

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 :

19 novembre 2018

Dossier complet le :

3 décembre 2018

N° d'enregistrement :

2018-0256

1. Intitulé du projet

Création d'un pôle commercial et de 66 logements sur l'ancien site militaire (Groupement de Gendarmerie) situé au Nord de la ville de Bapaume (Département du Pas de Calais) le long de l'ancienne RN 17. Le terrain concerné a une superficie de 3,8 hectares.

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

BECI SAS

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

Zwertvaegher Olivier - Directeur Général

RCS / SIRET

0 7 6 1 5 0 0 1 0 0 0 0 4 9

Forme juridique

68102

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.))
- 6.a) - 39.	- 2 785m ² de surfaces voiries et espaces verts qui seront rétrocédés (voir annexe). - Les travaux, constructions et opérations d'aménagement créent une surface de plancher supérieure à 10 000 m ² (13 175 m ²) et dont le terrain d'assiette ne couvre pas une surface supérieure à 10 hectares (3,8 hectares).
- 41.a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.	- Création d'un parking de 202 places de stationnement VL (dont 39 végétalisées, 5 pour les personnes à mobilité réduite, 5 pour les familles, 11 autopartages (dont 6 végétalisées) et 28 électriques) et 136 pour les vélos. Et 68 pour la partie logement.

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

Le projet comprend la réalisation d'un pôle commercial : commerce à vocation bricolage et un autre à vocation moyenne surface commerciale. 66 logements, ont également partie du projet, partie Sud.

commerces : Enseigne Intermarché et Bricomarché, surface plancher environ 7500 m², surface de vente environ 5600 m².

Logements : 46 logements sociaux (17 en béguinage, 15 intermédiaires, 14 maisons individuelles) et 20 maisons individuelles en Accession Libre. La densité de logements est supérieure aux préconisations de 30 logements par hectare (18 497 m² * 30 = 55 logements minimum). La partie "Logement" est située au Sud, côté centre Ville, la partie "Commerce" est située au Nord, zone la plu éloignée du centre Ville.

Afin de dissocier les flux "Livraison", "Clientèle" et "Résidents", les parties communes Commerces et Logements ont été supprimées.

Les travaux préparatoires, qui ont déjà été réalisés par EPF, consistent en la démolition des anciens bâtiments de l'ancien site militaire ainsi que les travaux préalables à la construction des commerces ainsi que des logements.

Il est prévu une gestion concertée des espaces verts : installation d'espaces plantés sur la zone non occupée ainsi que la mise en place de noues végétalisées sur le projet, la création d'une aire de jeux au coeur de l'espace dédié aux logements et la création d'un bassin paysager avec un caractère pédagogique grâce à un passage piétons en bois sur le bassin et une signalétique informative.

4.2 Objectifs du projet

Les objectifs du projet sont :

- La création d'un pôle commercial (une enseigne de bricolage et une enseigne de moyenne surface commerciale),
- La création de 66 logements,
- L'aménagement de l'espace paysager disponible après les travaux (bassin, aire de jeux ...).

Ce projet permettra d'aménager un espace à l'abandon depuis l'installation de la brigade de Gendarmerie rue du Maréchal Leclerc dans le centre urbanisé.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux comprennent :

- La démolition des bâtiments de l'ancien site militaire, déjà réalisé par EPF
- La création de bâtiments (commerces et logements),
- La création de voirie lourde et de parkings,
- La création de réseaux (électricité, réseaux d'assainissement ...),
- La création de noues paysagères et d'un bassin de rétention des eaux pluviales,
- Un aménagement paysager et ludique (installation de signalétique à caractère pédagogique sur le bassin).

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet générera du trafic supplémentaire mais compensé par la création d'un giratoire au Sud du projet et des voies supplémentaires sur le Faubourg d'Arras (ancienne RN 17).

Le projet permettra d'avoir plus de places de stationnement pour les commerces alentours.

Il permettra également d'avoir une offre complémentaire de magasins de proximité pour la commune.

La réglementation prévoit que 10% des places de parking doivent être prévues pour des véhicules électriques. Dans notre cas, le parking a une capacité de 202 places ce qui nous fait un minimum de 21 places pour des véhicules électriques. Pour des raisons de cohérence du plan masse, nous avons prévus 28 places à cet effet.

Il est considéré 10% de l'effectif maximal pouvant être accueilli sur le site pour déterminer le nombre de places de vélo.

Un trottoir de part de d'autre de chaque chaussée permettra la circulation piétonne.

Ces 2 axes seront dimensionnés et équipés de sorte à mettre en place une piste cyclable qui favorisera par conséquent les déplacements doux. La piste cyclable pourra être mutualisée avec la voie piétonne.

Les trottoirs et piste cyclables pourront être traités en béton désactivé ou autre revêtement qui permettra une distinction nette avec le revêtement de la chaussée.

Le traitement différent des trottoirs /piste cyclable contribuera à une lecture claire des voiries et complétera les dispositifs d'aides et d'accompagnements des personnes à Mobilité Réduite.

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).

Permis d'aménager
Permis de construire
CDAC pour le commerce

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Superficie du projet	3,8 hectares
Surface plancher de projet	13 175 m ²
Surface de voiries et d'espaces verts rétrocédés	4 414 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Ancien site militaire à proximité du
Faubourg d'Arras, 62450 Bapaume

Coordonnées géographiques¹

Long. 5° 0' 10'' 8° 6' 59'' Lat. 0° 2' 8' 5' 0' 9' 90''

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. 5° 0' 10' 7' 6' 89'' Lat. 0° 2' 8' 4' 9' 9' 06''

Point d'arrivée :

Long. 5° 0' 10' 7' 5' 07'' Lat. 0° 2' 8' 4' 7' 7' 92''

Communes traversées :

Bapaume

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 (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	
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"/>	
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"/>	Commune de Bapaume : La ligne à grande vitesse (TGV Nord) et l'autoroute A1 sont considérées comme des lignes de type 1 dans le répertoire des voies classées bruyantes en application de l'arrêté interministériel sur la protection des constructions d'habitation contre le bruit des transports terrestres. Ces deux entités se trouvent à 1,5 km de notre projet.
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"/>	
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 (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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 la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<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"/>	La première zone Natura 2000 se situe à environ 16 km à vol d'oiseau. Sa référence est FR2212007 Etangs et Marais du Bassin de la Somme.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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 ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
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 travaux liés aux bâtiments ainsi que ceux liés à la gestion des eaux pluviales seront excédentaires en matériaux. La gestion des déchets par l'utilisation de points d'apports volontaires seront également excédentaires en matériaux.
	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"/>	Il n'y a pas d'étude faune/flore réalisée sur le site du projet. Le site se trouve sur une parcelle occupée autrefois par la caserne de Gendarmerie (déplacée en 2005 rue du Maréchal Leclerc). voir l'annexe 3
	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"/>	

	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"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Voir Annexe_9
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre aucun risque sanitaire puisque les eaux pluviales seront gérées à l'aide de techniques alternatives puis rejet vers le réseau pluvial. Les eaux usées rejoindront le réseau d'assainissement déjà existant sur la commune.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet engendrera des déplacements par la création de commerces et de logements compensés par la création du giratoire et de voies supplémentaires. voir également annexe 14 sur la mutualisation des places de stationnement et annexe 16 étude de trafic : le projet ne génère aucun problème de circulation
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	L'activité commerciale ainsi que les logements généreront une circulation automobile (VL et PL) supplémentaire par rapport à celle déjà existante aux abords du projet. Des aménagements sur le réseau routier (giratoire au Sud du projet, voies supplémentaires sur le Faubourg d'Arras) permettront de fluidifier le trafic et ne pas générer de nuisances significatives pour les utilisateurs de ce tronçon. Voir annexe 13.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des émissions lumineuses non présentes jusqu'à présent seront générées mais celles-ci s'intégreront parfaitement dans le tissu urbain dans lequel le projet sera implanté.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les eaux pluviales seront tamponnées dans le bassin de rétention puis envoyées vers le réseau d'eaux pluviales avec un débit régulé de 2l/s/ha pour un dimensionnement sur une période de retour de 100 ans. Les eaux usées seront envoyées vers le réseau d'assainissement déjà existant sur la commune.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les commerces et logements généreront la production de déchets (ordures ménagères et recyclables) gérés par le service déchet de la collectivité.

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"/>	Le site se situe hors ZPPAUP, hors monuments et sites classés.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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 :

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 ayant pour but de réutiliser une parcelle à l'abandon (ancien site militaire non utilisé depuis 2005). Pour y implanter un pôle commercial ainsi que des logements présente des avantages liés à un traitement paysager spécifique (bassin et noues), plantation d'arbres sur les espaces non utilisés, parc de jeux au coeur des logements peuvent améliorer l'aspect visuel (bâtiments à l'abandon) et le cadre de vie des personnes utilisant cet espace (nouveaux magasins, aménagement de bassin ...).

voir notamment les annexes 7, 8, 9, 11, 13, 14.

