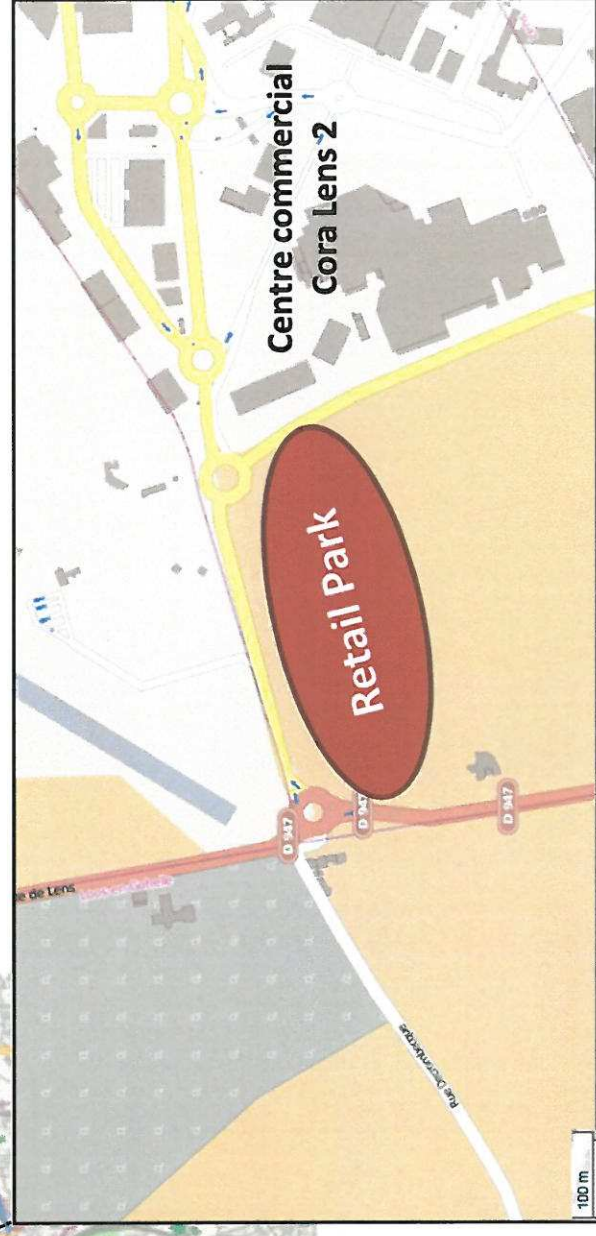
Vérification des accès

Synthèse

Le projet consiste en la création d'un retail park sur la commune de Vendin-Le-Vieil, dans le département du Pas de Calais. Ce retail park se situera à proximité immédiate du centre commercial de Cora Lens 2 et du crématorium de Vendin-Le-Vieil.

Il sera implanté en bordure de la RD947, route départementale reliant Lens à La Bassée.

Situé sur une parcelle de plus de 43 000 m², ce retail park est destiné à accueillir des cellules commerciales d'équipement de la maison, culture/loisirs, équipement de la personne, services ... pour un total d'environ 15 000 m² de SHON.



Source : Open Street Map

OBJET DE L'ÉTUDE : OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

Objet de
l'étude

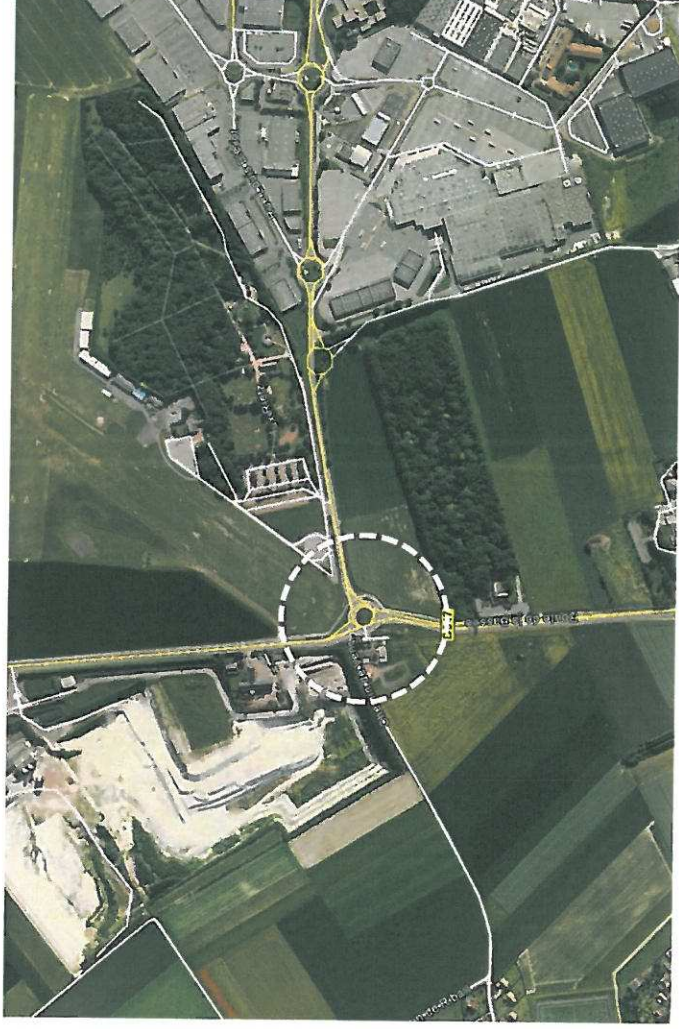
La présente étude de circulation doit permettre au Conseil Général du Pas de Calais de se prononcer sur une autorisation pour le raccordement du projet à la RD947.

VERDI réalisera :

- un comptage directionnel aux heures de pointe (pour un retail park, le vendredi soir et le samedi après-midi);
- à partir du programme de l'opération fourni par la maître d'ouvrage, une vérification de l'impact du projet sur le giratoire existant à l'aide du logiciel GIRABASE;
- puis proposera et définira des solutions pour l'accès et la sortie du site.

Le comptage directionnel sera réalisé au niveau du giratoire de la RD947, un vendredi soir et samedi après-midi, hors période de vacances scolaires.

Vérification
des accès

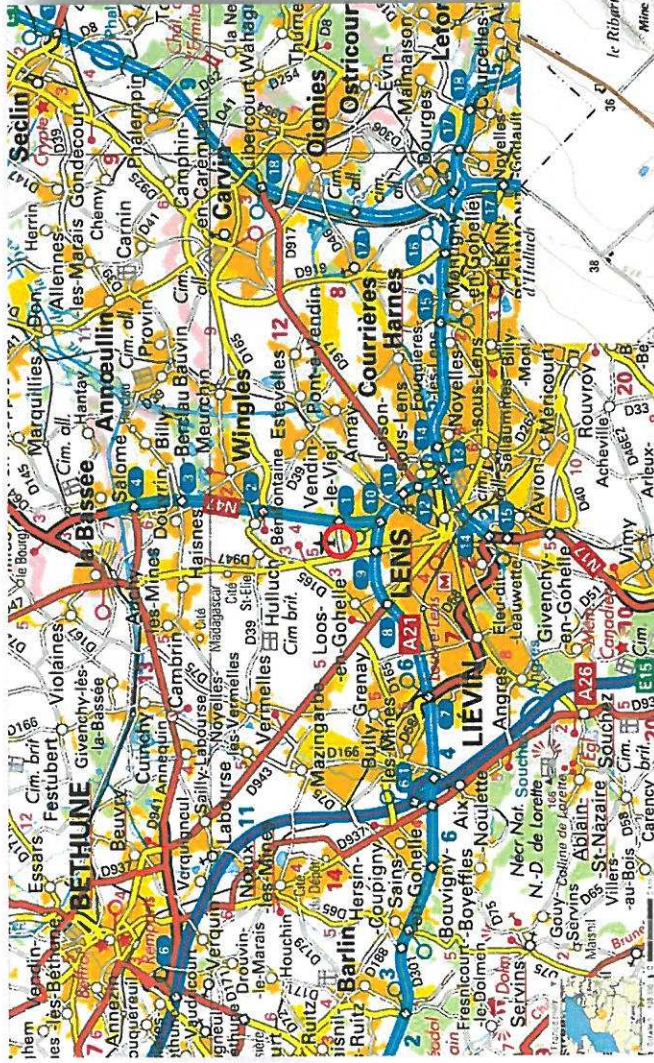


5/32

ETUDE DE CIRCULATION – RETAIL PARK VENDIN-LE-VIEIL

Source : Google Earth

SITUATION ACTUELLE : RÉSEAUX D'INFRASTRUCTURES



Objet de l'étude

Situation actuelle

Situation future

Vérification des accès

Synthèse

Source : Geoportail

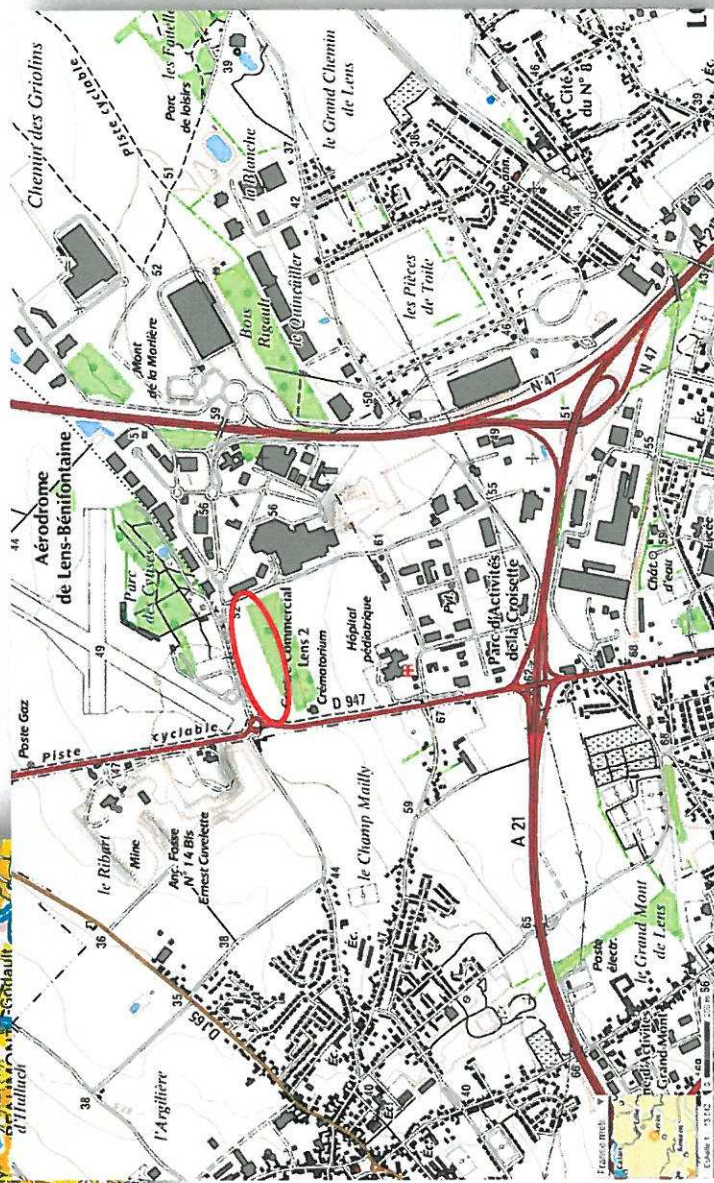
L'échangeur de Vendin permet de rejoindre la RN47, vers Lens, mais également vers La Bassée. L'accès au centre commercial est également possible depuis Lens et depuis La Bassée.

Le centre commercial est desservi par un réseau de voiries secondaires reliées par des giratoires.

La zone d'étude se situe sur l'axe Lens – La Bassée, le long de la RD947. La RD947 est une voie parallèle à la RN47. Vers le sud, la RD947 permet de rejoindre le réseau autoroutier via l'A21.

Le projet s'implantera sur un espace aujourd'hui agricole, situé au sud du Chemin de Loos. Cette voirie communautaire dessert aujourd'hui : le centre commercial CORA Lens 2, l'aérodrome de Bénifontaine et le parc des Cytises.

Cette voie permet également de relier la RD947 à la RN47.



SITUATION ACTUELLE : DESSERTE TC

La zone d'études est desservie par deux lignes de bus du réseau TADAO :

- la ligne « bulle 3 » Avion – Lens – Vendin-le-Vieil
- la ligne 35 Avion – Lens – La Bassée

L'arrêt Parc des Cytises est situé juste devant le futur retail park.

Depuis la gare de Lens, il faut compter 29 minutes pour rejoindre l'arrêt Parc des Cytises avec la ligne 35, 18 minutes avec la ligne bulle 3.

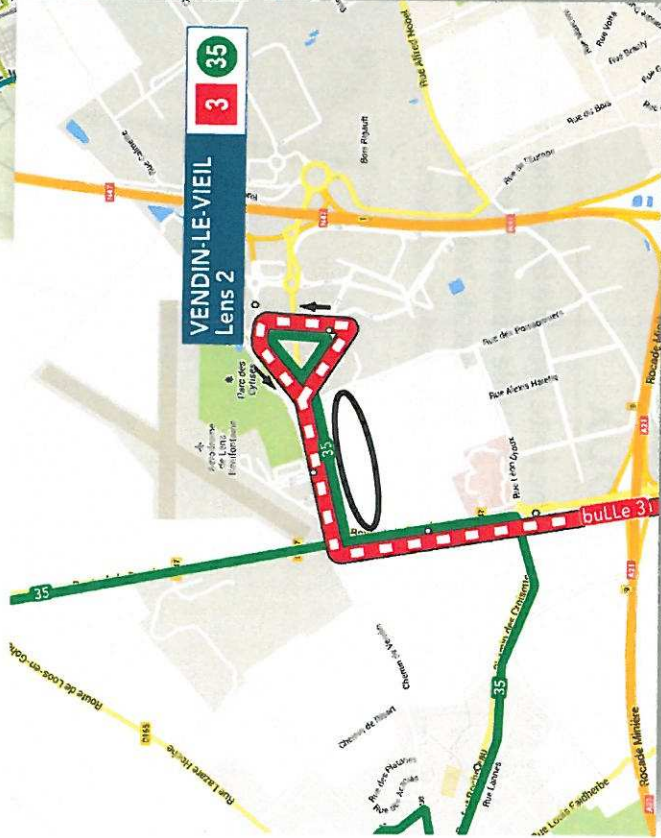
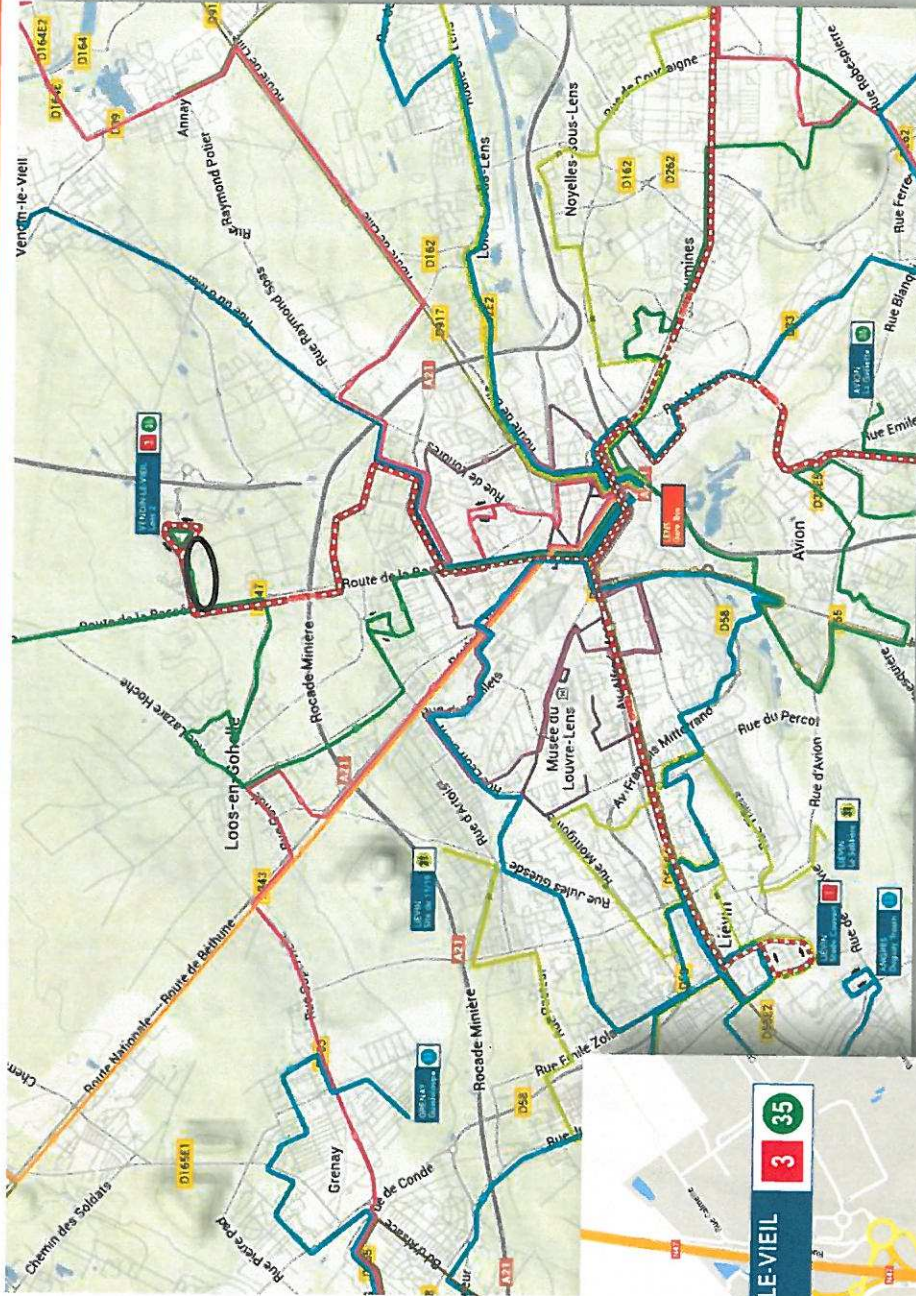
Objet de l'étude

Situation actuelle

Situation future

Vérification des accès

Synthèse



3

La ligne 3 est une ligne Bulle

Un bus toutes les heures de 7 h à 21 h tous les dimanches et jours fériés (sauf 1^{er} Mai)

35

La ligne 35 est une ligne Mozaïc

1 bus toutes les heures en journée du lundi au samedi, toutes les heures y compris le dimanche et août.

SITUATION ACTUELLE : DESERTE MODES DOUX

La RD947 dispose d'une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la chaussée par une bande enherbée. Cet itinéraire permet de rejoindre Lens vers le sud. La piste cyclable s'interrompt au niveau du giratoire RD947 / rue L. Droux. Vers le nord, cet itinéraire permet de rejoindre Hulluch. Il s'interrompt en traversée d'agglomération, pour reprendre au nord d'Hulluch jusque La Bassée sous forme de bande cyclable.

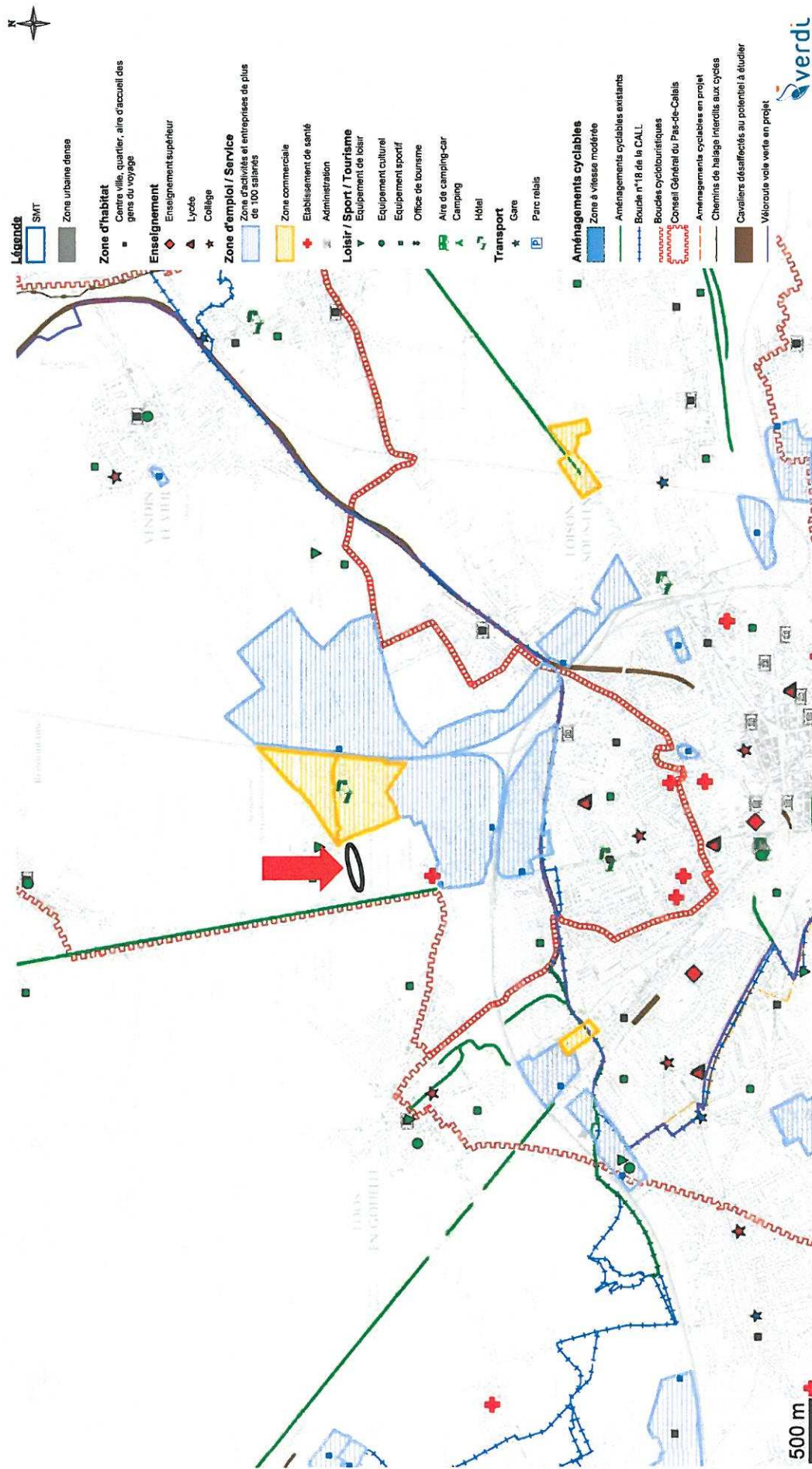
Objet de l'étude

Situation actuelle

Situation future

Vérification des accès

Synthèse



SITUATION ACTUELLE :

TRAFIC ACTUEL – COMPTAGE DIRECTIONNEL

Un comptage directionnel a été réalisé au niveau du giratoire de la RD947. Les comptages ont été réalisés le vendredi 11 avril 2014 de 17h à 18h30 et le 12 avril 2014 de 15h à 16h30.

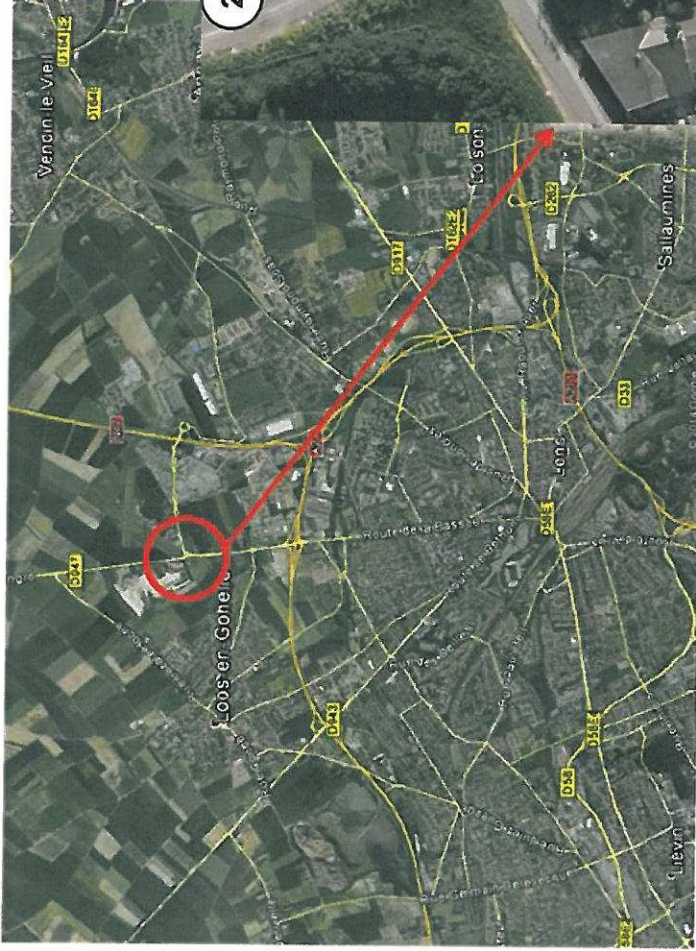
Objet de l'étude

Situation actuelle

Situation future

Vérification des accès

Synthèse



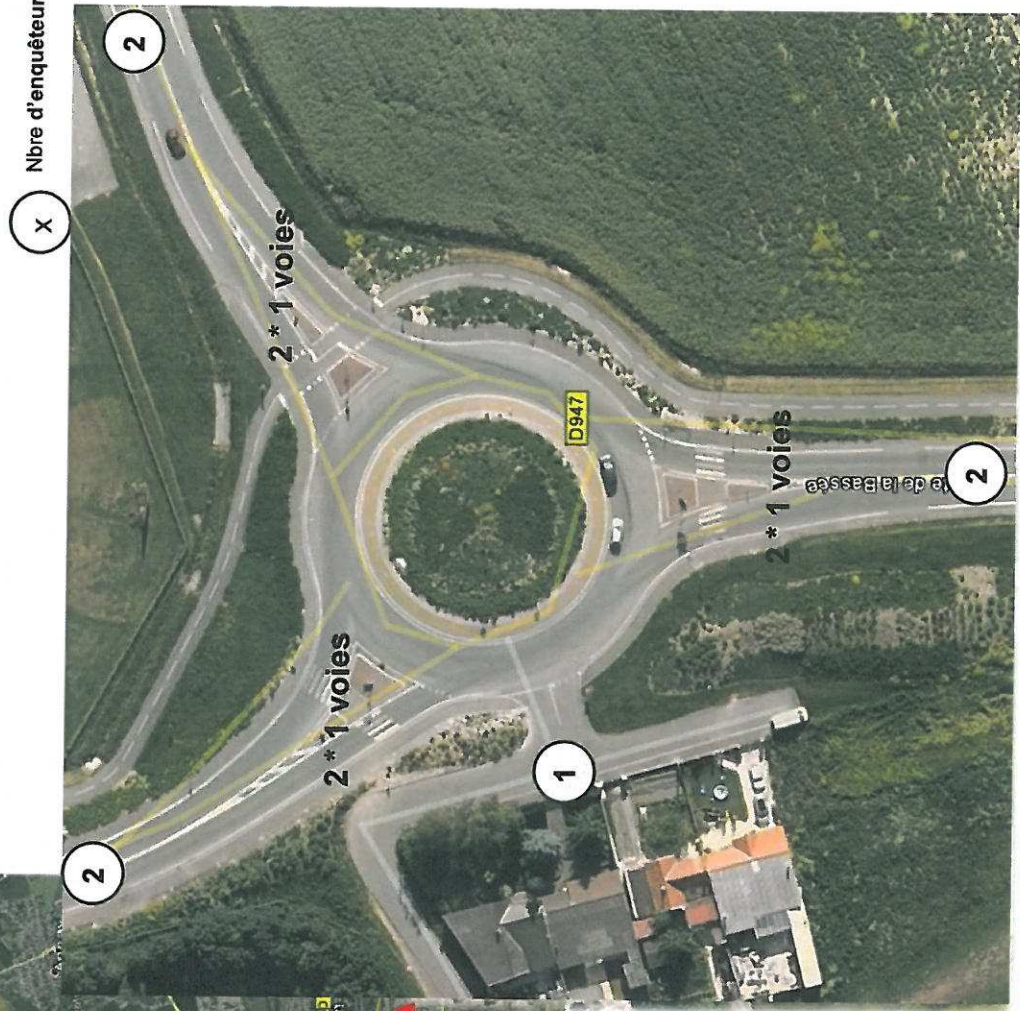
Source : Google Earth

Anneau

Rayon de l'îlot infranchissable : 11,50 m
 Largeur de la bande franchissable : 1,50 m
 Largeur de l'anneau : 7,00 m
 Rayon extérieur du giratoire : 20,00 m

Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampes > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)	
				Entrée à 4 m	Sortie à 15 m
Vers CC	0			4,00	5,00
RD947 vers La Bassée	95			3,80	6,00
Chemin de Vendin	160			2,80	0,00
RD947 vers Lens	240			3,80	5,00



Nbre d'enquêteur

SITUATION ACTUELLE :

TRAFIC ACTUEL – COMPTAGE DIRECTIONNEL

Objet de l'étude

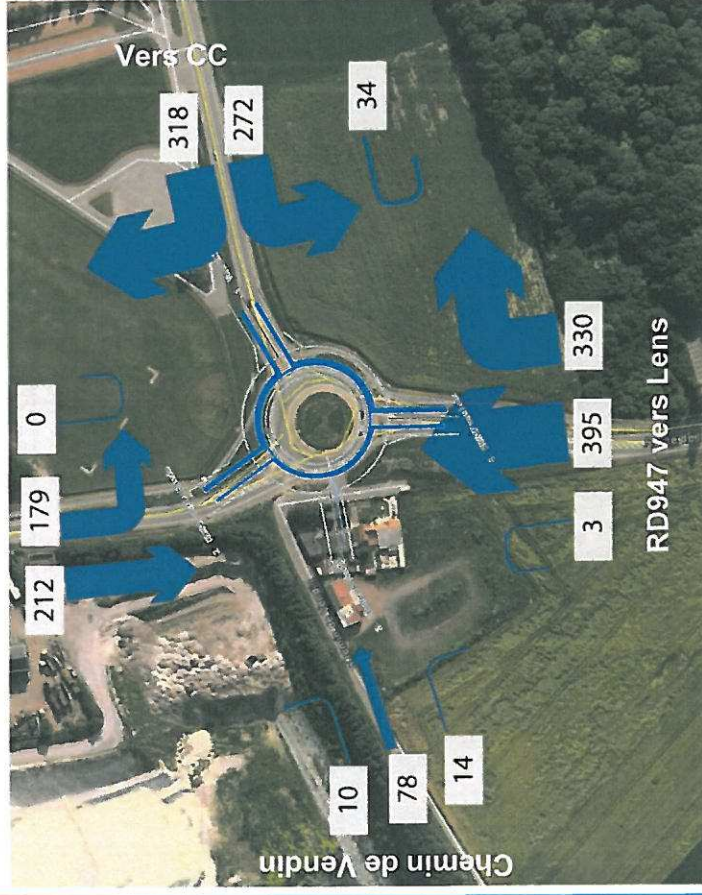
Situation actuelle

Situation future

Vérification des accès

Synthèse

RD947 vers La Bassée



Traffic actuels (uvp/h)

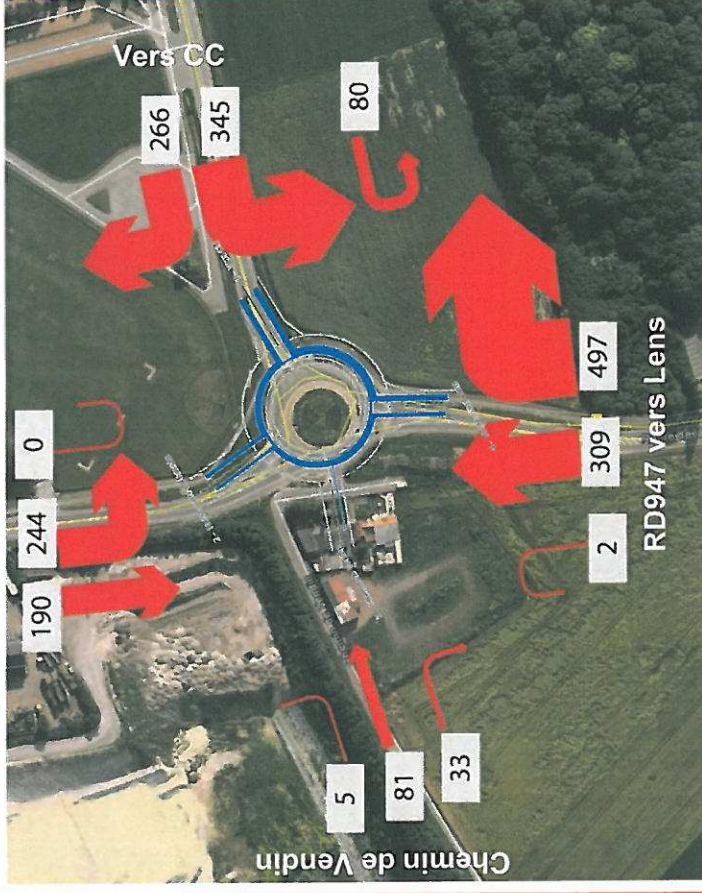
Heure de pointe du soir (HPS)

Vérification de la capacité actuelle du giratoire (logiciel GIRABASE)

Résultats

	Réserve de Capacité en uvp/h	en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			imoyenne	maximale	moyen	total
Vers CC	577	48%	0vh	3vh	3s	0,5h
RD947 vers La Bassée	905	70%	0vh	2vh	1s	0,2h
Chemin de Vendin	636	86%	0vh	2vh	3s	0,1h
RD947 vers Lens	576	44%	0vh	3vh	2s	0,5h

RD947 vers La Bassée



Traffic actuels (uvp/h)

Heure de pointe du week-end (HPW)

Vérification de la capacité actuelle du giratoire (logiciel GIRABASE)

Résultats

	Réserve de Capacité en uvp/h	en %	Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
			moyenne	maximale	moyen	total
Vers CC	628	48%	0vh	3vh	2s	0,4h
RD947 vers La Bassée	713	62%	0vh	3vh	2s	0,3h
Chemin de Vendin	511	81%	0vh	2vh	5s	0,2h
RD947 vers Lens	345	30%	1vh	5vh	5s	1,1h

Source : VERDI



SITUATION FUTURE : PRÉSENTATION DU PROJET

L'aménagement consiste en la création de 10 cellules commerciales sur la commune de Vendin-le-Vieil, à l'ouest du centre commercial CORA Lens 2.