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.

Notre projet devrait être dispensé d'une évaluation environnementale car il est situé sur une parcelle où il y avait déjà une activité (ancien site militaire). Ce site sera géré de manière à créer un lieu de vie agréable avec création d'un espace fonctionnel pour les enfants et leurs parents (aire de jeux, bassin avec un caractère pédagogique).

Si le projet sera une source de bruit supplémentaire pour le voisinage ainsi qu'une émission lumineuse supplémentaire par rapport à l'état de friche actuel, il s'intégrera néanmoins parfaitement dans le tissu urbain dans lequel le projet est implanté.

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

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

Objet
Annexe_7 : Prise en compte de la loi biodiversité : Intermarché retient la solution panneaux photovoltaïques Annexe_8 : Note de l'acousticien Annexe_9 : Cavités souterraines Annexe_10 : Notice des normes et spécificités environnementales Annexe_11 : Notice descriptive architecturale et d'insertion dans le site Annexe_12 : Extrait du PLU - zone UB Annexe_13 : Etude du trafic Annexe_14 : Note de mutualisation des places de stationnement et courrier Immo Mousquetaire sur l'autopartage Annexe_15 : Engagement et protocole d'accord sur le devenir de l'emprise foncière du site actuel d'Intermarché

9. Engagement et signature

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



Fait à Dunkerque

le, 14/11/2018

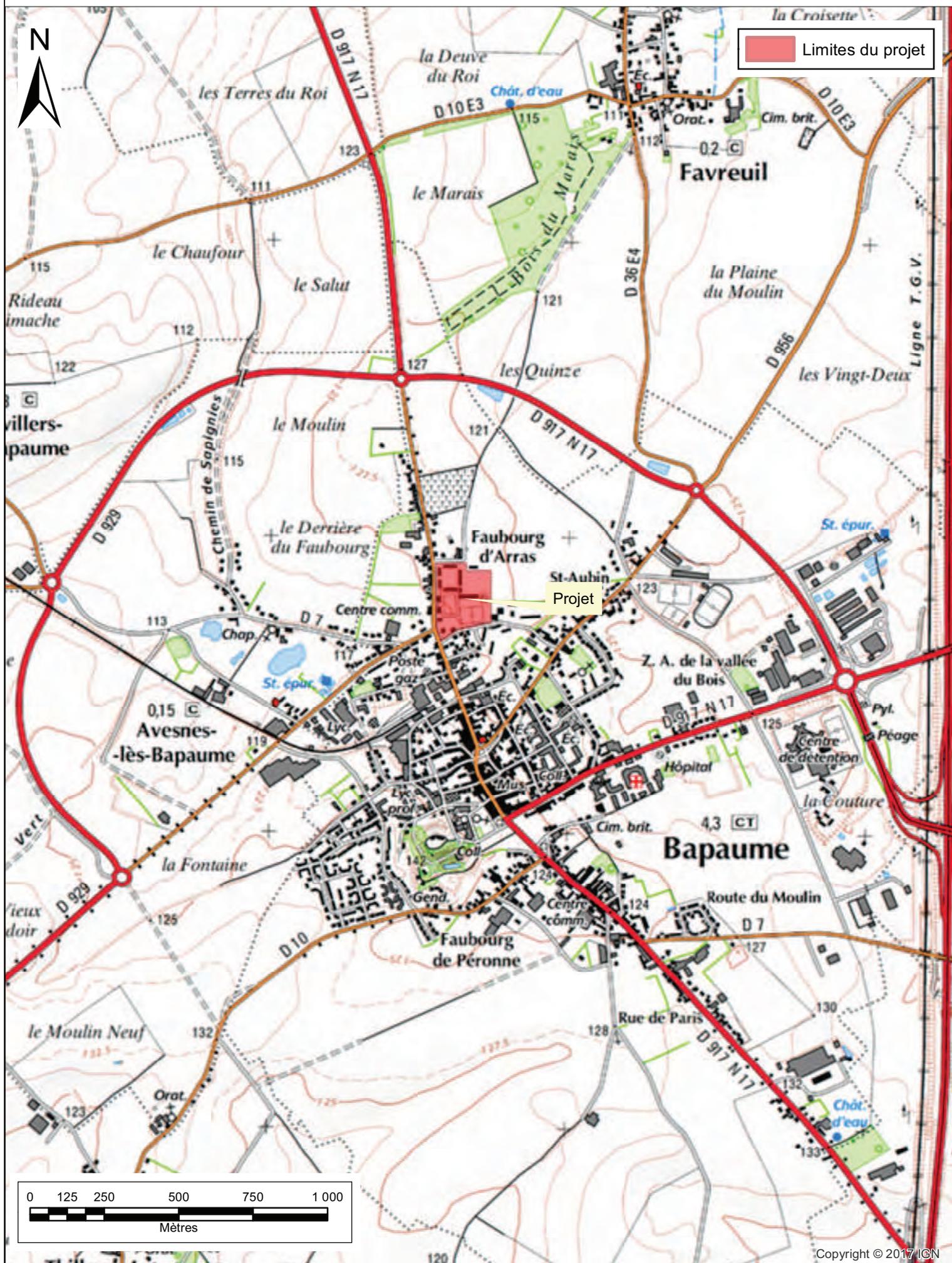
Signature

BECIX
SAS au capital de 2 035 200 €
350, avenue du Stade - CS 1317
59377 DUNKERQUE CEDEX 1
Tel : 03 28 23 51 55
Fax : 03 28 28 07 39
SIRET 076 150 010 00049 - APE 6810Z

ANNEXE 2

Plan de situation

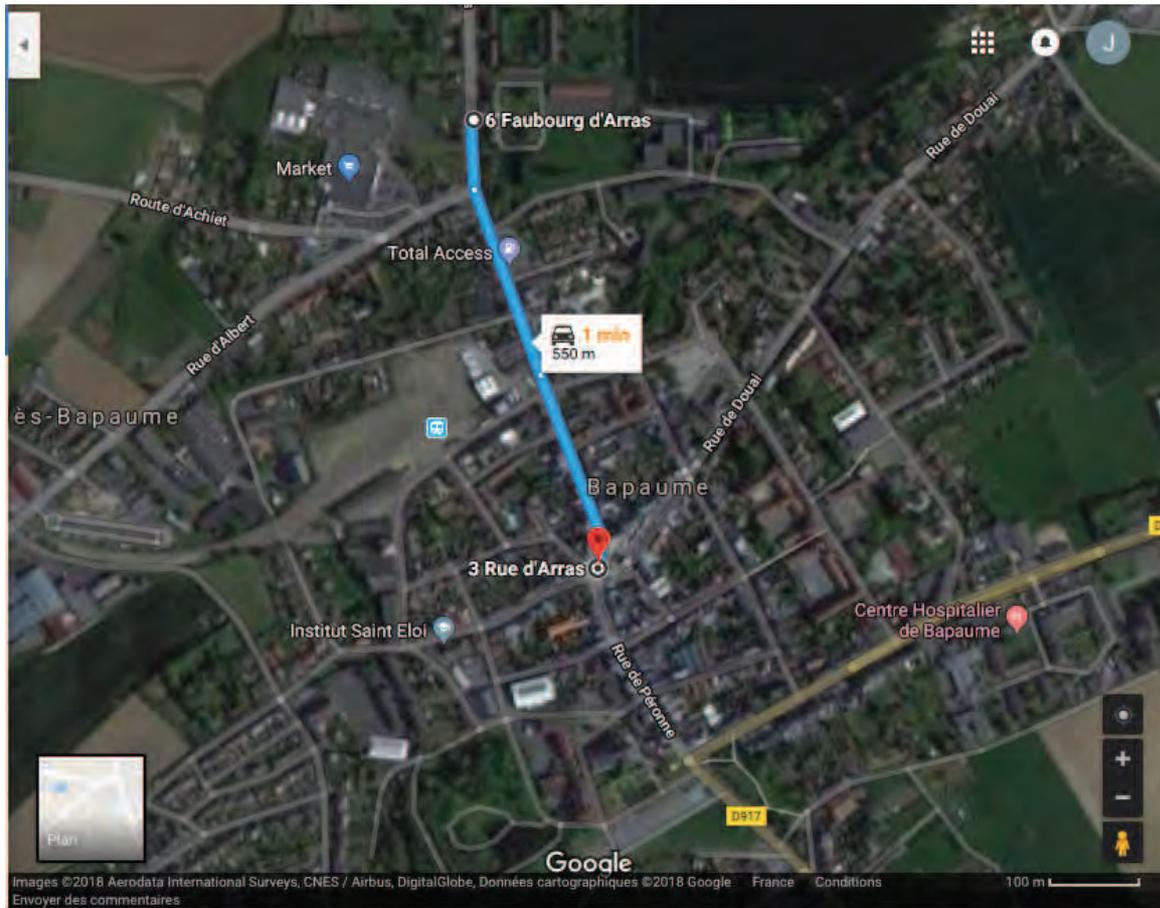
Plan de situation au 1/16 000ème



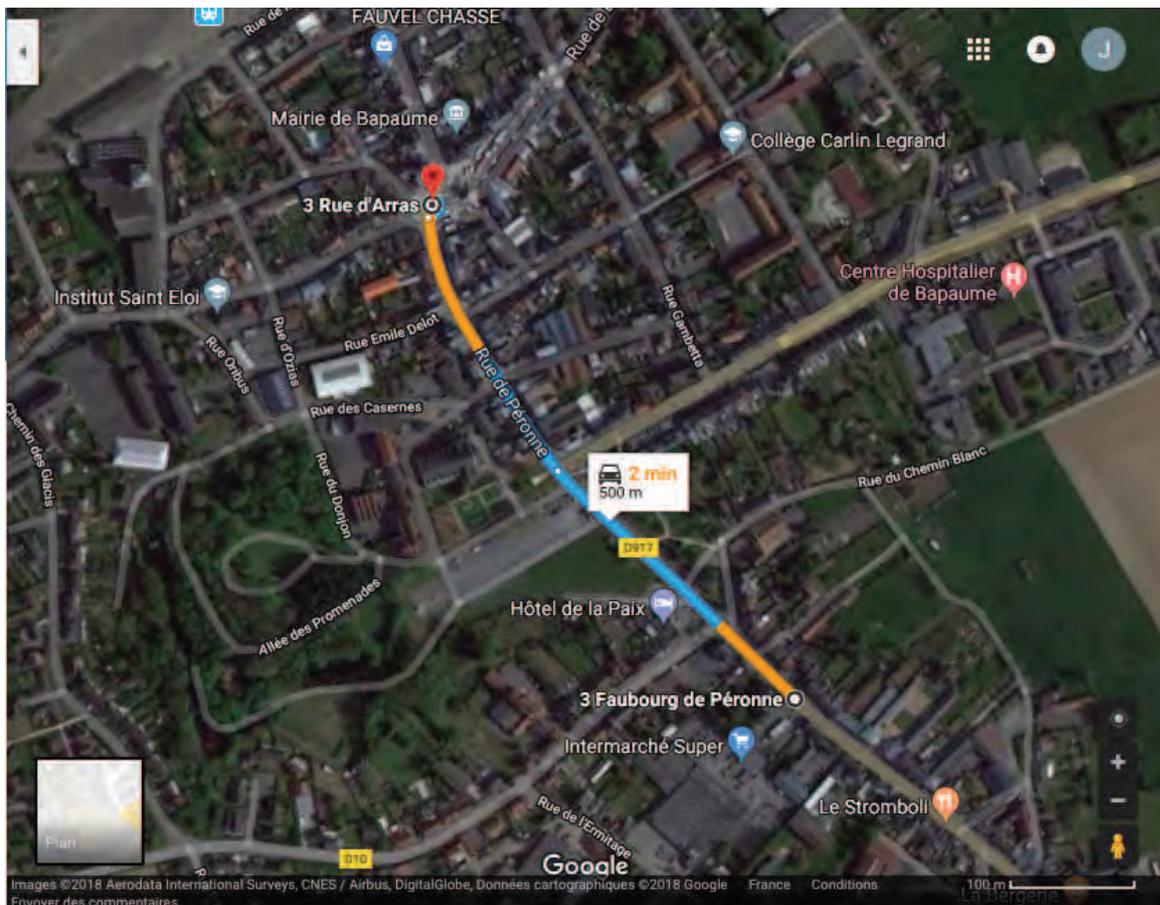
SITE EN CENTRE-VILLE / CONTINUITÉ URBAINE