Objet de l'étude

Situation actuelle

Situation future

Vérification des accès

Synthèse

10/12/2013
page 12



EMPRISE PARCELLAIRE 43 138 m²

AN 420 : 26 560 m²
 AN 422 : 1 313 m²
 AN 421 : 1 878 m²
 Parcelle complémentaire AN 423(partie) : 4 385 m²

CONTRAINTE UNIMAINIÈRES

Zone 1A1bis
 Emprise au sol <50% SOIT 21 566 m² max.
 Hauteur libre 8.10 m SOIT 4 313 m² ml.
 Espaces verts >10% SOIT 4 313 m² ml.
 Espace pour 30 m² de stationnement
 4 Green belt autour des parkings >200 m²

COS voir

REGAMTULATIF PROJET
 EMPRISE COMMERCIAL 15 054 m²
 EMPRISE 19 50 m²
 ESPACES VERTS 5 929 m²
 SOV 179 arbres

VOIRIE PL 3 508 m²
STATIONNEMENT VL 9 887 m²
517 places dont 10 PMR 16 Familis et 6 Electricita
PIÉTONNIER 3 588 m²

C199 VENDIN LE VIEIL
 PLAN PROJET - 1/1000 - 2014-03-05

SITUATION FUTURE : GÉNÉRATION DE TRAFIC – HYPOTHÈSES

Objet de
l'étude

Employés

Ratio employés : 1 employé / 100 m²

Part modale VL : 80 %

Taux d'occupation : 1.05

Génération de trafic :

HPM : 100 % entrant

HPS : 0% entrant / 10% sortant

HPW : 0% entrant / 0% sortant

HPM : Heure de Pointe du Matin

HPS : Heure de Pointe du Soir

HPW : Heure de Pointe du Week-end

Situation
actuelle

Situation
future

Vérification
des accès

Synthèse



Visiteurs

Ratio visiteurs : 1 visiteur / m² / semaine

Part modale VL : 94 %

Taux occupation : 1.5

Foisonnement (clients fréquentant plusieurs commerces) : 66 %
soit en moyenne 1 visiteur fréquente 1.5 magasins

Génération de trafic :

HPS : 20% du flux journalier de véhicules entrant / 20% sortant

HPW : 20% du flux journalier de véhicules entrant / 20% sortant

Source EMD Lens Liévin Hévin Carvin

Source CDAC

SITUATION FUTURE : GÉNÉRATION DE TRAFIC – PART DES EMPLOYÉS

Cellule	Activité	Surface de vente (m ²)	Ratio Emplois	Nbre Emplois	Part modale VP	Taux occu	Nbre véhicules
1	Equipement de la maison et/ ou culture loisirs	2 850	1/100m ²	29	80%	1,05	22
2	Equipement de la maison et/ ou de la personne	1 950	1/100m ²	20	80%	1,05	15
3	Equipement de la maison et/ ou culture loisirs	1 700	1/100m ²	17	80%	1,05	13
4	Equipement de la personne et/ ou culture loisirs	2 500	1/100m ²	25	80%	1,05	19
5	Equipement de la maison et/ ou de la personne	1 700	1/100m ²	17	80%	1,05	13
6	Equipement de la maison et/ ou de la personne	800	1/100m ²	8	80%	1,05	6
7	Equipement de la maison et/ ou culture loisirs	1 500	1/100m ²	15	80%	1,05	11
8	Services	400	1/100m ²	4	80%	1,05	3
9	Equipement de la maison et/ ou de la personne	450	1/100m ²	5	80%	1,05	3
10	Equipement de la maison et/ ou de la personne	450	1/100m ²	5	80%	1,05	3
		14 300		143			109

Objet de l'étude

Situation actuelle

Situation future

Génération de trafic :

HPM : 100 % entrant

HPS : 0% entrant / 10% sortant

HPW : 0% entrant / 0% sortant

Soit :

	Nbre Entrant Vendredi en HPS	Nbre Sortant Vendredi en HPS	Nbre Entrant Samedi en HPW	Nbre Sortant Samedi en HPW
Employés	0	11	0	0

Synthèse

Source EMD Lens Liévin Hévin Carvin

SITUATION FUTURE : GÉNÉRATION DE TRAFIC – PART DES VISITEURS

Objet de l'étude

Cellule	Activité	Surface de vente (m ²)	Ratio Visiteurs	Nbre Visiteurs / semaine	Part modale VP	Taux occu	% foisonnement retail park	Nbre véhicules / semaine
1	Equipement de la maison et / ou culture loisirs	2 850	1/m ² /sem	2 850	94%	1,5	66%	1 179
2	Equipement de la maison et / ou de la personne	1 950	1/m ² /sem	1 950	94%	1,5	66%	807
3	Equipement de la maison et / ou culture loisirs	1 700	1/m ² /sem	1 700	94%	1,5	66%	703
4	Equipement de la personne et / ou culture loisirs	2 500	1/m ² /sem	2 500	94%	1,5	66%	1 034
5	Equipement de la maison et / ou de la personne	1 700	1/m ² /sem	1 700	94%	1,5	66%	703
6	Equipement de la maison et / ou de la personne	800	1/m ² /sem	800	94%	1,5	66%	331
7	Equipement de la maison et / ou culture loisirs	1 500	1/m ² /sem	1 500	94%	1,5	66%	620
8	Services	400	1/m ² /sem	400	94%	1,5	66%	165
9	Equipement de la maison et / ou de la personne	450	1/m ² /sem	450	94%	1,5	66%	186
10	Equipement de la maison et / ou de la personne	450	1/m ² /sem	450	94%	1,5	66%	186
		14 300		14 300				5 914

Situation future

Vérification des accès

Synthèse

	% de la semaine	Nombre de véhicules
Lundi	12%	710
Mardi	13%	769
Mercredi	14%	828
Jeudi	15%	887
Vendredi	20%	1 183
Samedi	26%	1 538

Génération de trafic :

20% du flux journalier de véhicules entrant / 20% sortant à l'HPS

20% du flux journalier de véhicules entrant / 20% sortant à l'HPW

Clients	Nbre Entrant Vendredi en HPS	Nbre Sortant Vendredi en HPS	Nbre Entrant Samedi en HPW	Nbre Sortant Samedi en HPW
		237	237	308

Source EMD Lens Liévin Hémin Carvin
Source CDAC

SITUATION FUTURE : GÉNÉRATION DE TRAFIC – VÉHICULES LÉGERS

Selon les données fournies par la maîtrise d'ouvrage, et les hypothèses définies précédemment, nous estimons donc que le retail park générera le trafic suivant :

Objet de l'étude

Situation actuelle

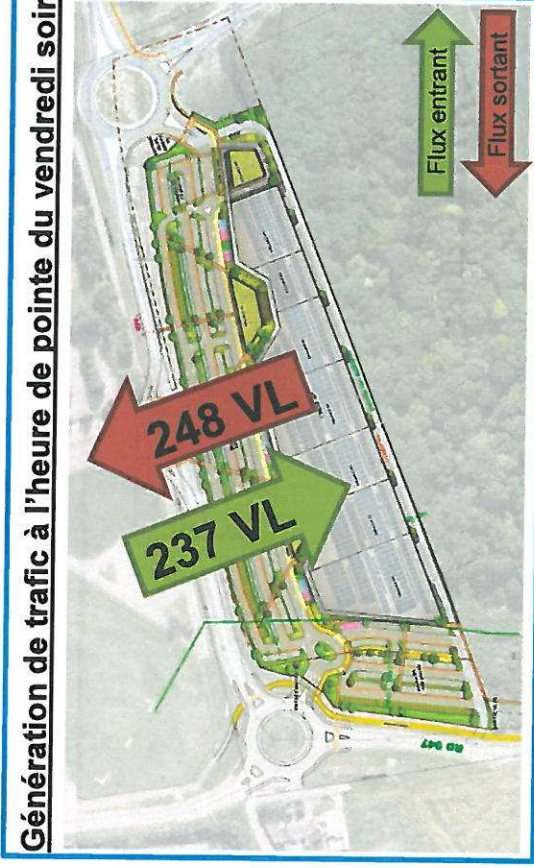
Situation future

Vérification des accès

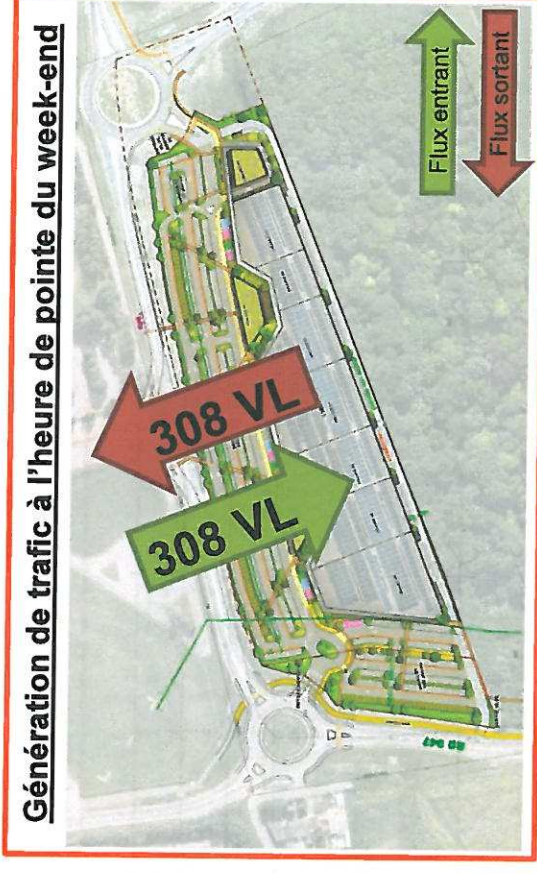
Synthèse

	Nbre Entrant Vendredi en HPS	Nbre Sortant Vendredi en HPS	Nbre Entrant Samedi en HPW	Nbre Sortant Samedi en HPW
Employés	0	11	0	0
Clients	237	237	308	308
Total	237	248	308	308

Génération de trafic à l'heure de pointe du vendredi soir



Génération de trafic à l'heure de pointe du week-end



Ces estimations de trafic représentent le trafic généré par le retail park. A cela, il faudra soustraire les véhicules fréquentant à la fois le centre commercial Lens 2 et le retail park.

SITUATION FUTURE :

TRAFIC SUPPLÉMENTAIRE GÉNÉRÉ – VÉHICULES LÉGERS

Les estimations de trafic suivantes représentent le trafic supplémentaire généré par le retail park. C'est-à-dire qu'il tient compte des clients fréquentant à la fois le centre commercial Lens 2 et le retail park. Les clients fréquentant actuellement le centre commercial constitueront certes le cœur de la clientèle du retail park, mais ils ne fréquenteront majoritairement pas les deux zones en même temps. Nous estimons le flux de clients fréquentant les deux zones à 10% à l'heure de pointe du soir et 25% à l'heure de pointe du week-end.

Objet de l'étude

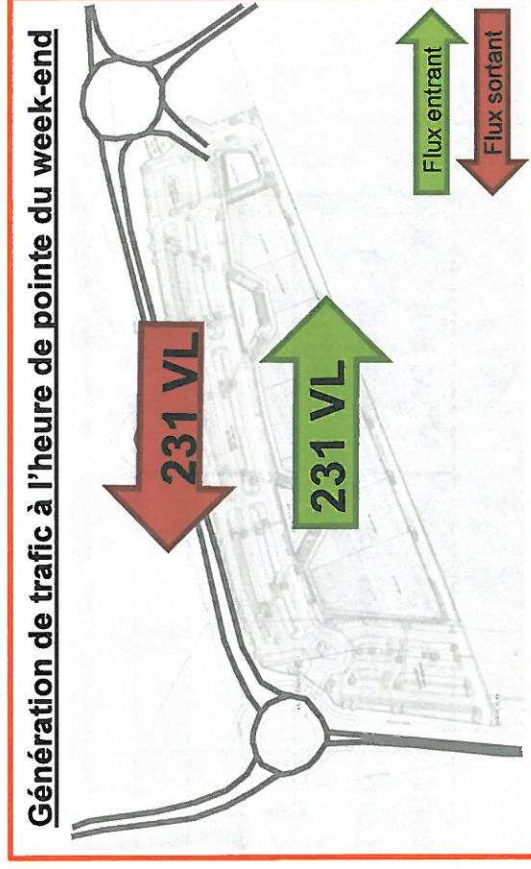
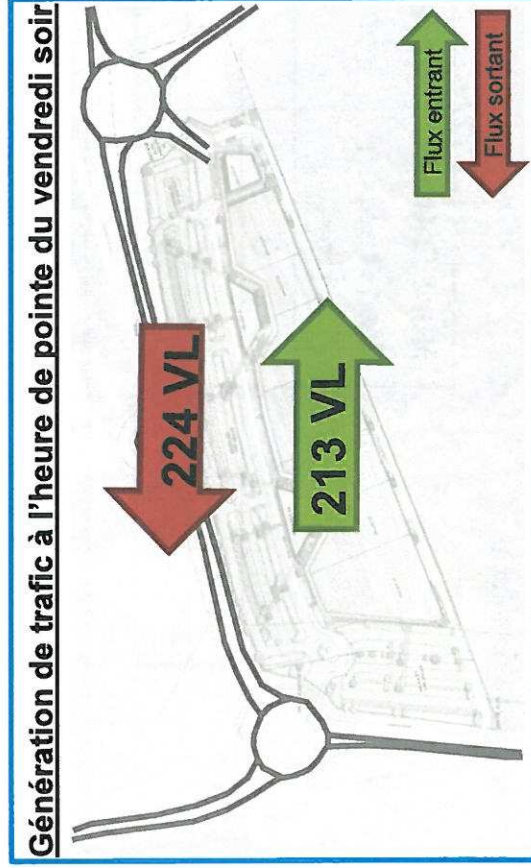
Situation actuelle

Situation future

	Nbre Entrant Vendredi en HPS	Nbre Sortant Vendredi en HPS	Nbre Entrant Samedi en HPW	Nbre Sortant Samedi en HPW
Employés	0	11	0	0
Clients	213	213	231	231
Total	213	224	231	231

Vérification des accès

Synthèse



SITUATION FUTURE : GÉNÉRATION DE TRAFIC – POIDS LOURDS

Selon les données fournies par la maîtrise d'ouvrage, le retail park générera le trafic PL suivant :