DISTANCE CASERNE FRERE / HOTEL DE VILLE



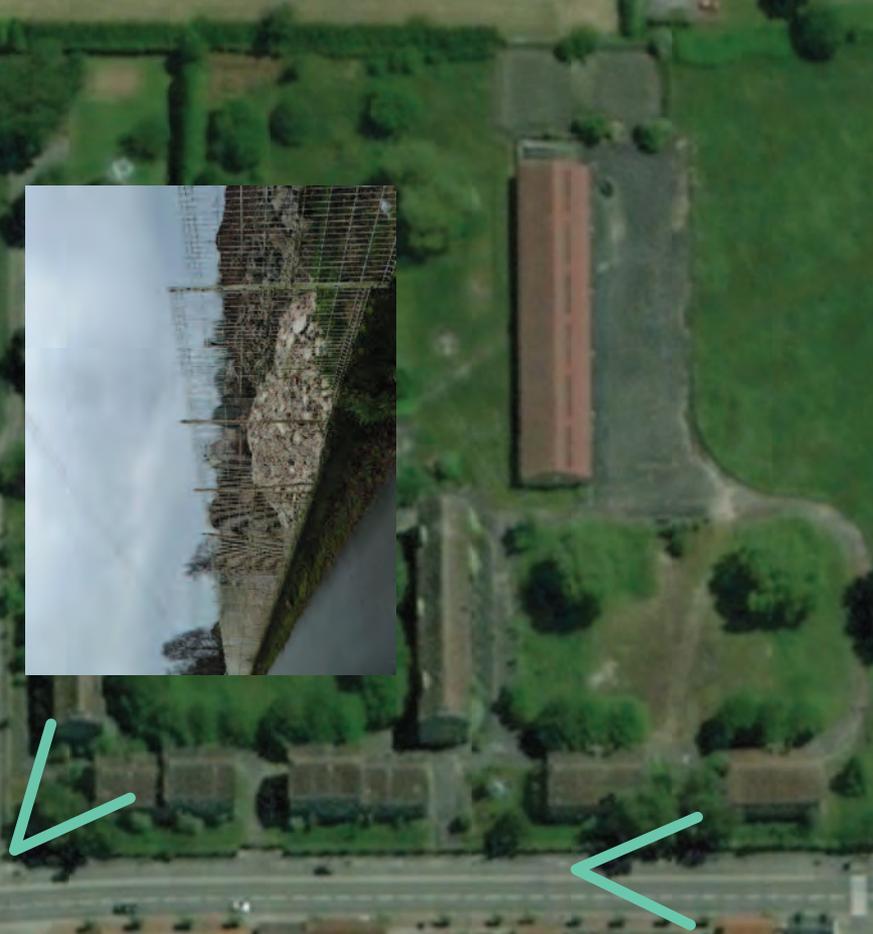
DISTANCE INTERMARCHÉ EXISTANT / HOTEL DE VILLE



ANNEXE 3

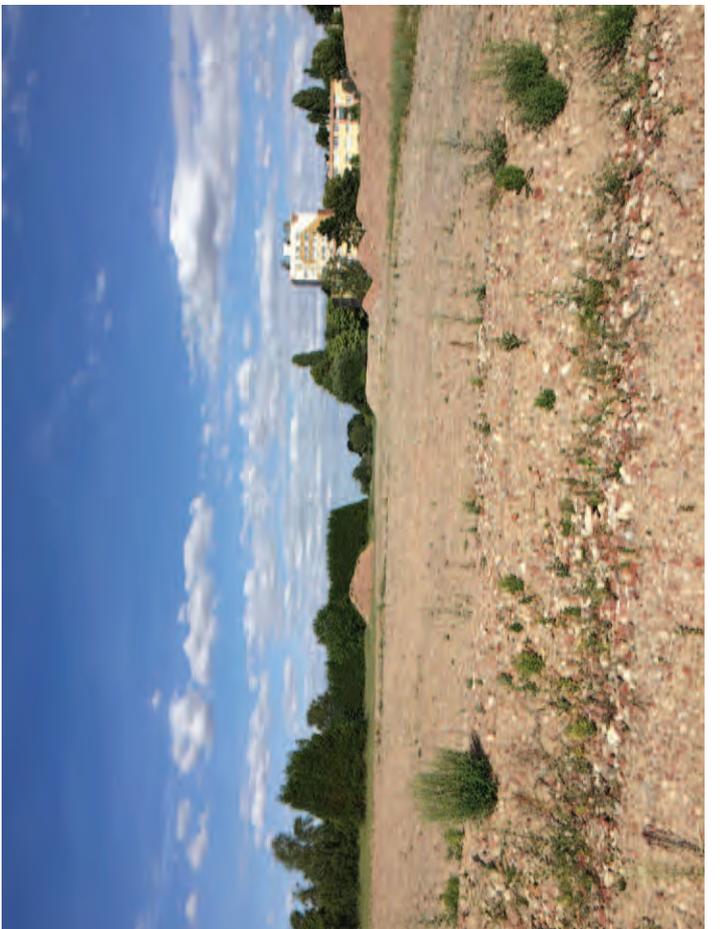
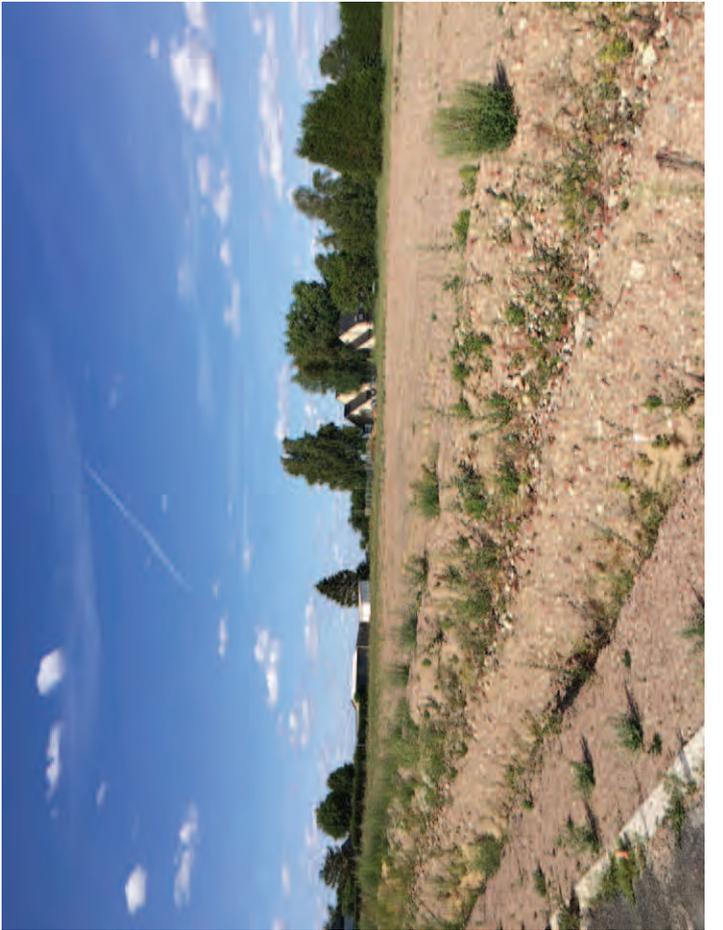
Photographies du site

Prises du vue du 25/01/18

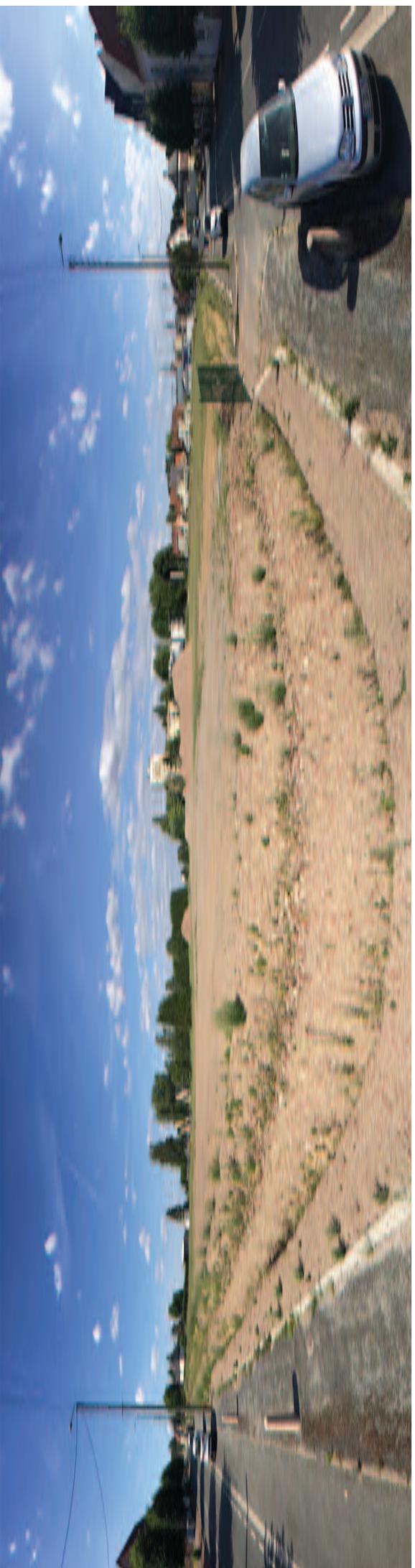


Esri, HERE, DeLorme, MapmyIndia, ©
DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS
User Community

Esri, Source: Esri,
IGN, and the GIS
User Community







ANNEXE 4

Plan du projet

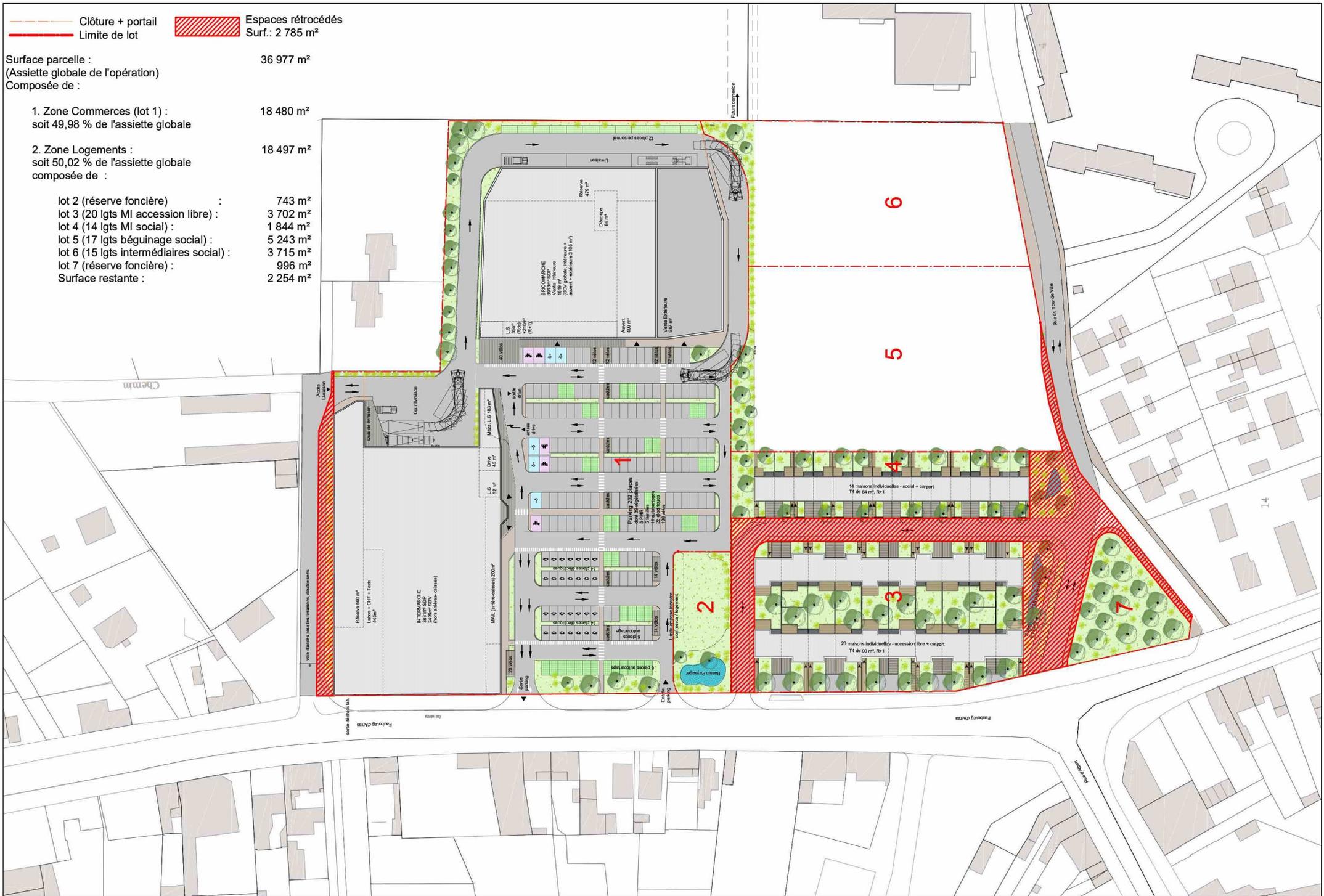
Clôture + portail
 Limite de lot
 Espaces rétrocedés
 Surf.: 2 785 m²

Surface parcelle : 36 977 m²
 (Assiette globale de l'opération)
 Composée de :

1. Zone Commerces (lot 1) : 18 480 m²
 soit 49,98 % de l'assiette globale

2. Zone Logements : 18 497 m²
 soit 50,02 % de l'assiette globale
 composée de :

lot 2 (réserve foncière) : 743 m²
 lot 3 (20 lgts MI accession libre) : 3 702 m²
 lot 4 (14 lgts MI social) : 1 844 m²
 lot 5 (17 lgts béguinage social) : 5 243 m²
 lot 6 (15 lgts intermédiaires social) : 3 715 m²
 lot 7 (réserve foncière) : 996 m²
 Surface restante : 2 254 m²



Axonométrie Appel à Projet



Image Appel à Projet

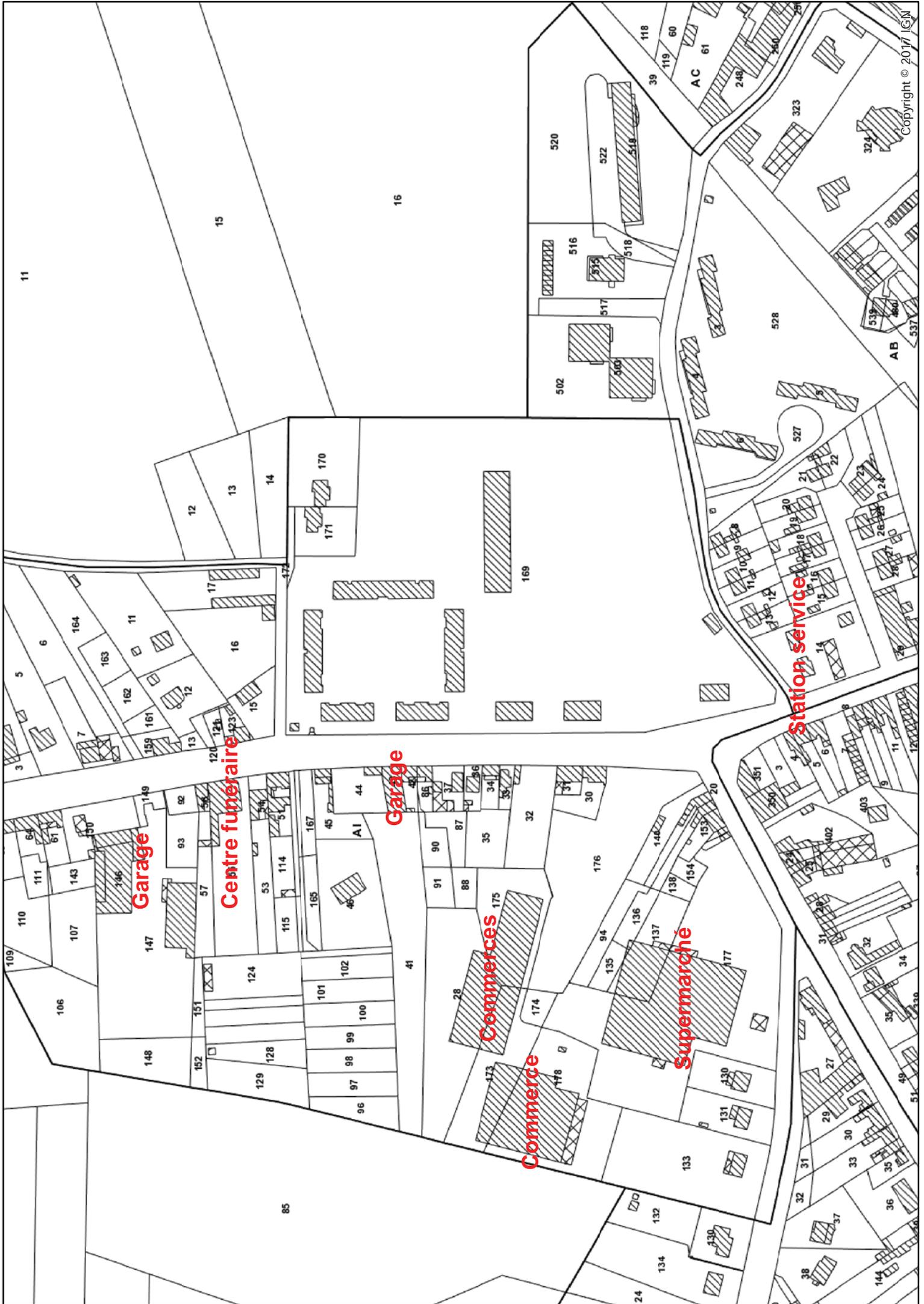


Référence Intermarché (La Bassée)



ANNEXE 5

Plan des abords



ANNEXE 7

**Prise en compte de la loi biodiversité : Intermarché retient la
solution panneaux photovoltaïques**

Avant-Projet Sommaire

Autoconsommation photovoltaïque

BM Bapaume



Client	IMMO MOUSQUETAIRES
Contact	Maxence Coez maxence.coez@mousquetaires.com



Date	Version	Contact étude
06/06/2018	V1	Sophie Rouch sophie.rouch@systemoffgrid.com

Bureau d'Etudes et Ingénierie – Energies Renouvelables et Efficacité Energétique

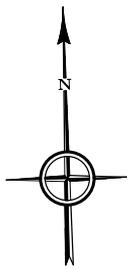
14 rue Claude Chappe – 85 000 LA ROCHE SUR YON Tel : 02 52 43 02 03

SUR YON Mail : contact@systemoffgrid.com

SARL au capital de 12 000 € Code APE 7112B

788 779 791 RCS LA ROCHE SUR YON www.systemoffgrid.com

Bricomarché de Bapaume Implantation PV



Inclinaison: 10°
 Orientation: Plein Sud
 Nombre de modules: 216 (310 Wc)
 Puissance totale: 66,96 kWc
 Surface: 367 m²

SYSTEM OFF GRID
 14 Rue Claude Chappe
 Acti Nord Beauvoisy 1
 65000 La Roche sur Yon
 Tél: 02 53 43 02 03
 contact@systemoffgrid.com



DATE: 08/06/2018
 CREATION: Sophie Roux
 MODIFICATION: VI

Pour principe
 Pour consultation
 Pour exécution
 Tel que construit

FEUILLET
 ◀ ▶

Confidentiel. Ne pas diffuser

Avant-Projet Sommaire

Autoconsommation photovoltaïque

ITM Bapaume



Client	IMMO MOUSQUETAIRES
Contact	Maxence Coez maxence.coez@mousquetaires.com



Date	Version	Contact étude
06/06/2018	V1	Sophie Rouch sophie.rouch@systemoffgrid.com