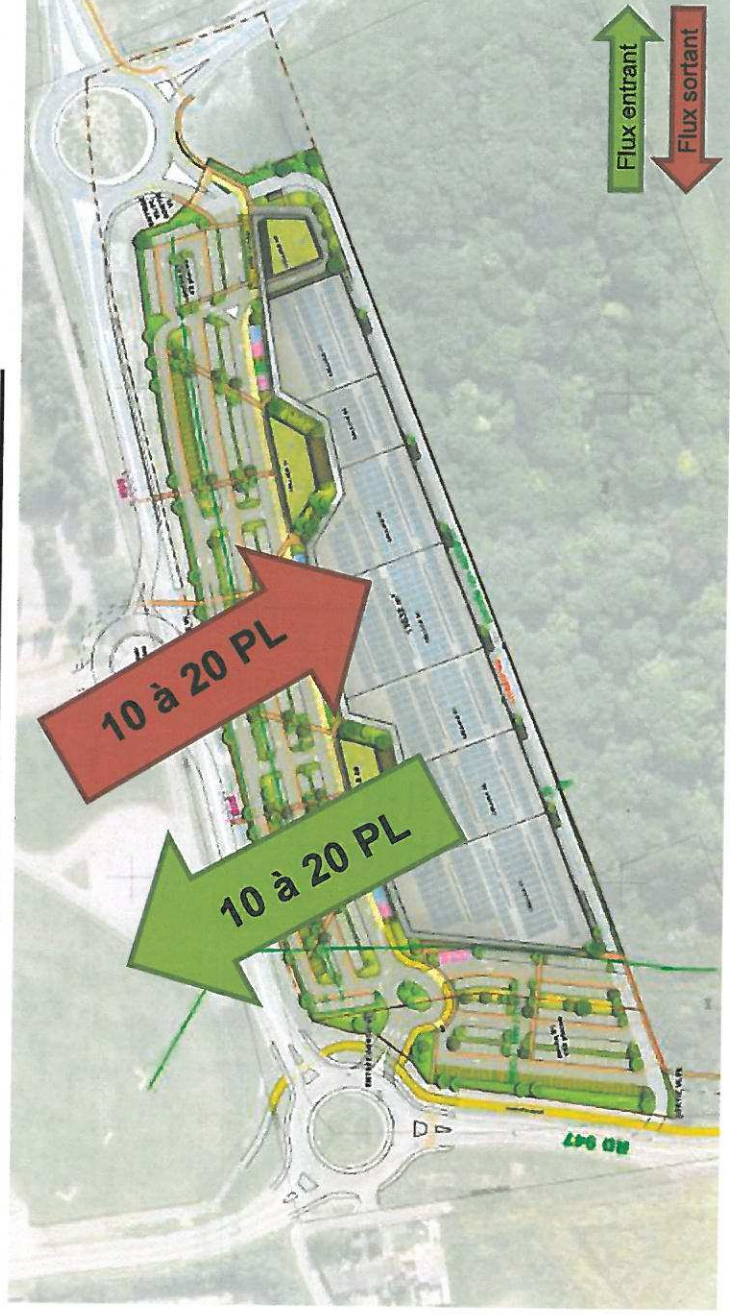
Objet de
l'étude

1 à 2 livraisons / semaine / cellule commerciale
soit 10 à 20 livraisons / semaine

Situation
actuelle

Génération de trafic PL par semaine

Situation
future



Vérification
des accès

Synthèse

Cependant, les livraisons étant effectuées en dehors des heures de pointe étudiées, le trafic PL n'entrera pas dans les calculs pour le dimensionnement et la vérification des accès, en terme de trafic.

SITUATION FUTURE : DISTRIBUTION DES VÉHICULES ÉMIS ET REÇUS

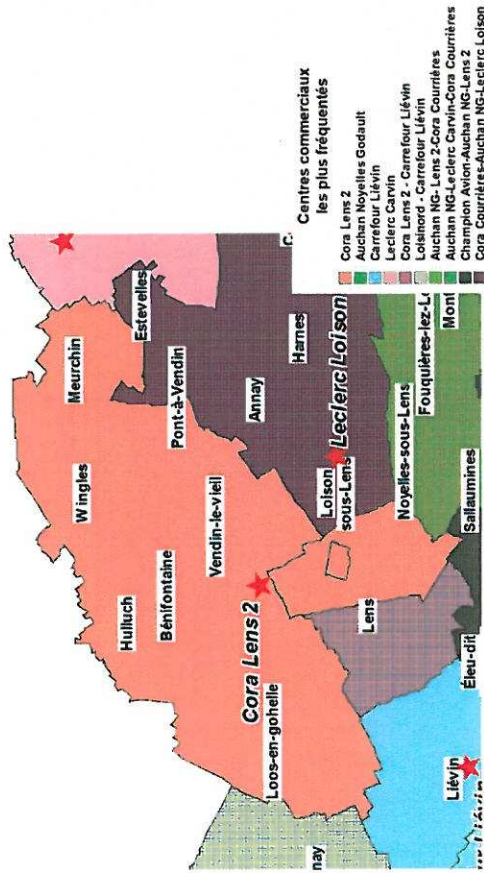
Objet de l'étude

Situation actuelle

Situation future

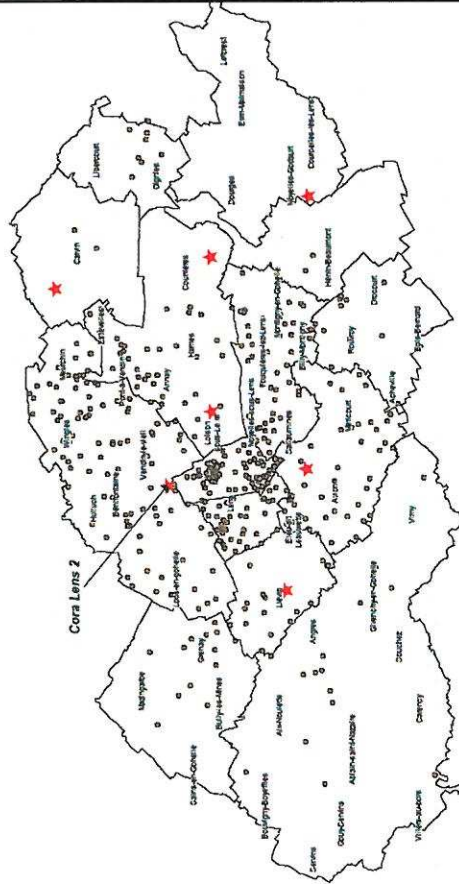
Aire d'influence des centres commerciaux

(Source : EMD SMT Lens Liévin Hévin Carvin)



Influence du centre commercial Lens 2

(Source : EMD SMT Lens Liévin Hévin Carvin)



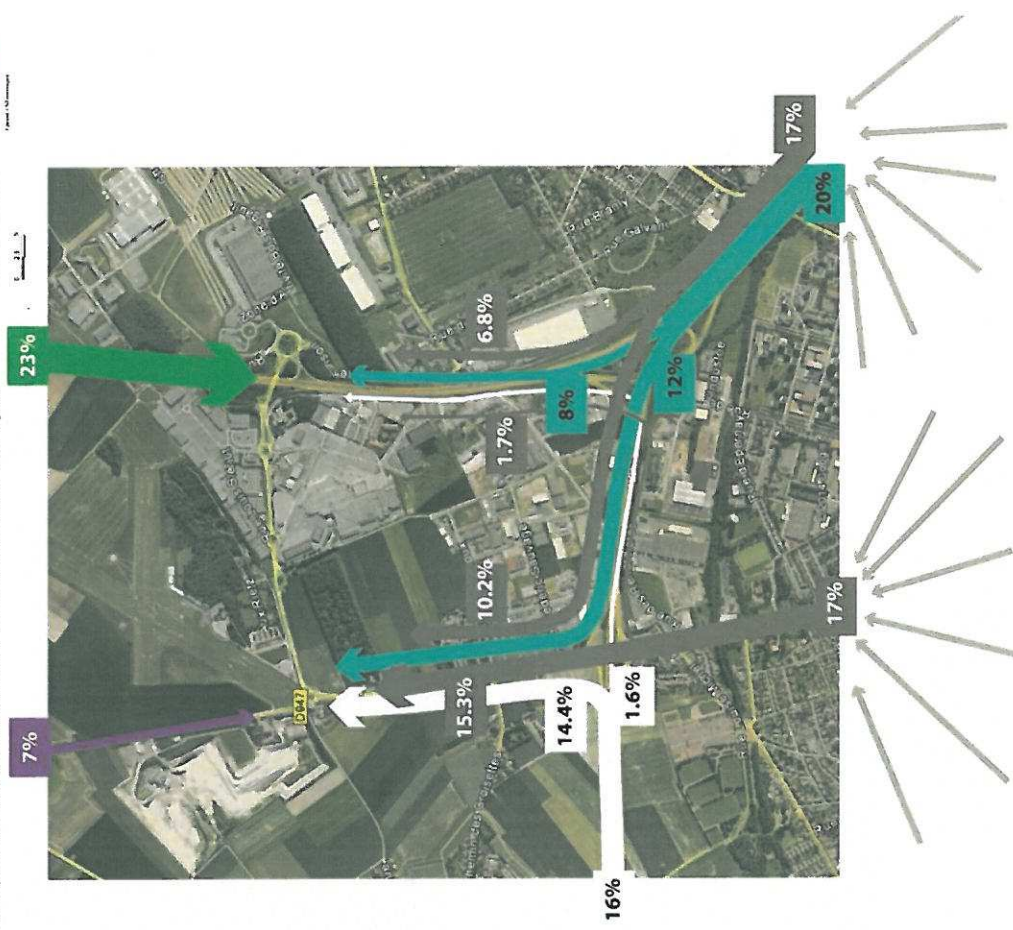
Vérification des accès

Synthèse

Distribution des véhicules émis et reçus

(Source : VERDI)

Principes de distribution des véhicules émis et reçus



SITUATION FUTURE :

DISTRIBUTION DES VÉHICULES SUPPLÉMENTAIRES ÉMIS ET REÇUS – HPS

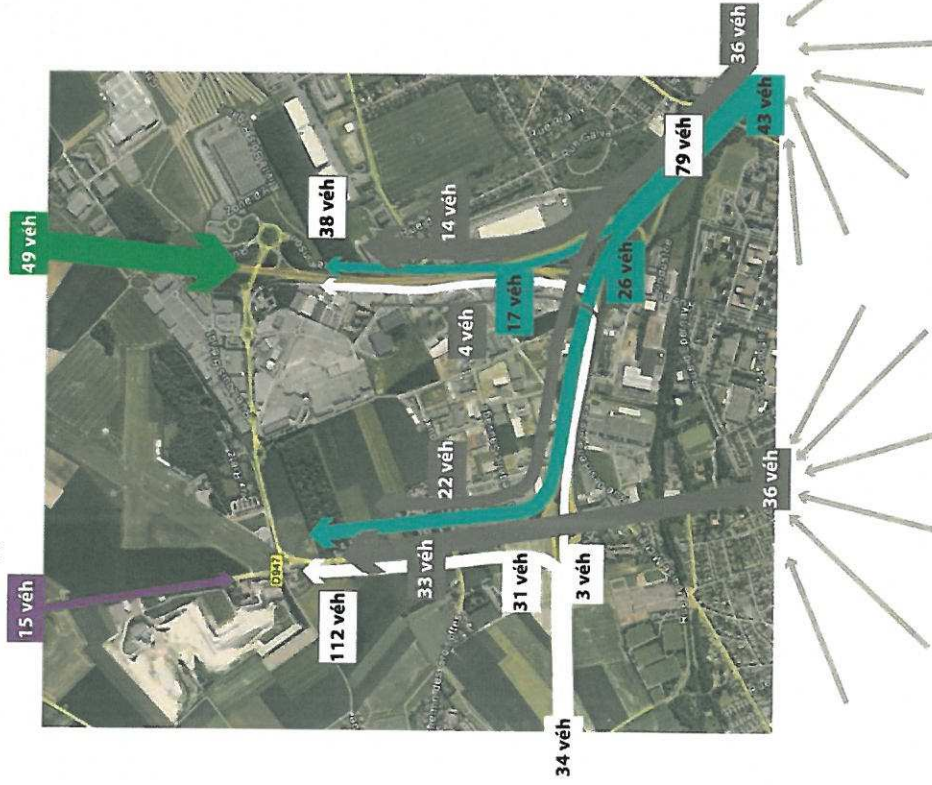
Objet de l'étude

Le schéma ci-dessous est établi selon les principes de distribution définis précédemment et en tenant compte du trafic supplémentaire généré par le retail park.

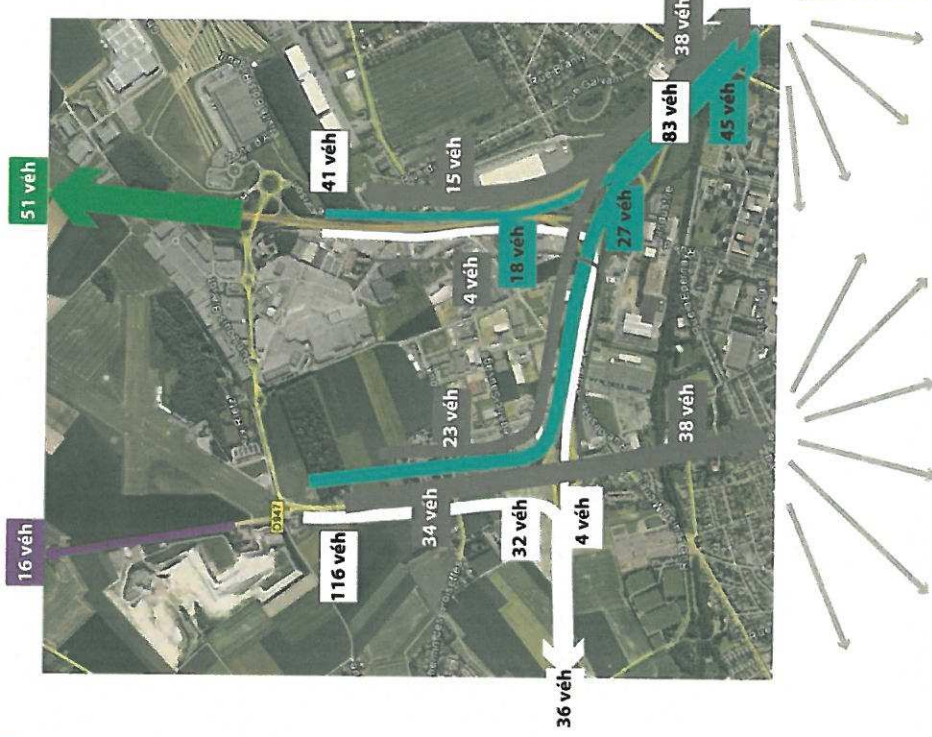


Distribution du trafic supplémentaire à l'HPS

Situation actuelle



Situation future



Vérification des accès

Synthèse

SITUATION FUTURE :

DISTRIBUTION DES VÉHICULES SUPPLÉMENTAIRES ÉMIS ET REÇUS – HPW

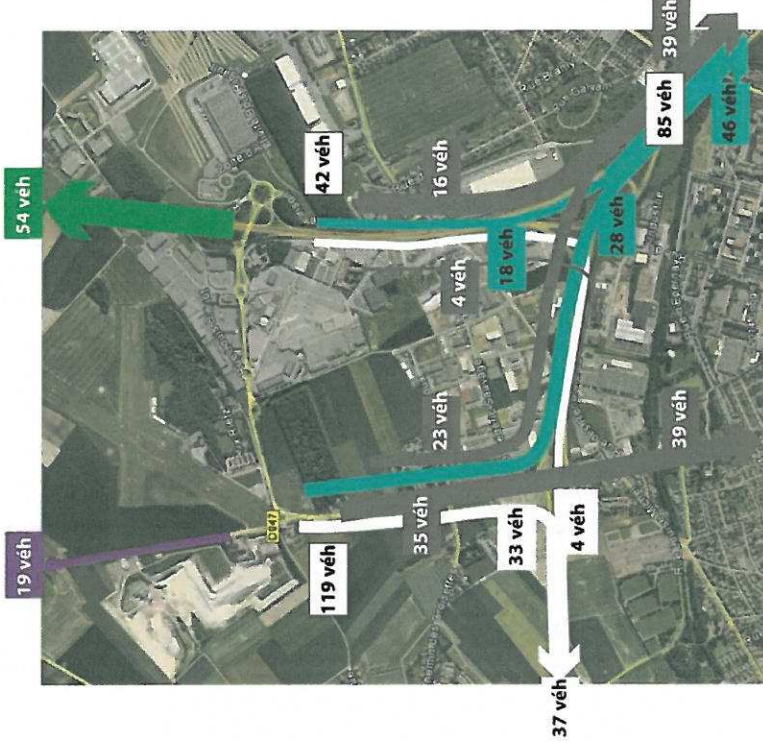
Le schéma ci-dessous est établi selon les principes de distribution définis précédemment et en tenant compte du trafic supplémentaire généré par le retail park.

Objet de l'étude



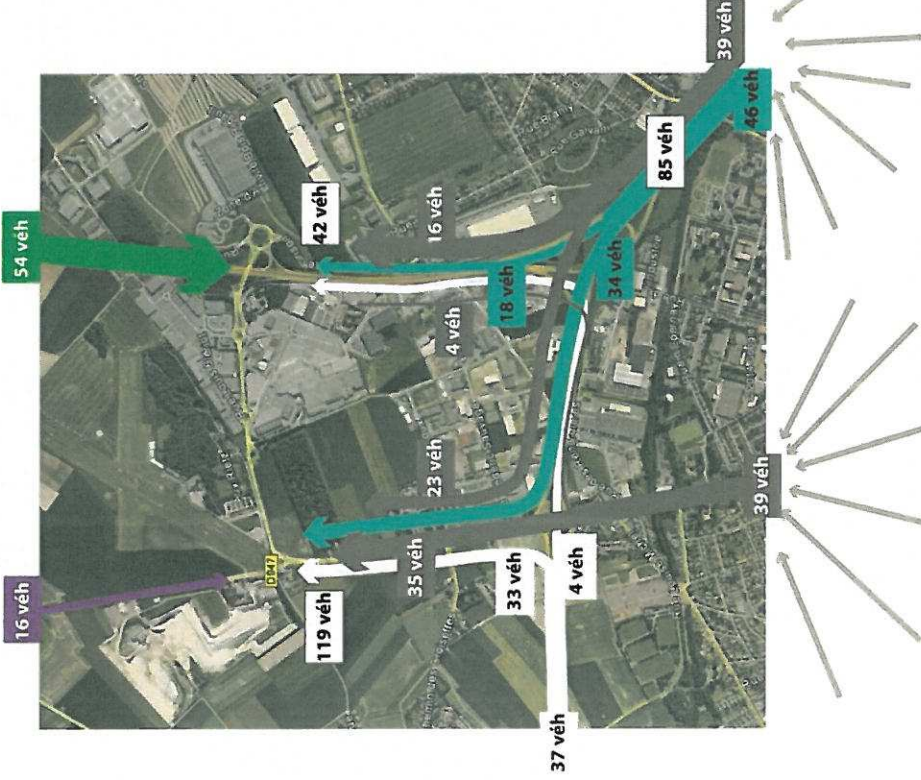
Distribution du trafic supplémentaire à l'HPW

Situation actuelle



Situation future

Vérification des accès



Synthèse

VÉRIFICATION DES ACCÈS : SCENARI ETUDIÉS

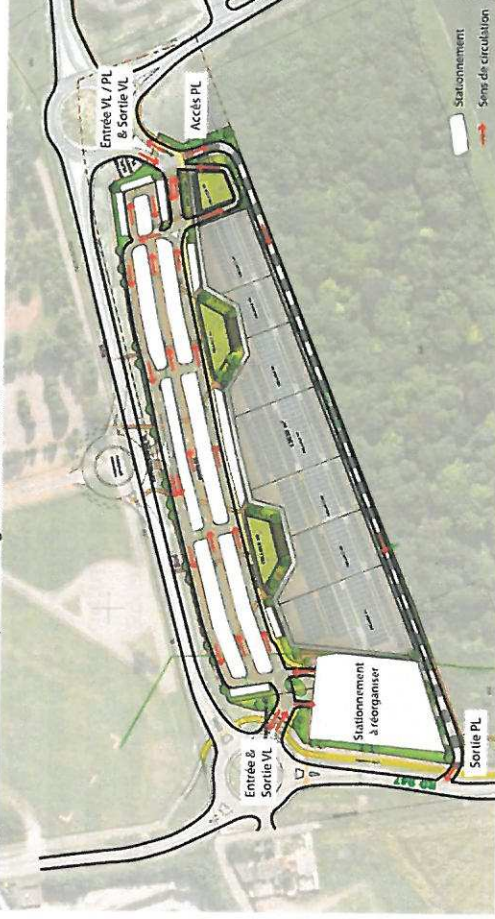
Objet de
l'étude

Afin de vérifier l'accès au site et le dimensionnement des accès, nous étudierons les scénarii suivants :

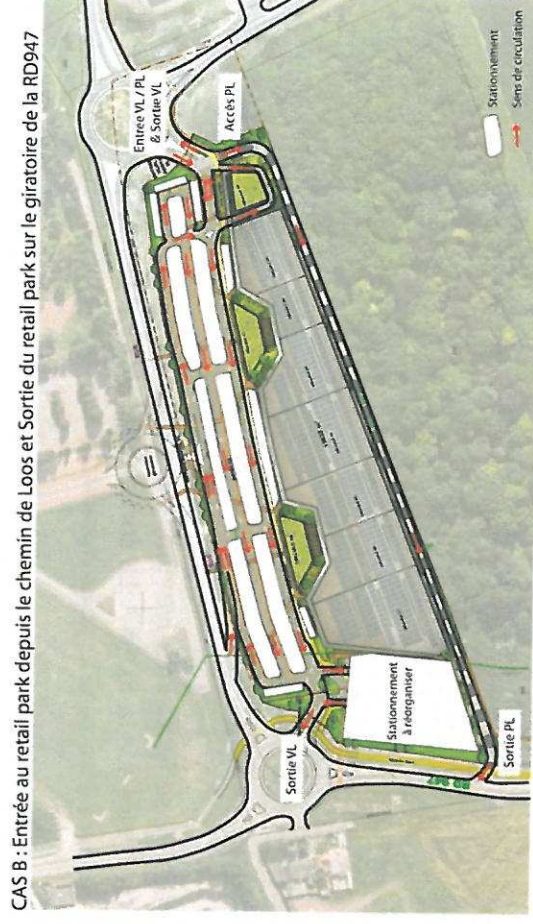
Pour chacun des cas nous émettrons un avis général sur l'accessibilité de la zone et vérifierons l'impact sur le giratoire existant de la RD947. Les scénarii de raccordement seront à valider par vérification géométrique des raccordements sur le giratoire de la RD947.

Situation
actuelle

CAS A : Entrée et Sortie du retail park sur le giratoire de la RD947



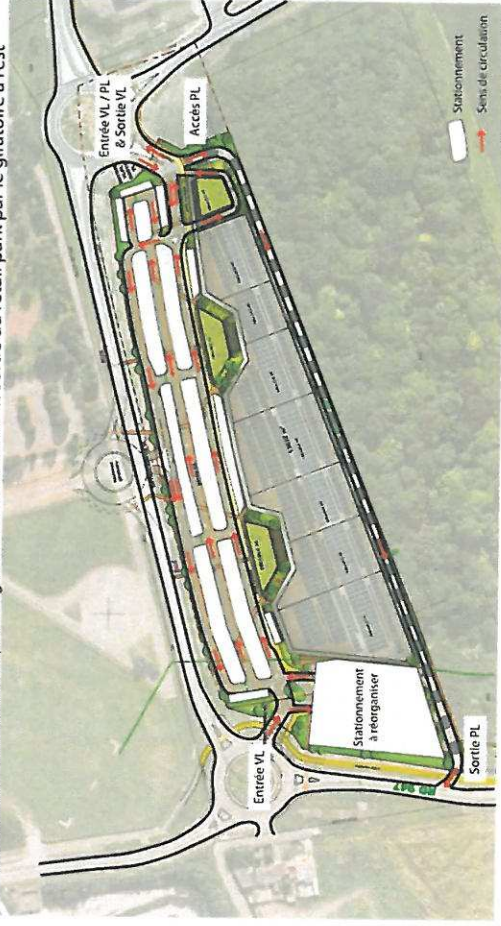
Situation
future



Vérification
des accès

Synthèse

CAS C : Entrée au retail park depuis le giratoire de la RD947 et sortie du retail park par le giratoire à l'est



Dans les cas A et C, la création d'une entrée entre les deux giratoires n'a pas d'intérêt pour la desserte du retail park et viendrait au contraire générer des contraintes sur l'organisation des stationnements et des circulations.

Dans le cas B, la création d'une entrée sur le chemin de Loos devient nécessaire pour l'accès des visiteurs venant de l'Ouest.

VÉRIFICATION DES ACCÈS : ETUDE DU CAS A – AVIS GÉNÉRAL

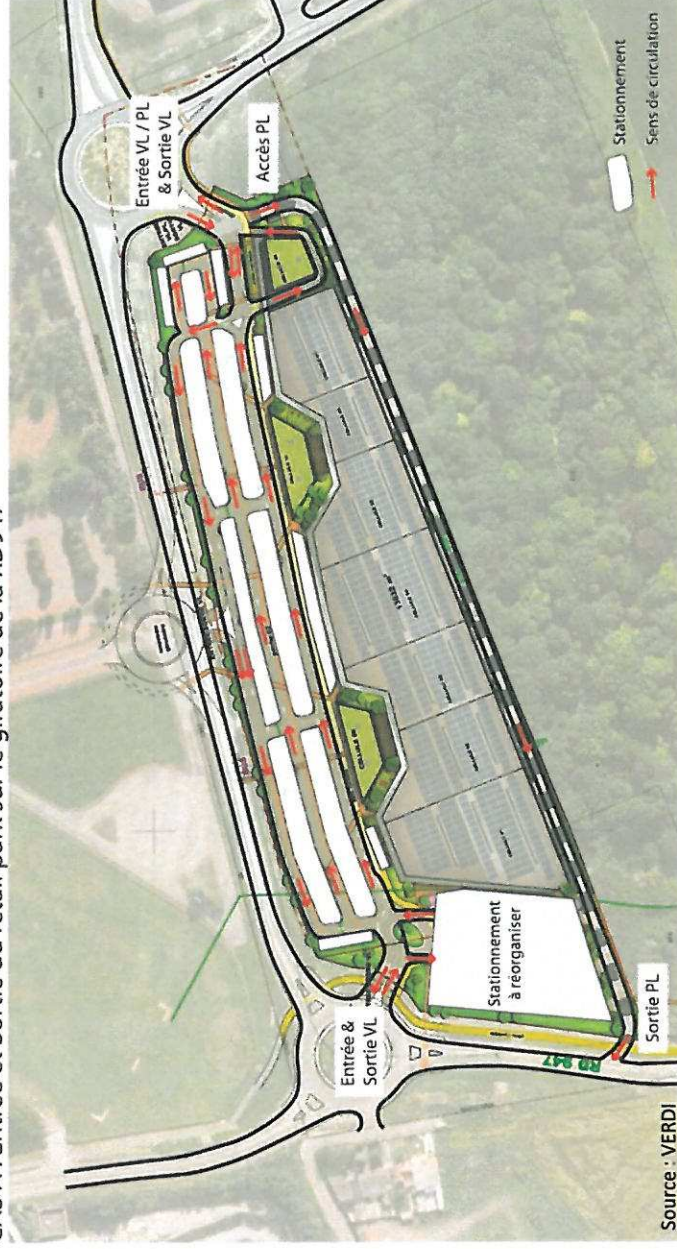
Objet de
l'étude

Situation
actuelle

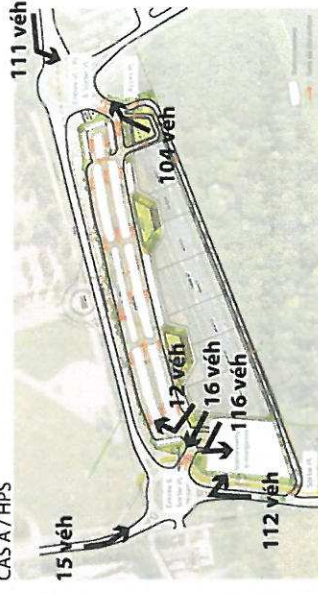
Situation
future

Vérification
des accès

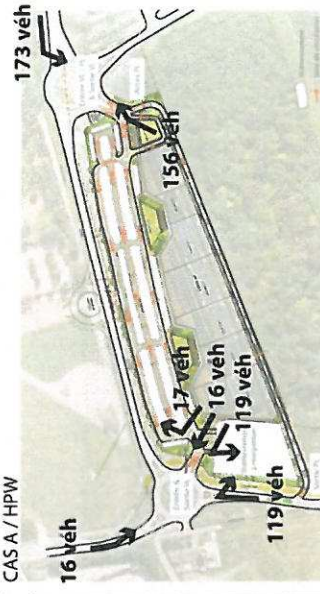
CAS A : Entrée et Sortie du retail park sur le giratoire de la RD947



CAS A / HPS



CAS A / HPW



Cette configuration permet de bénéficier de deux entrées et deux sorties du retail park. L'accès est direct depuis le giratoire de la RD947.

Au niveau de l'organisation interne des déplacements, la circulation des PL se fera exclusivement par l'arrière des cellules commerciales. L'accès PL se fait depuis le giratoire à l'est. La sortie s'effectue quant à elle sur la RD947. La sortie sera gérée par stop. Le triangle de visibilité devra être suffisamment dégagé et un traitement particulier devra être réalisé pour minimiser les conflits PL / vélo, interaction entre la sortie PL et la piste cyclable le long de la RD947.

L'accès VL est possible depuis la RD947 et depuis le giratoire à l'est. Depuis la RD947, la voie de desserte interne devra être la plus directe possible avec un minimum d'éléments susceptibles de bloquer la circulation en interne, de manière à éviter les remontées de file et le blocage du giratoire.

L'accès au stationnement situé à l'ouest des cellules devra être particulièrement étudié. De même, cette zone de stationnement ne devra pas communiquer avec la voie réservée aux PL pour éviter les sorties de VL à cet endroit.