Bureau d'Etudes et Ingénierie – Energies Renouvelables et Efficacité Energétique

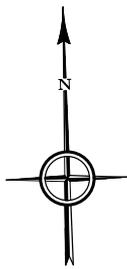
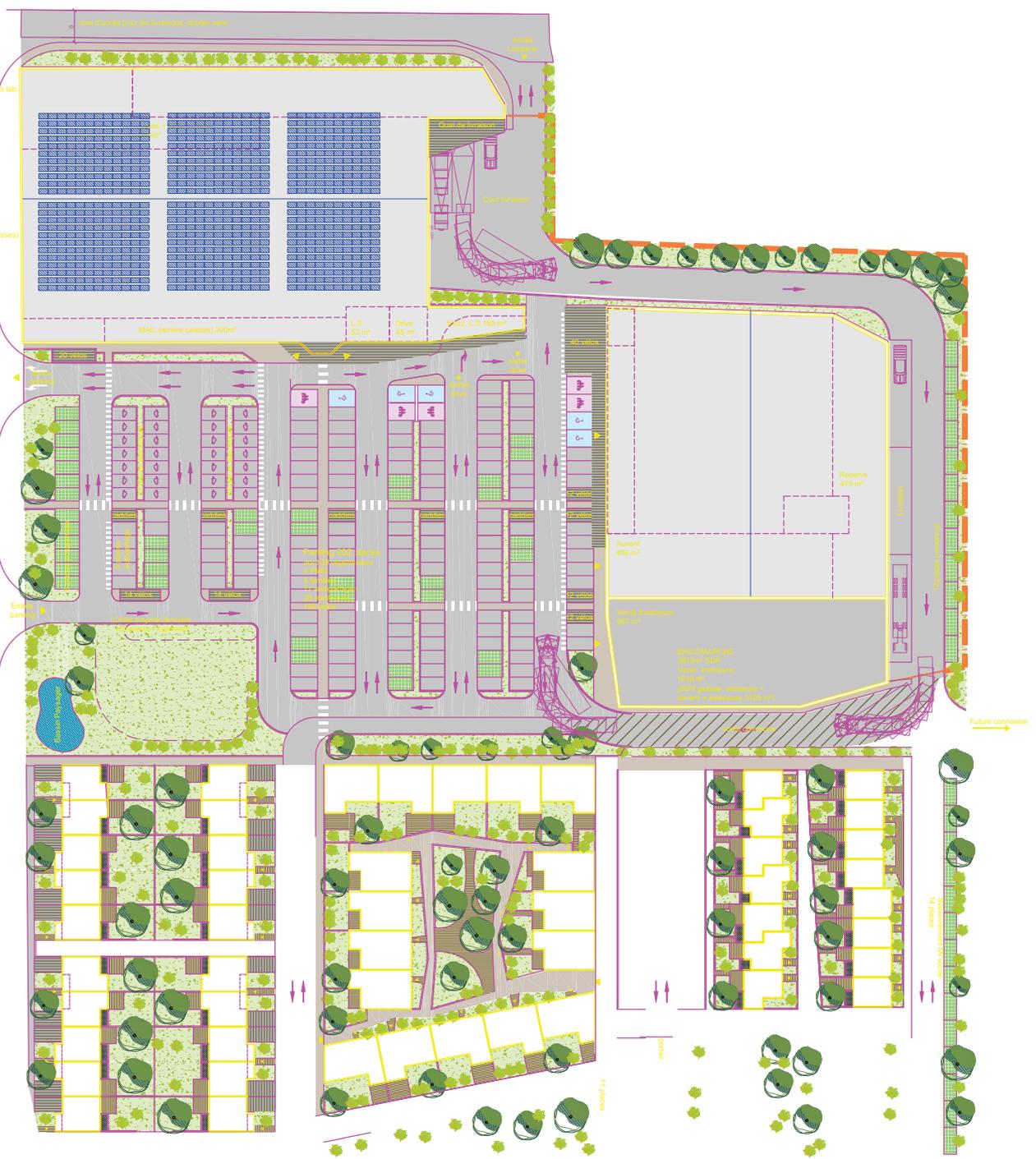
14 rue Claude Chappe – 85 000 LA ROCHE SUR YON Tel : 02 52 43 02 03

SUR YON Mail : contact@systemoffgrid.com

SARL au capital de 12 000 € Code APE 7112B

788 779 791 RCS LA ROCHE SUR YON www.systemoffgrid.com

Intermarché de Bapaume Implantation PV



Inclinaison: 10°
 Orientation: Plein Sud
 Nombre de modules: 759 (310 Wc)
 Puissance totale: 235.29 kWc
 Surface: 1 290 m²

SYSTEM OFF GRID
 14 Rue Claude Chappe
 Actif Nord Beauvoisy 1
 65000 La Roche sur Yon
 Tél: 02 53 43 02 03
 contact@systemoffgrid.com



DATE: 08/06/2018
CREATION: Sophie Roux
MODIFICATION: V1

Pour principe
 Pour consultation
 Pour exécution
 Tel que construit

ANNEXE 8

Note de l'Acousticien

De: Arnaud Marschal <amarschal@arm0ni.fr>

Objet: RE: BAPAUME - Caserne Frère

Date: 20 avril 2018 08:39:40 UTC+2

À: JEREMIE TRONET <jt.promodune@groupebeci.com>

Bonjour,

L'opération n'est pas dans une zone sensible de bruit. Elle est à 1.5 km de l'A1 et de la voie TGV. Il n'y a pas besoin de déclencher d'action particulière.



Ensuite la zone nouvellement créée doit respecter les objectifs en son sein mais aussi ne pas entraîner d'urgence vis-à-vis des riverains existant. Il est donc préconisé de réaliser une étude acoustique dès la phase conception qui sera accompagnée de mesures acoustiques.

Enfin, comme pour toute construction de logements neufs, il y a besoin de l'attestation acoustique (et donc d'une étude) pour la conception, suivi et réception.

Cordialement

Arnaud Marschal

amarschal@arm0ni.fr

07.69.93.59.46



SIRET : 833979016 00015 RCS Dunkerque
166 Impasse Marcel Ameeuw
59495 Leffrinckoucke

ANNEXE 9

Cavités souterraines

Dans le cadre des travaux réalisés par l'EPF, INERIS a été missionné pour réaliser une étude historique, puis une campagne de recherche des anomalies micro-gravimétriques. Suivant les résultats de cette campagne, INERIS a déterminé des zones de décapages d'environ 1 à 2m de profondeur afin de rechercher les éventuelles têtes de puits permettant d'accéder aux cavités. Suite à ce décapage, 3 têtes de puits ont été découverts. INERIS procède donc au passage de caméra dans les têtes de puits afin d'y réaliser une inspection vidéo. Nous sommes dans l'attente de ces vidéos.

Ensuite, un bureau d'étude géotechnique sera missionné afin de réaliser des inspections complémentaires, notamment des forages au droit des constructions permettant de rechercher les vides francs suivant une maille 5x5m.

Suivant les cavités, nous avons 3 solutions :

- Adaptation du plan Masse et décalage des constructions projetées.
- Comblement des cavités
- Tubage des pieux de fondations.

ANNEXE 10

Notice des normes et spécificités environnementales

Notice descriptive Normes et Spécificités Environnementales du projet

1°) Situation de l'opération.

Le projet se situe sur l'ancien site militaire (Groupement de Gendarmerie), à l'entrée nord de la ville (Faubourg d'Arras) le long de l'ancienne RN17.



2°) Présentation de l'opération.

2.1: Les grands principes de l'opération :

L'opération consiste en :

1. La Création d'un pôle commercial au nord de l'opération
2. La Création de logements au sud de l'opération
3. L'Intégration d'un équipement public

2.2: Le pôle commercial :

Il comporte :

- Un ensemble commercial (7'530 m² SDP) et cour matériaux (930 m²)
- Un parking de 202 places de stationnement

Ce pôle complètera et renforcera l'offre commerciale déjà présente dans la ville (Carrefour Market, Gamm Vert, Lidl, commerces de proximité,..)

2.3: Le Logement :

Il comporte :

- Un Béquinage de 17 logements T3 en Rez-de-Chaussée.
- 34 Logements individuels type T3
- 15 Logements Intermédiaires T3 et T4

3°) Les Voiries, Accès et Parkings.

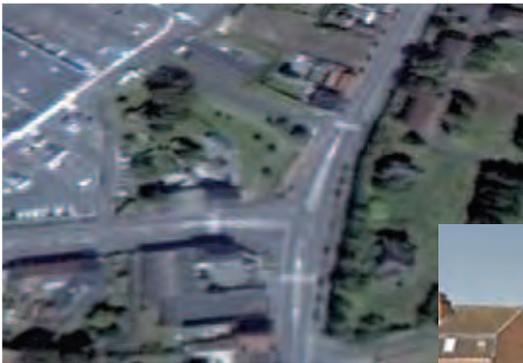
3.1 : Les accès en limite de l'opération

L'opération est implantée le long de l'ancienne RN17, axe important qui traverse la ville.

Le projet prévoit la création de 2 voies structurantes depuis l'ancienne RN17.

Outre l'accès à l'opération, ces 2 voies permettront ultérieurement la desserte des terrains situés à l'est du projet.

La Création d'un Giratoire au Sud permettra une liaison pertinente de l'opération avec la rue du Faubourg d'Arras, la rue des Frères Coint et la rue d'Albert.



La création d'un tourne-à-gauche sur la rue du Faubourg d'Arras permettra un accès sécurisé vers la voie d'accès aux commerces au Nord tout en gardant une fluidité sur l'axe de l'ancienne RN17.



La rue du Tour de Ville située au sud de l'opération sera élargie afin de pouvoir répondre aux contraintes supplémentaires liées au programme ainsi que dans un objectif de fluidification et de sécurisation de cette voie.



La voie située au nord aura pour vocation principale la desserte des commerces.
La voie située au sud favorisera l'accès aux logements.

Ces voies seront dimensionnées pour assurer le trafic lié à l'opération mais également aux projets futurs par extension à l'Est (connexion vers d'autres voies et parcelles).

Ces 2 voies accepteront le passage de véhicules type Poids Lourds mais aussi, permettra l'accès aux véhicules de secours, d'utilités publiques (Transport en commun, Distribution du courrier, le ramassage des ordures ménagères, ...).