VÉRIFICATION DES ACCÈS : ETUDE DU CAS A – GIRATOIRE RD947

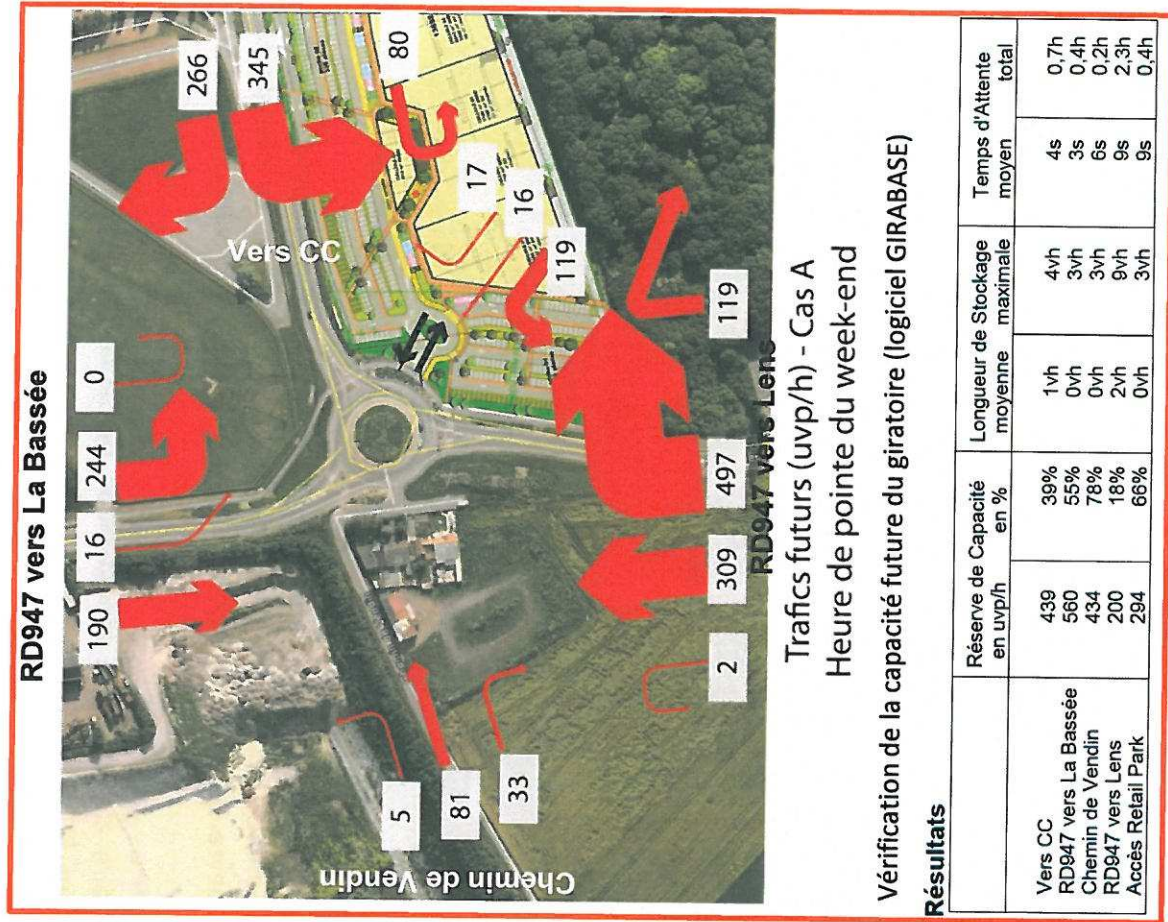
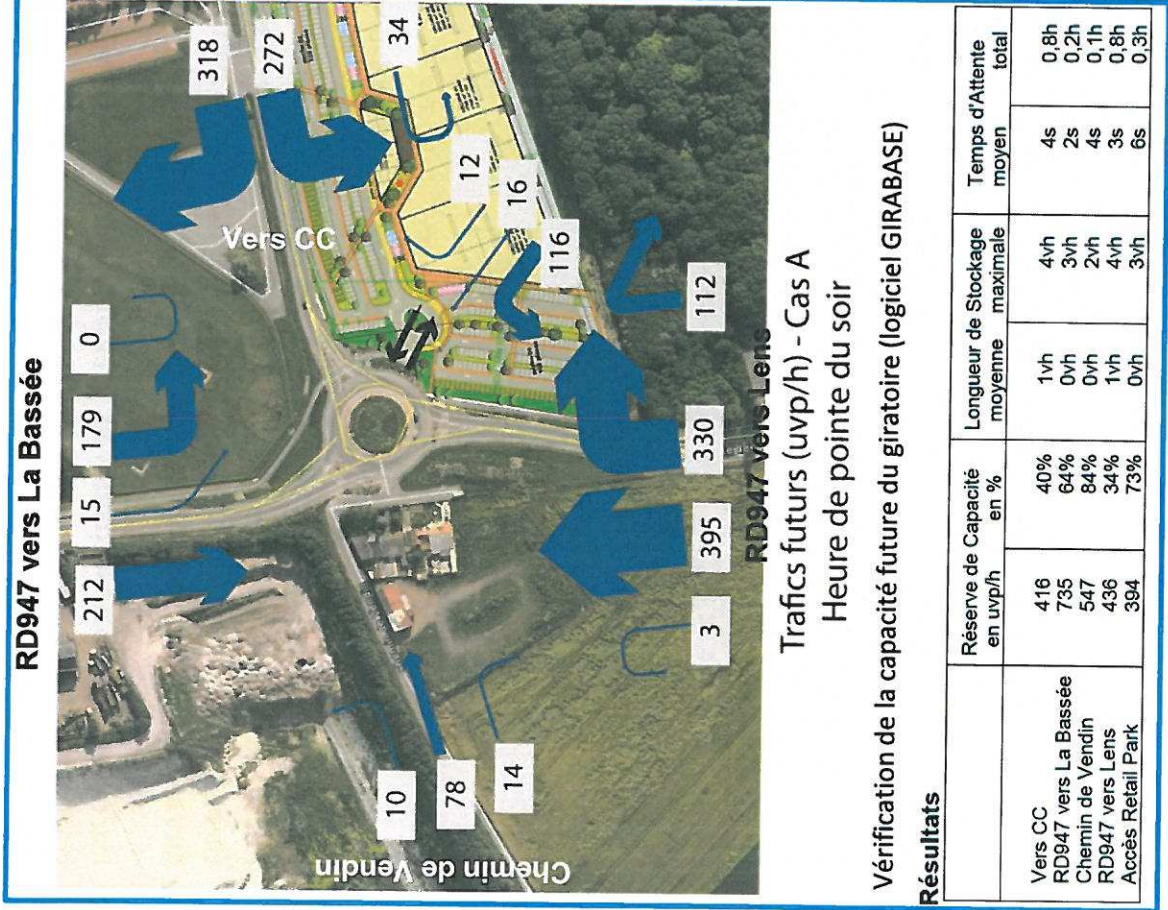
Objet de l'étude

Situation actuelle

Situation future

Vérification des accès

Synthèse



Source : VERDI

VÉRIFICATION DES ACCÈS : ETUDE DU CAS B – AVIS GÉNÉRAL

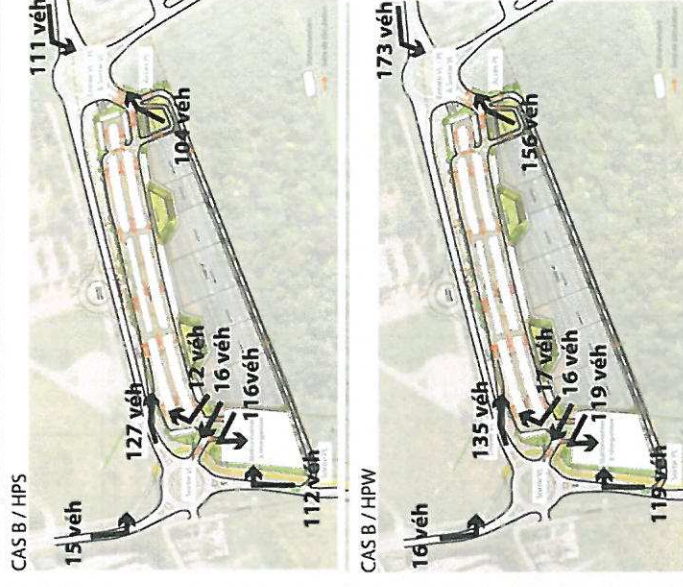
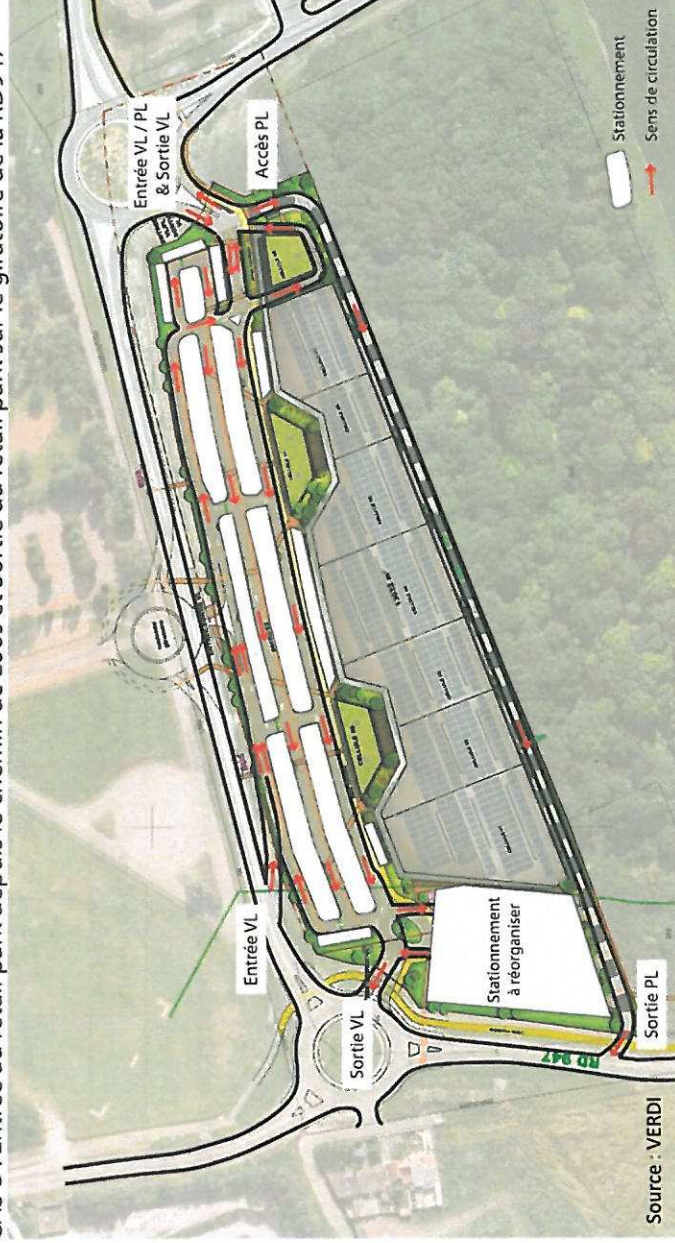
Objet de
l'étude

Situation
actuelle

Situation
future

Vérification
des accès

CAS B : Entrée au retail park depuis le chemin de Loos et Sortie du retail park sur le giratoire de la RD947



Cette configuration permet de bénéficier de deux entrées et deux sorties du retail park. L'accès est direct depuis le Chemin de Loos.

Au niveau de l'organisation interne des déplacements, la circulation des PL se fera exclusivement par l'arrière des cellules commerciales. L'accès PL se fait depuis le giratoire à l'est. La sortie s'effectue quant à elle sur la RD947. La sortie sera gérée par stop. Le triangle de visibilité devra être suffisamment dégagé et un traitement particulier devra être réalisé pour minimiser les conflits PL / vélo, interaction entre la sortie PL et la piste cyclable le long de la RD947.

L'accès VL est possible depuis le Chemin de Loos et depuis le giratoire à l'est. Cette configuration demande d'inverser les sens de circulation en interne, reportant le flux principal d'entrée de la zone depuis la RD947 à l'opposé du parking.

L'accès au stationnement situé à l'ouest des cellules devra être particulièrement étudié. De même, cette zone de stationnement ne devra pas communiquer avec la voie réservée aux PL pour éviter les sorties de VL à cet endroit.

VÉRIFICATION DES ACCÈS : ETUDE DU CAS B – GIRATOIRE RD947

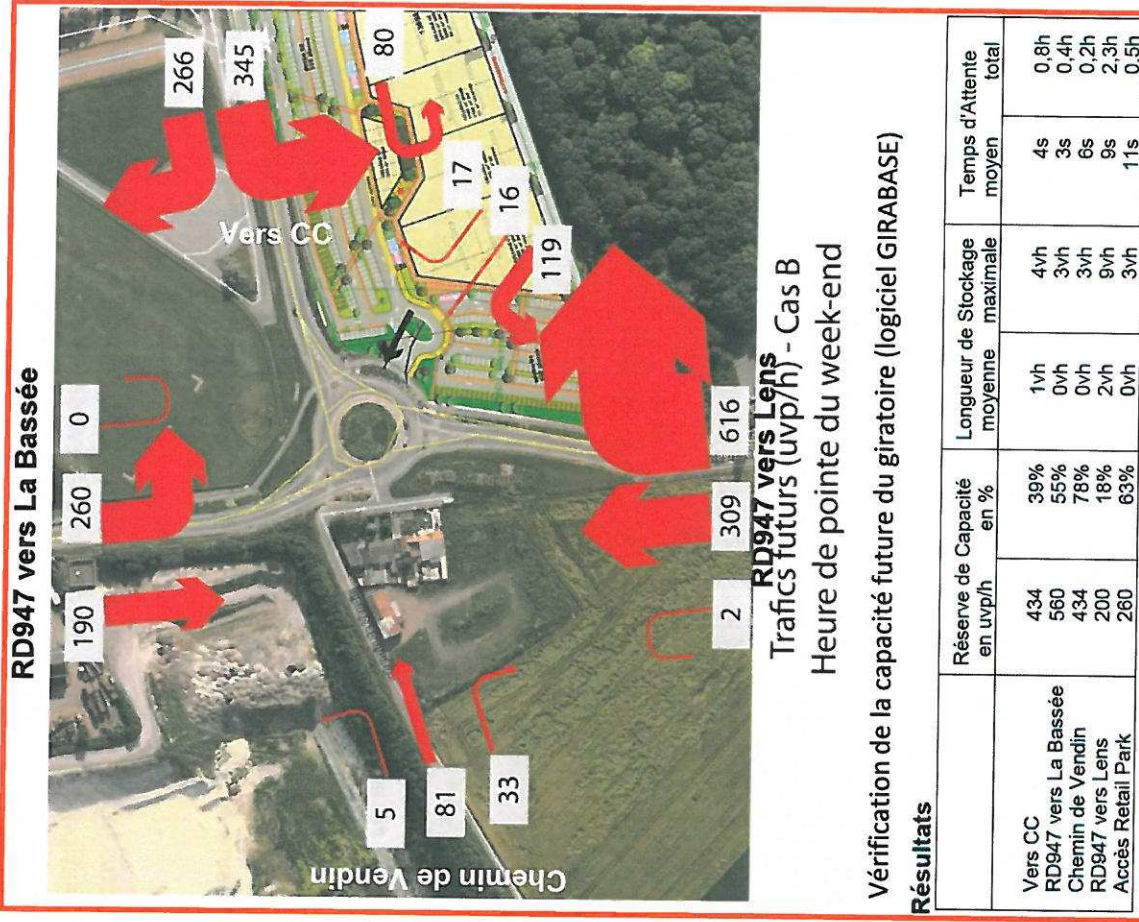
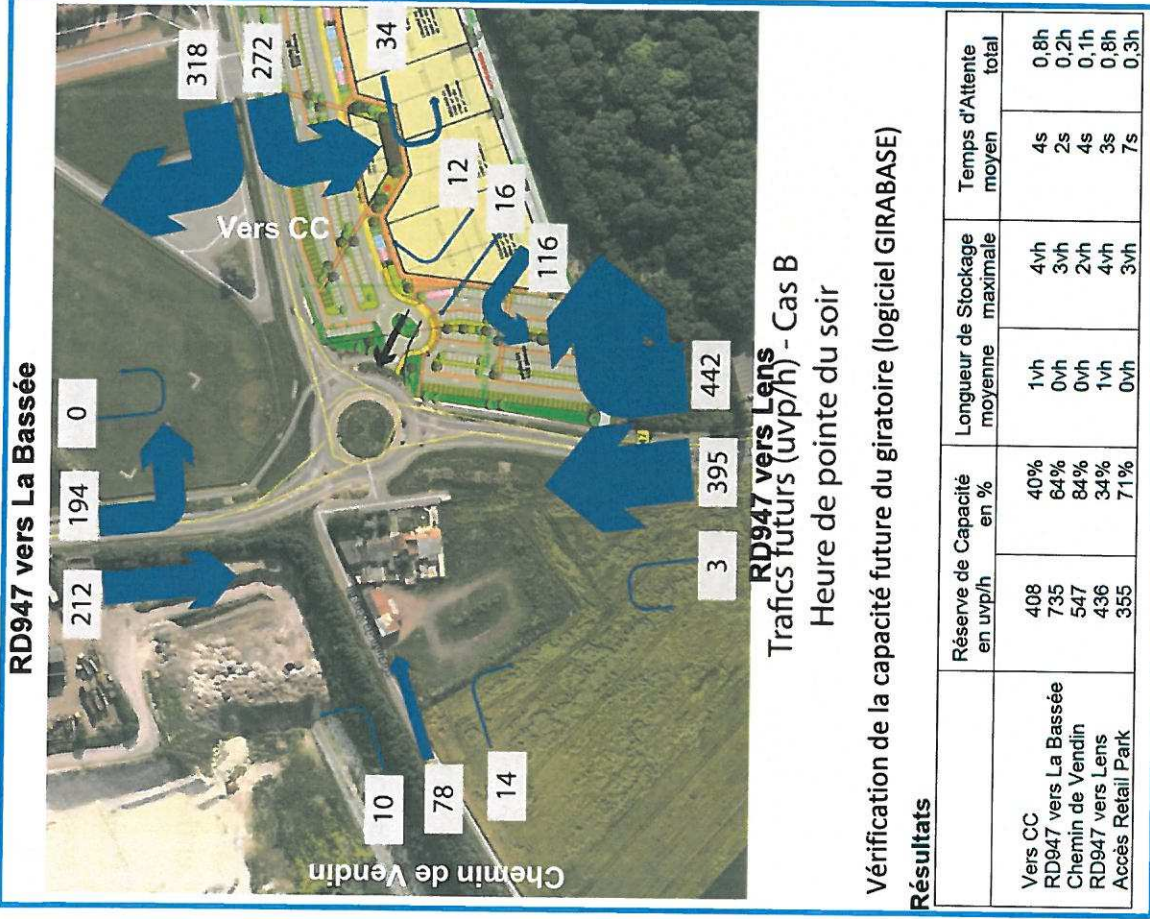
Objet de l'étude

Situation actuelle

Situation future

Vérification des accès

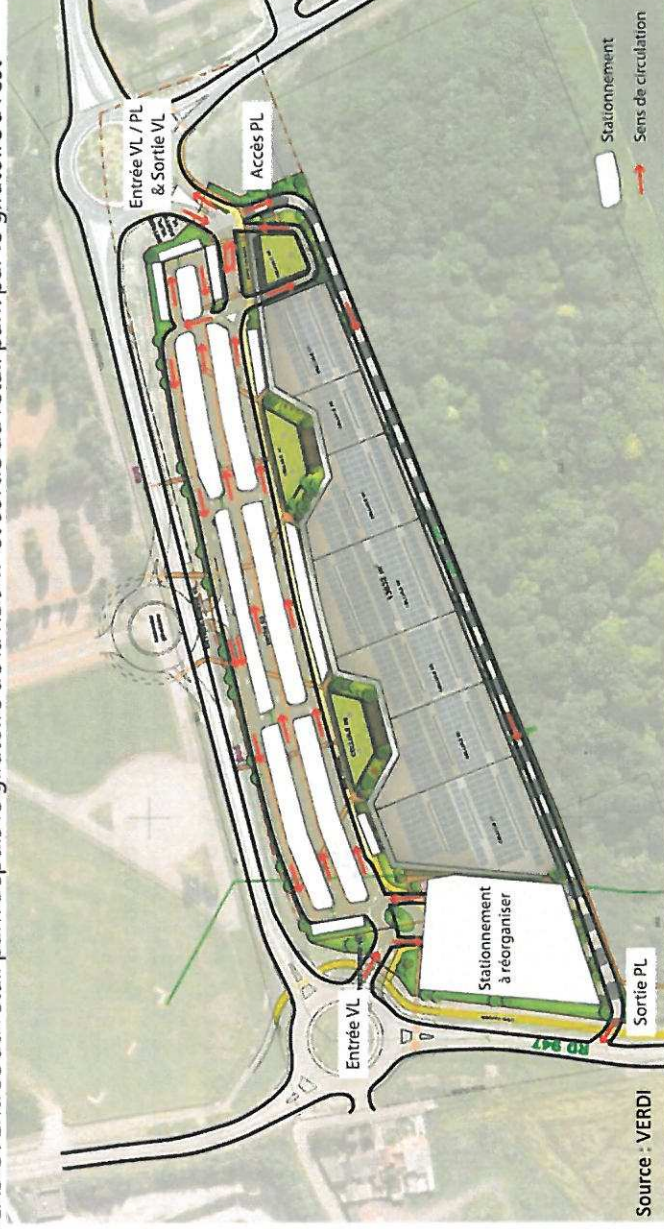
Synthèse



VÉRIFICATION DES ACCÈS : ETUDE DU CAS C – AVIS GÉNÉRAL

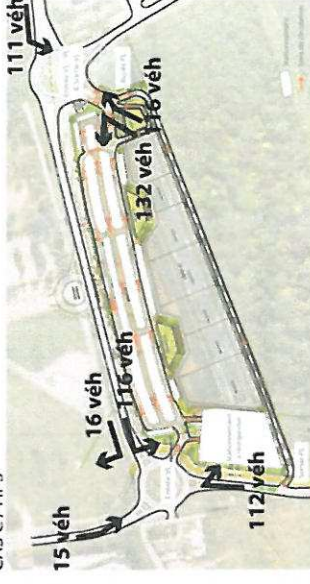
Objet de
l'étude

CAS C : Entrée au retail park depuis le giratoire de la RD947 et sortie du retail park par le giratoire à l'est

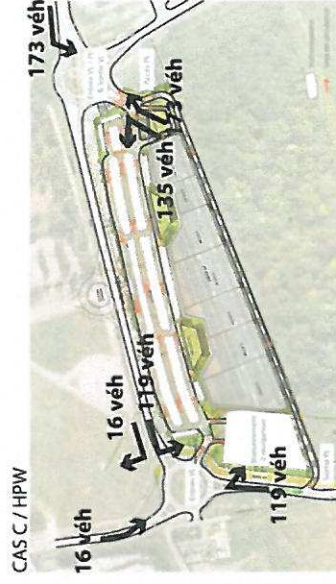


Situation
actuelle

CAS C / HPS



CAS C / HPW



Vérification
des accès

Cette configuration permet de bénéficier de deux entrées et d'une sortie du retail park. L'accès est direct depuis le giratoire de la RD947.

Synthèse

Au niveau de l'organisation interne des déplacements, la circulation des PL se fera exclusivement par l'arrière des cellules commerciales. L'accès PL se fait depuis le giratoire à l'est. La sortie s'effectue quant à elle sur la RD947. La sortie sera gérée par stop. Le triangle de visibilité devra être suffisamment dégagé et un traitement particulier devra être réalisé pour minimiser les conflits PL / vélo, interaction entre la sortie PL et la piste cyclable le long de la RD947.

L'accès VL est possible depuis la RD947 et depuis le giratoire à l'est. Depuis la RD947, la voie de desserte interne devra être la plus directe possible avec un minimum d'éléments susceptibles de bloquer la circulation en interne, de manière à éviter les remontées de file et le blocage du giratoire. Pour sortir de la zone, les véhicules partant vers l'Ouest doivent obligatoirement emprunter le giratoire Est, rallongeant le temps de sortie.

L'accès au stationnement situé à l'ouest des cellules devra être particulièrement étudié. De même, cette zone de stationnement ne devra pas communiquer avec la voie réservée aux PL pour éviter les sorties de VL à cet endroit.

VÉRIFICATION DES ACCÈS :

ETUDE DU CAS C – GIRATOIRE RD947 (1 VOIE DEPUIS RD947 LENS)

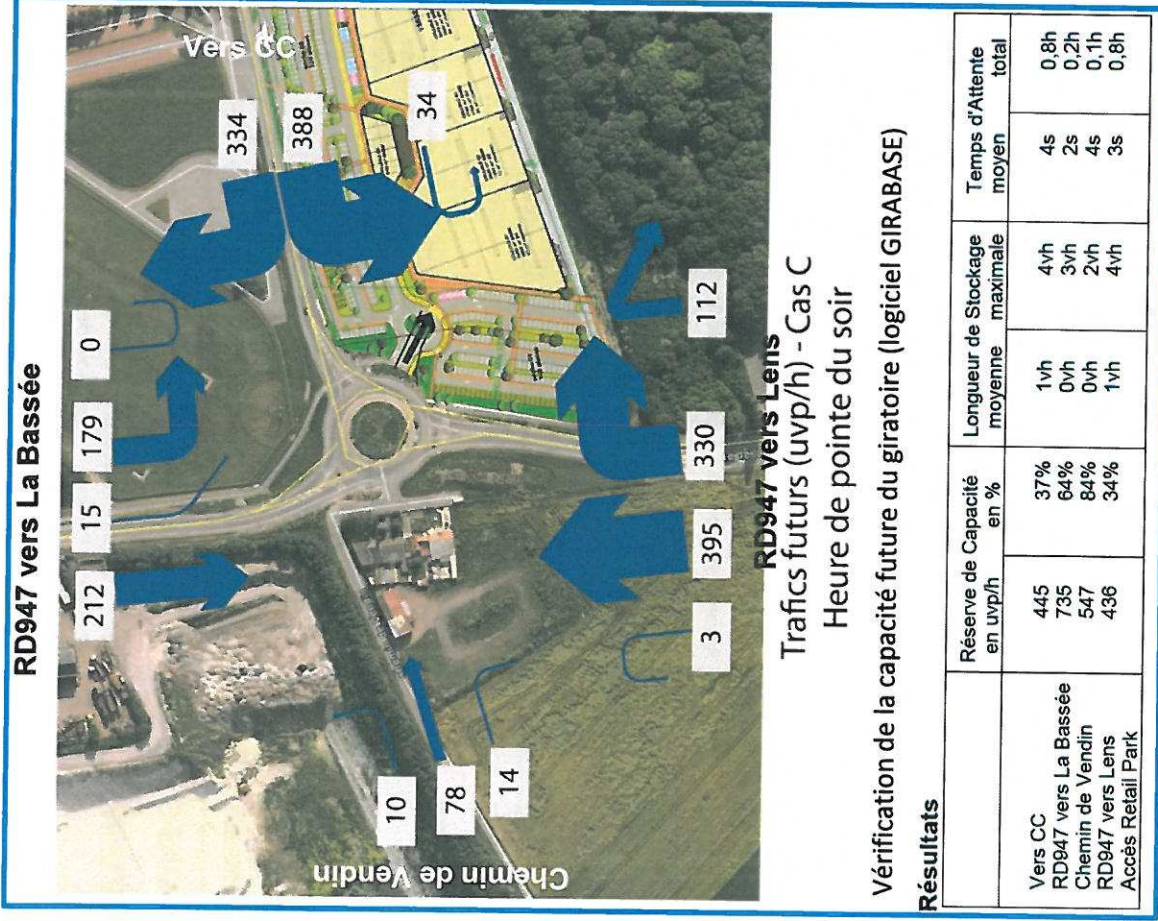
Objet de l'étude

Situation actuelle

Situation future

Vérification des accès

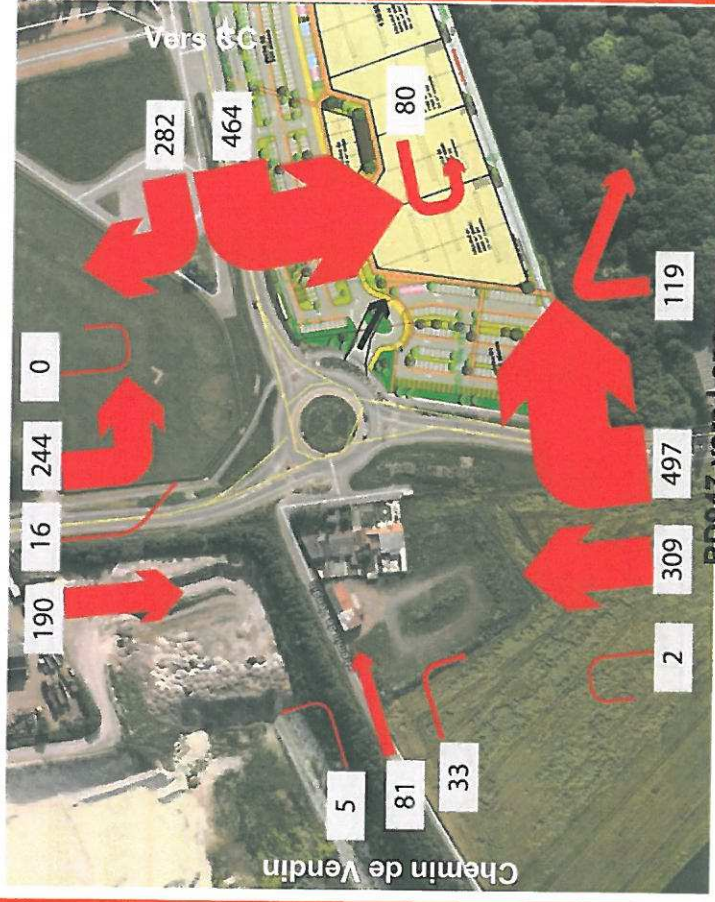
Synthèse



Résultats

	Réserve de Capacité en uvp/h	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente	
					moyen	total
Vers CC	445	37%	1vh	4vh	4s	0,8h
RD947 vers La Bassée	735	64%	0vh	3vh	2s	0,2h
Chemin de Vendin	547	84%	0vh	2vh	4s	0,1h
RD947 vers Lens	436	34%	1vh	4vh	3s	0,8h

RD947 vers La Bassée



Résultats

	Réserve de Capacité en uvp/h	en %	Longueur de Stockage moyenne	maximale	Temps d'Attente	
					moyen	total
Vers CC	493	37%	1vh	4vh	3s	0,7h
RD947 vers La Bassée	560	55%	0vh	3vh	3s	0,4h
Chemin de Vendin	434	78%	0vh	3vh	6s	0,2h
RD947 vers Lens	200	18%	2vh	9vh	9s	2,3h

VÉRIFICATION DES ACCÈS : RÉAMÉNAGEMENT DU GIRATOIRE RD947

Objet de
l'étude

Dans sa configuration actuelle, quelque soit le scenario retenu, la branche RD947 Lens du giratoire ne dispose que de 18 % de réserves de capacité en heure de pointe du week-end. Il est donc nécessaire d'étudier les possibilités de réaménagement du giratoire pour créer une deuxième voie en entrée de cette branche RD947 Lens.

La création de cette voie d'entrée nécessite également de revoir la largeur de l'anneau avec un passage à 8.5 mètres minimum de manière à avoir deux voies de circulation sur l'anneau. Afin de limiter l'emprise du giratoire et l'impact sur les aménagements cyclables existants, il pourrait être envisagé d'élargir l'anneau par l'intérieur. Cette nouvelle voie d'entrée pourrait être mutualisée avec une voie d'insertion PL.

Situation
actuelle

Vérification de la capacité future du giratoire à l'HPS (logiciel GIRABASE)

CAS A - HPS		Résultats		Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage moyenne		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente			
		en uvp/h		en %		moyenne		maximale		moyen		total	
Vers CC	469	43%	1vh	4vh	4s	0,6h							
RD947 vers La Bassée	791	66%	0vh	3vh	2s	0,2h							
Chemin de Vendin	568	85%	0vh	2vh	4s	0,1h							
RD947 vers Lens	1064	56%	0vh	2vh	0s	0,1h							
Accès Retail Park	420	74%	0vh	3vh	6s	0,2h							

Situation
future

Vérification
des accès

CAS B - HPS

CAS B - HPS		Résultats		Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage moyenne		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente			
		en uvp/h		en %		moyenne		maximale		moyen		total	
Vers CC	462	43%	1vh	4vh	4s	0,7h							
RD947 vers La Bassée	791	66%	0vh	3vh	2s	0,2h							
Chemin de Vendin	568	85%	0vh	2vh	4s	0,1h							
RD947 vers Lens	1064	56%	0vh	2vh	0s	0,1h							
Accès Retail Park	376	72%	0vh	3vh	7s	0,3h							

Synthèse

CAS C - HPS

CAS C - HPS		Résultats		Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage moyenne		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente			
		en uvp/h		en %		moyenne		maximale		moyen		total	
Vers CC	492	39%	1vh	4vh	3s	0,7h							
RD947 vers La Bassée	795	66%	0vh	3vh	2s	0,2h							
Chemin de Vendin	571	85%	0vh	2vh	4s	0,1h							
RD947 vers Lens	1074	56%	0vh	2vh	0s	0,1h							
Accès Retail Park													

28/32

Vérification de la capacité future du giratoire à l'HPW (logiciel GIRABASE)

CAS A - HPW

CAS A - HPW		Résultats		Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage moyenne		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente			
		en uvp/h		en %		moyenne		maximale		moyen		total	
Vers CC	493	42%	1vh	4vh	3s	0,6h							
RD947 vers La Bassée	619	58%	0vh	3vh	3s	0,3h							
Chemin de Vendin	456	79%	0vh	3vh	5s	0,2h							
RD947 vers Lens	772	45%	0vh	3vh	1s	0,3h							
Accès Retail Park	316	68%	0vh	3vh	8s	0,4h							

CAS B - HPW

CAS B - HPW		Résultats		Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage moyenne		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente			
		en uvp/h		en %		moyenne		maximale		moyen		total	
Vers CC	488	41%	1vh	4vh	3s	0,6h							
RD947 vers La Bassée	619	58%	0vh	3vh	3s	0,3h							
Chemin de Vendin	456	79%	0vh	3vh	5s	0,2h							
RD947 vers Lens	774	46%	0vh	3vh	1s	0,3h							
Accès Retail Park	278	65%	0vh	3vh	10s	0,4h							

CAS C - HPW

CAS C - HPW		Résultats		Réserve de Capacité en %		Longueur de Stockage moyenne		Longueur de Stockage maximale		Temps d'Attente			
		en uvp/h		en %		moyenne		maximale		moyen		total	
Vers CC	537	39%	1vh	4vh	3s	0,6h							
RD947 vers La Bassée	619	58%	0vh	3vh	3s	0,3h							
Chemin de Vendin	456	79%	0vh	3vh	5s	0,2h							
RD947 vers Lens	772	45%	0vh	3vh	1s	0,3h							
Accès Retail Park													

VÉRIFICATION DES ACCÈS :

RÉAMÉNAGEMENT DU GIRATOIRE RD947 – PROPOSITION

Compte tenu des éléments de la présente étude, nous proposons un réaménagement du giratoire de la RD947 afin d'améliorer les réserves de capacité du giratoire, tout en intégrant l'aménagement du Retail Parc à la réflexion.