La voirie sera traitée en enrobés.

Un trottoir de part de d'autre de chaque chaussée permettra la circulation piétonne.

Ces 2 axes seront dimensionnés et équipés de sorte à mettre en place une piste cyclable qui favorisera par conséquent les déplacements doux.

La piste cyclable pourra être mutualisée avec la voie piétonne.

Les trottoirs et piste cyclables pourront être traités en béton désactivé ou autre revêtement qui permettra une distinction nette avec le revêtement de la chaussée.

Le traitement différent des trottoirs /piste cyclable contribuera à une lecture claire des voiries et complétera les dispositifs d'aides et d'accompagnements des personnes à Mobilité Réduite.

3.3 : La Voie Secondaire:

Elle reliera les 2 voies structurantes et permettra la desserte aux logements du Béguinage et aux logements individuels situés à l'est de l'opération.

Cette voie sera traitée selon le concept de la zone de rencontre (Article R.110-2).

Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules.



La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h.

L'ensemble de cette voie sera aménagée en plateau surélevé de sorte à annoncer le régime spécifique de cette voie et également éviter que cette voie ne soit une voie de déviation des 2 axes structurants mais conserve son rôle plus confidentiel.

Le revêtement de cette voie sera différent de celui des 2 axes structurants (Enrobés colorés, enrobés spéciaux, Béton désactivé, ...), de sorte à marquer la différence de régime de cette voie.

Ce traitement spécifique affichera d'autant plus le caractère confidentiel de cette zone qu'elle sécurisera la fréquentation piétonne et principalement par les personnes âgées et les enfants.

Cette voie ne doit pas être une frontière avec la zone d'espaces verts à l'ouest mais plutôt une liaison avec l'aire de jeux et le parc avec pour objectif une circulation apaisée.

3.4 : Les places de stationnements :

3.4.1 Pour les logements :

Les places de stationnement seront traitées en enrobé, en pavés joints verts ou dalles type evergreen.



Les places « stationnements handicapées » recevront un revêtement enrobé et seront dimensionnées conformément à la législation en vigueur.

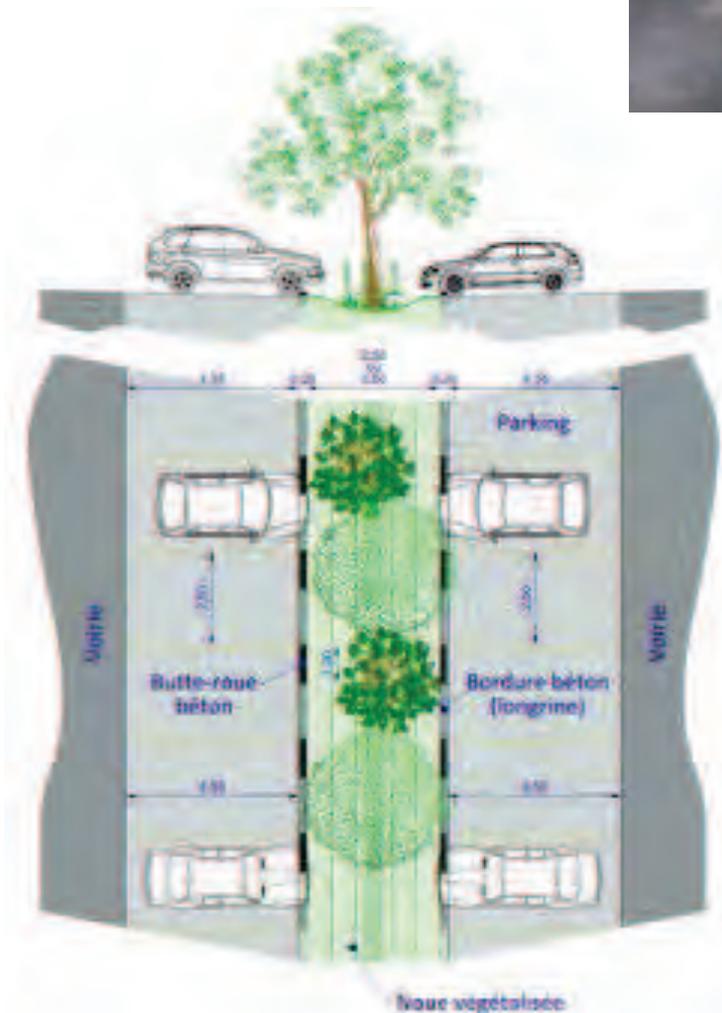
3.4.2 Pour les commerces :

De par la nature même des activités sur ce secteur, les places prévues seront en nombre suffisant pour assurer la sécurité des stationnements mais également la circulation aisée des clients et usagers.

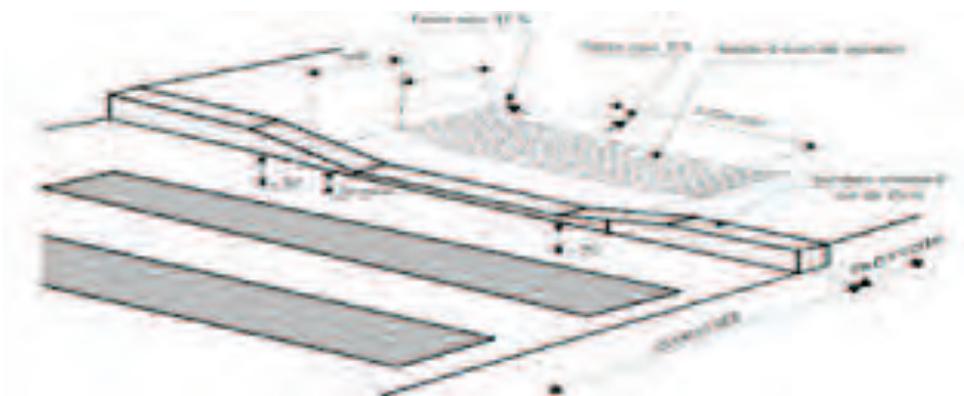
Les places à l'ouest de la zone de stationnement des commerces seront traitées en enrobé, en pavés joints verts ou joints gravillonnés.



Les stationnements sont irrigués par des noues végétalisées qui drainent et temporisent les eaux pluviales et les acheminent vers les bassins d'orages paysagers du projet.



3.5 : Prise en compte de l'accessibilité PMR



Un droit fondamental

L'accessibilité des PMR aux aménagements publics constitue désormais une obligation légale, il s'agit à la fois d'une obligation et d'une prise de conscience qui nous semble totalement justifiée et légitime vis-à-vis d'un public.

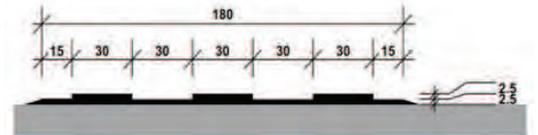
Participer à la vie sociale pour ceux qui ne peuvent se mouvoir ou qui ont des besoins spécifiques est un droit fondamental. L'inaccessibilité de la voirie est une cause première de handicap.



Dispositions à appliquer

Nous adopterons les dispositions du décret n°99-757 qui s'appliquent aux voies nouvelles, voiries et trottoirs et la circulaire apportant les précisions nécessaires à leur bonne application. Le cheminement, le franchissement de dénivellation ou de passage étroit, la détection des obstacles, la vision, l'écoute, la compréhension, le repérage et la compréhension des lieux, l'orientation, l'information,... tous ces usages doivent être pris en compte pour garantir la liberté d'accès de tous à un espace public de qualité. Après le tout voiture, il faut désormais partager les espaces pour le confort de tous.

Nous veillerons donc à adopter des pentes, largeurs, ressauts, dévers et traitements de surface conformes aux circulaires qui viennent de paraître. Toutefois, la pente naturelle existante constitue une véritable difficulté qu'il faudra gérer avec l'association des paralysés de France. Le choix du matériau, il sera important de penser « exploitation-tenu au gel-résistance mécanique » pour éviter les classiques désagréments liés aux fissures, à la glissance,....



4°) Les Aménagements Paysagers

4.1 : Les principes généraux

Le projet prévoit :

- la création de grands espaces verts paysagers
- l'implantation d'une aire de jeux
- la mise en place de noues végétalisées
- l'installation d'espaces plantés sur toute zone non occupée.

4.2. : L'aire de jeux:

L'implantation de l'aire de jeux s'inscrira dans le concept paysager de l'opération tout en gardant l'aspect ludique indispensable à ce type d'aménagement.

L'aire de jeux devra rester simple mais présente architecturalement pour accompagner les constructions du projet et retrouver un environnement naturel paysager.