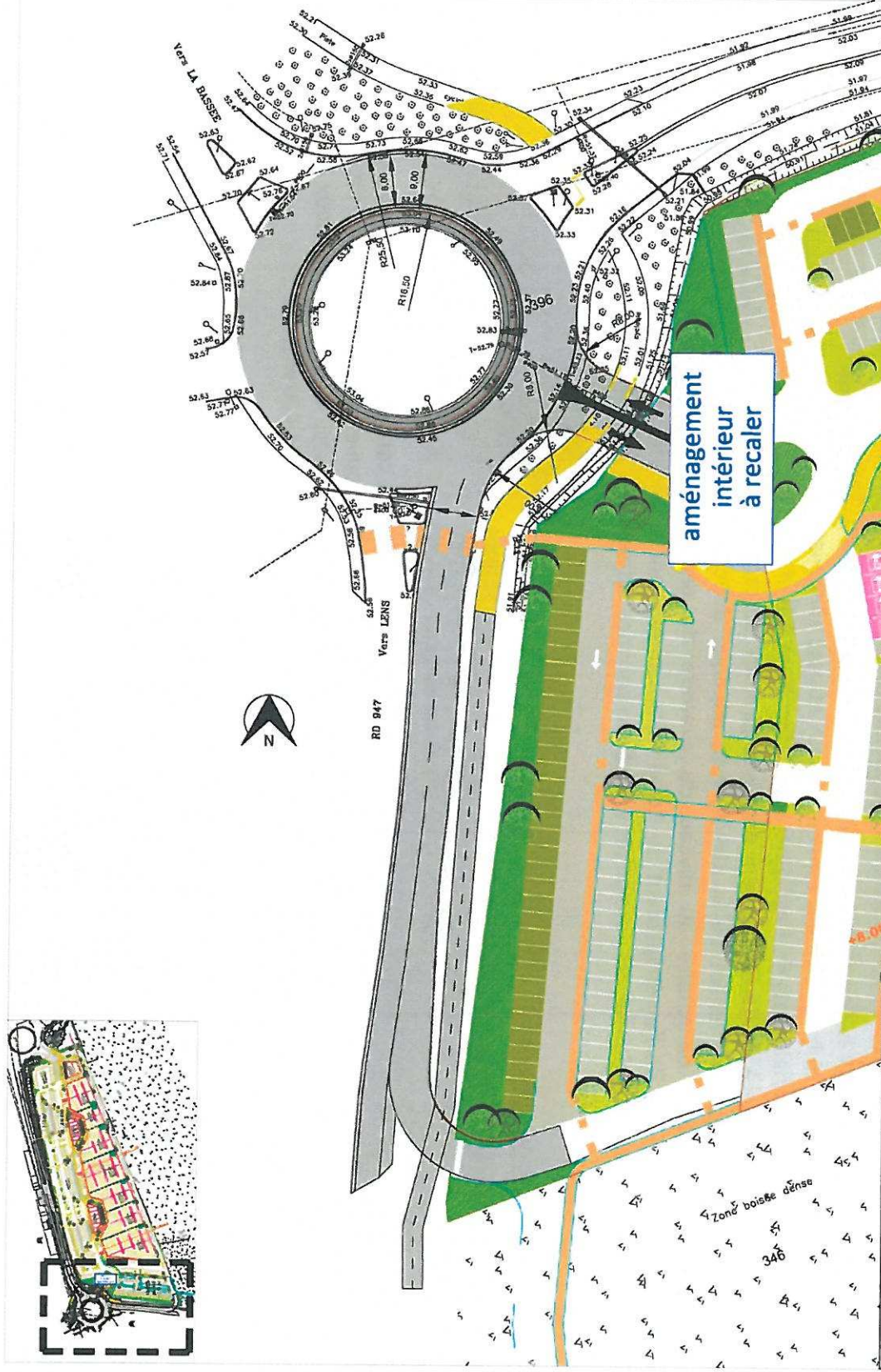
Objet de l'étude

Situation actuelle

Situation future

Vérification des accès

Synthèse



Maître d'ouvrage ADIM	Etudes Verdi Nord Pas-de-Calais	Projet	RETAIL PARK Vendin-le-Vieil	Phase	ESQ
		Index	C	Echelle	1/500
		Date	10/06/14	Aménagement du giratoire RD947 et sortie PL sur la RD947	

ETUDE DE CIRCULATION – RETAIL PARK VENDIN-LE-VEIL

VÉRIFICATION DES ACCÈS :

ACCÈS AU PARC DES CYTISES – PISTES DE RÉFLEXION

Le Parc des Cytises est géré par la Communauté d'Agglomération de Lens Liévin depuis 2003. Cet espace de 15 ha combinant espaces de jeux et parc animalier est fortement prisé par les habitants de l'agglomération. L'accès se fait via le Chemin de Loos, en tourne à droite uniquement depuis le giratoire du centre commercial. Pour les visiteurs venant de la RD947, cela implique donc un mouvement de demi-tour obligatoire au niveau du giratoire du centre commercial. Dans le cadre de l'aménagement du Retail Park, l'aménageur a souhaité étudier de manière globale, les possibilités d'accès au parc des Cytises et au Retail Park.

Objet de l'étude

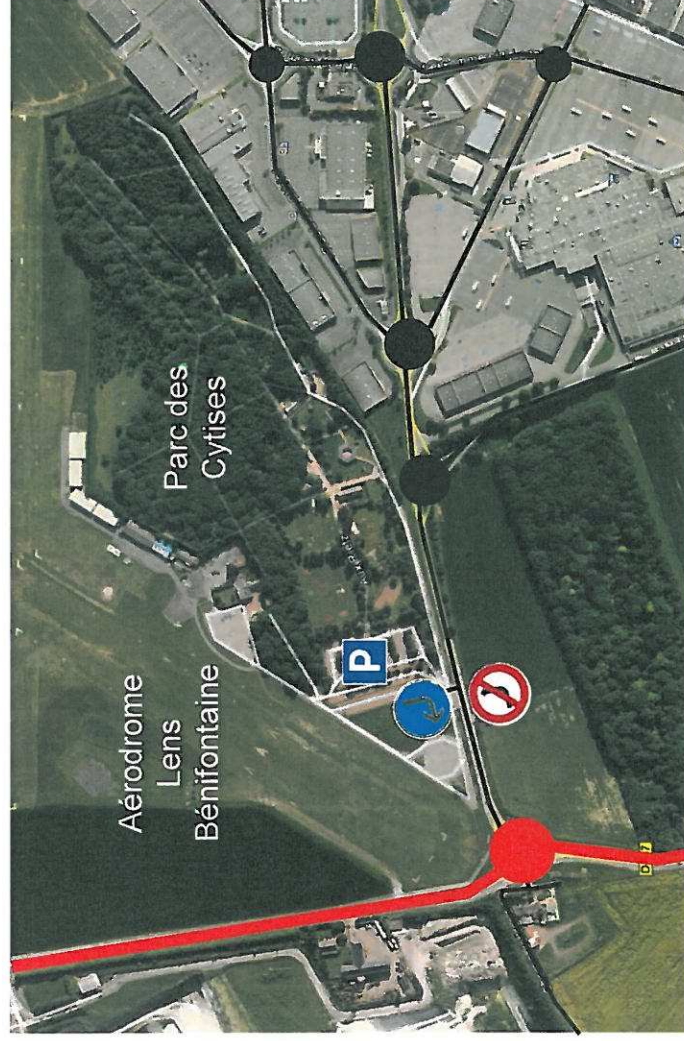
Situation actuelle

Situation future

Vérification des accès

Synthèse

Accès actuel au parc des Cytises :



La configuration actuelle ne permet pas l'ensemble des mouvements au niveau de l'entrée / sortie du parc des Cytises. Cependant, les deux giratoires ne sont éloignés que de 400 mètres.

La création d'un giratoire supplémentaire entre les deux giratoires actuels n'est pas opportune. Cela entraînerait un risque de remontées de files, jusqu'au giratoire de la RD947.

Il serait préférable de réfléchir à une solution permettant l'accès au parc des Cytises en tourne à gauche, depuis la RD947 via le chemin de Loos. La sortie du parc resterait en tourne à droite uniquement. Cependant, le giratoire de la RD947 n'étant qu'à 200 mètres, le détour et le demi-tour sont acceptables.

VÉRIFICATION DES ACCÈS : ACCÈS AU PARC DES CYTISES – PROPOSITION

Nous proposons donc d'aménager une voie de tourne à gauche permettant ainsi l'accès au parc des Cytises depuis la RD947, sans obligation de faire demi-tour au giratoire suivant.

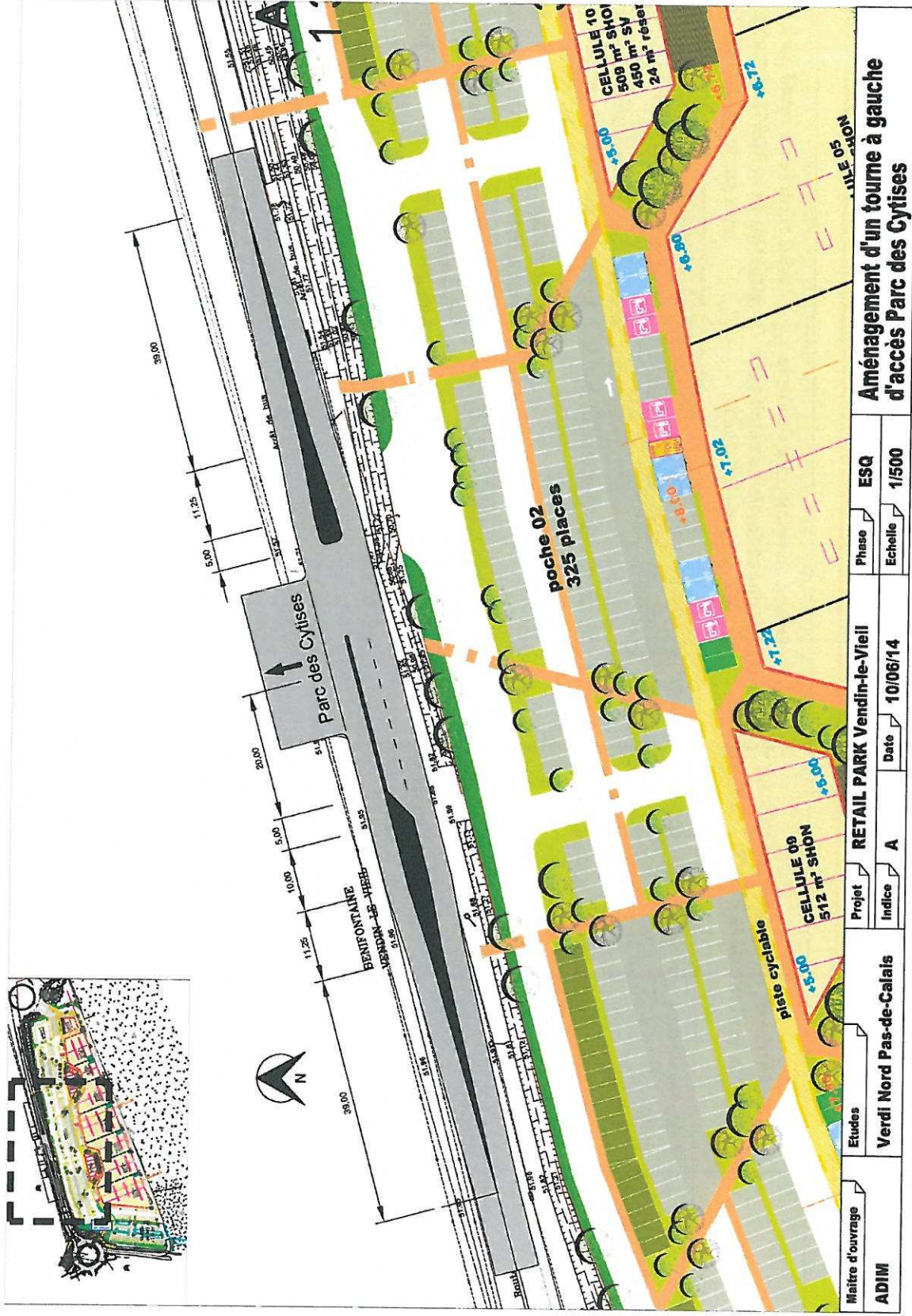
Objet de
l'étude

Situation
actuelle

Situation
future



Synthèse



Maître d'ouvrage ADIM	Etudes Verdi Nord Pas-de-Calais	Projet Indexe A	Date 10/06/14	Phase ESQ	Aménagement d'un tourne à gauche d'accès Parc des Cytises	
					Echelle 1/500	

ETUDE DE CIRCULATION – RETAIL PARK VENDIN-LE-VEILL

VÉRIFICATION DES ACCÈS : SYNTHÈSE

Objet de l'étude

Situation actuelle

Situation future

Vérification des accès

Synthèse

	CAS A : Entrée et Sortie du retail park sur le giratoire de la RD947	CAS B : Entrée au retail park depuis le chemin de Loos et Sortie du retail park par le giratoire de la RD947	CAS C : Entrée au retail park depuis le giratoire de la RD947 et Sortie du retail park par le giratoire à l'est
Entrée VL	2 entrées VL dont une directement depuis le giratoire de la RD947.	Entrée VL depuis le Chemin de Loos, permettant de maintenir deux entrées au retail park.	2 entrées VL dont une directement depuis le giratoire de la RD947.
Sortie VL	2 sorties VL dont une directement sur le giratoire de la RD947.	2 sorties VL dont une directement sur le giratoire de la RD947.	1 sortie VL unique sur le giratoire situé à l'est. Le giratoire de la RD947 reste impacté par le trafic sortant du retail park par le giratoire Est puis le chemin de Loos.
Impact sur le giratoire de la RD947	18% de réserve de capacité sur la branche sud de la RD947 en HPW. Etudier la possibilité de revoir la configuration actuelle du giratoire pour passer à 2 voies en entrée depuis la RD947 Lens. Risque de remontée de file et de blocage du giratoire en cas de blocage dans la zone du Retail Park.	18% de réserve de capacité sur la branche sud de la RD947 en HPW. Etudier la possibilité de revoir la configuration actuelle du giratoire pour passer à 2 voies en entrée depuis la RD947 Lens.	18% de réserve de capacité sur la branche sud de la RD947 en HPW. Etudier la possibilité de revoir la configuration actuelle du giratoire pour passer à 2 voies en entrée depuis la RD947 Lens. Risque de remontée de file et de blocage du giratoire en cas de blocage dans la zone du Retail Park.
Avis général	Ce scénario est le plus simple en termes d'entrées et sorties. Il permet une plus grande latitude sur l'organisation des stationnements et déplacements. Points d'attention : • Limiter la circulation sur la voie en pied de cellules. • L'accès à la zone de stationnement située à l'ouest des cellules devra être particulièrement étudié. • Attention à bien distinguer le flux VL du parking ouest et la voie PL.	Ce scénario permet de réduire fortement les risques de remontée de file liés à l'accès au retail park. La création de l'entrée depuis le chemin de Loos est réalisée peu après la sortie du giratoire pour améliorer l'accès à la zone. L'organisation des stationnements et des déplacements est par contre contrainte par cette entrée. L'accès au secteur Ouest du retail park est plus long. Points d'attention : • Attention à bien distinguer le flux VL du parking ouest et la voie PL.	Ce scénario permet une plus grande latitude sur l'organisation des stationnements. Le temps de sortie est par contre allongé. Points d'attention : • Limiter la circulation sur la voie en pied de cellules (accentué car une seule sortie). • L'accès à la zone de stationnement située à l'ouest des cellules devra être particulièrement étudié. • Attention à bien distinguer le flux VL du parking ouest et la voie PL.