Une place importante est réservée aux plantations pour redonner au site un aspect naturel.

Ces espaces verts sépareront les logements des voies de circulation (notamment de l'ancienne RN17) mais participeront également aux principes de biodiversité en favorisant l'installation d'écosystème

4.3 : Les places de parkings des commerces:

Les parkings de la zone de commerces seront traités dans le même esprit paysager que l'aire de jeux et des espaces verts de l'opération.



L'organisation générale des plantations suivra le principe de stratification pour permettre de filtrer la présence des voitures tout en privilégiant une perméabilité visuelle nécessaire pour des raisons de repère et de sécurité.



4.4 : Recyclage de matériaux:

Enfin, le projet prévoit, si les conditions techniques le permettent, de penser le recyclage de ces matériaux existants. Il est possible pour cela de mettre en œuvre un concassage grossier permettant un réemploi. Cette démarche permet de conserver une cohérence avec le passé du site et de limiter l'impact environnemental.



4.5 : Le Mobilier urbain:

4.5.1 Aménagements pour cycles :

Dans l'objectif de favoriser et inciter les déplacements doux et notamment l'utilisation du vélo, il sera installé sur l'ensemble du programme, des emplacements abri pour vélos.

Les emplacements privilégiés seront notamment à proximité de l'aire de jeux, des commerces et des équipements publics.

Chaque emplacement sera équipé de sorte à assurer et garantir le stationnement sécurisé des cycles.



4.5.2 Point d'Apport Volontaires :

Le projet prévoit la mise en place de points d'apports Volontaires sous forme de poubelles enterrées qui permettront la collecte et le tri des déchets auprès des riverains.

Les points d'apports volontaires seront répartis sur l'ensemble du projet de sorte à faciliter et inciter à l'utilisation de ces équipements.

Une concertation avec le SMAV sera menée de sorte à optimiser l'efficacité de ces installations.



4.5.3 Bancs :

Pour permettre la fréquentation des espaces verts, favoriser la rencontre intergénérationnel, il sera prévu la mise en place d'aire de repos et de détente équipé de bancs, d'assises diverses et d'équipements ludiques.



5°) La gestion des eaux pluviales :

Le projet intègre une gestion des eaux pluviales avec un rejet sur le réseau public à débit limité conformément au PLU, en privilégiant l'infiltration.

Les eaux de toiture seront tout d'abord récupérées à l'aide de cuves de récupération d'eau pour utilisation des habitations, le surplus sera infiltré directement.

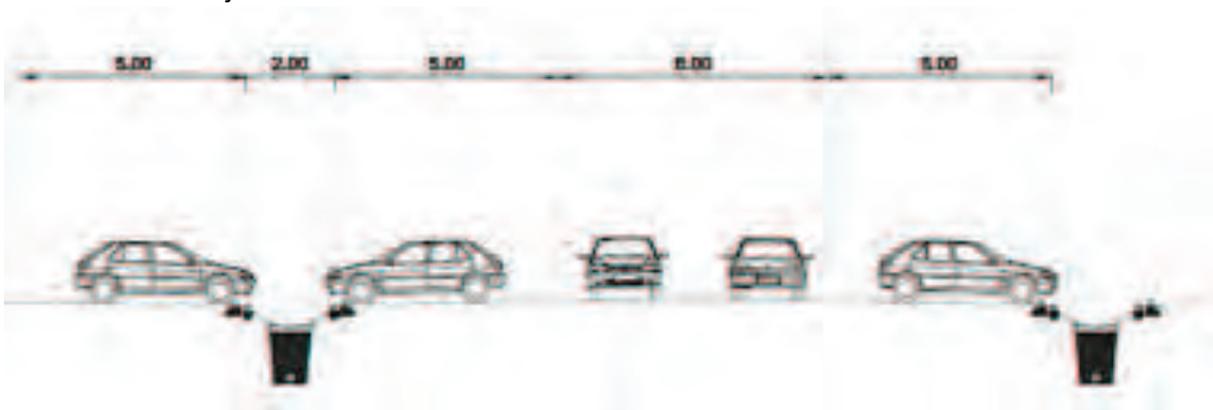
L'eau récupérée servira pour les besoins extérieurs (arrosage des jardins, lavage des véhicules, ...).

La solution envisagée pour la gestion des Eaux Pluviales se compose :

- Noues et bassins paysagers de collecte/décantation/filtration des eaux de parking
- Tamponnement de l'ensemble des eaux pluviales dans des bassins sous forme de grandes noues paysagères (Situés dans les zones d'espaces verts).



Les eaux pluviales de voiries et parkings seront collectées par des noues implantées entre les lignes de parkings. Ces noues permettront également le filtrage et la décantation des eaux avant rejet aux bassins.



Nous avons envisagé la création d'un tamponnement avant rejet au milieu récepteur.

La technique retenue consiste à privilégier les bassins paysagers de décantation et de tamponnement ainsi que l'utilisation de noues pour la récolte des eaux de ruissellement.

L'association de ces différents ouvrages améliore la situation par la nette diminution d'apport des eaux de ruissellement.

Les espaces verts des voiries, des parkings et des franges appliqueront des techniques dites alternatives à l'origine de la récupération, du tamponnement et du traitement des eaux

pluviales. Ces techniques s'appliquent par la mise en place de noues paysagères et de dépressions complétées de plantations de végétaux adaptés à la phytoremédiation (traitement des polluants éventuels). L'application des techniques alternatives entraîne une nouvelle réflexion sur les aménagements habituels. L'ensemble du dispositif classique routier est banni au profit d'un aménagement paysager de qualité répondant aux contraintes d'assainissement. Le traitement paysager des franges assurera la transition entre le projet et le reste de la zone.

Dans un souci de s'accorder avec l'environnement immédiat du projet, il s'agit de prolonger ce vocabulaire et de mettre en place des milieux humides. La mise en œuvre de cette gestion des eaux pluviales pourra éventuellement être accompagnée de cheminements piétons en bois à travers les bassins, et d'une signalétique à caractère pédagogique



Le retrait de plus de 20 m le long de l'ancienne RN17 permet un traitement paysager spécifique alternant bassins/noues paysagères et bosquets d'arbres. Les bassins d'orage profitent de la présence fréquente de l'eau pour développer une végétation particulière de milieu humide et /ou semi-humide. Les bosquets d'arbres reprennent le vocabulaire écologique défini précédemment et constituent des petits morceaux de biotope.



La structure du réseau sera la suivante :

- Canalisation principale de diamètre 315 à 500, avec regards de visite et bouche d'égout.
- Branchements pour reprise des lots par une canalisation de diamètre 300 mm avec regard de façade en limite de propriété Public/privé.
- Le cadre et tampon en fonte ductile sera de type circulaire pour se différencier de l'eau usée.

Nota : un branchement Eaux pluviales par lot.

Chaque acquéreur d'un lot disposera donc d'un regard de façade avec manchon de Ø 300mm et de longueur de 50 cm bouchonné en attente pour raccordement futur.

6°) Les eaux usées :

Le réseau d'assainissement eaux usées sera réalisé en canalisation PVC classe CR8, de diamètre 200 mm.

Le réseau eaux usées créé sera un réseau destiné aux effluents eaux résiduaires urbaines de type eaux usées domestiques.

La structure du réseau sera la suivante :

- Canalisation gravitaire principale de diamètre 200mm avec regards de visite.
- Branchements pour reprise des eaux usées des riverains par une canalisation de diamètre 200mm avec regard de façade en limite de propriété Public/privé.
- Le cadre et tampon en fonte ductile sera de type carré et à fermeture hydraulique pour se différencier des eaux Pluviales.

Nota : un branchement Eaux Usées par lot.

Chaque acquéreur d'un lot disposera donc d'un regard de façade avec manchon de Ø200mm et de longueur de 50 cm bouchonné en attente pour raccordement futur.

7°) Les réseaux divers :

7.1 : Eau potable et Défense Incendie:

Le projet sera desservi en eau potable via l'extension du réseau existant.

L'Aménageur réalisera sur l'ensemble de la zone, un réseau pour la distribution d'eau et la défense incendie.

En conséquence, la structure générale du réseau d'eau potable de la zone sera basée sur des canalisations DN 200 en PVC ou fonte jusqu'aux poteaux d'incendie posés par l'aménageur.

L'acquéreur assurera la réalisation de son branchement en relation avec le service gestionnaire. Le comptage sera situé en domaine privé à la limite public/privé

La défense incendie sera assurée par l'implantation de poteaux d'incendie de DN 100mm.

7.2 : Electricité:

Les travaux de Basse Tension et de Téléport seront réalisés par l'aménageur.
Le réseau sera entièrement souterrain.

Les parcelles seront desservies par des branchements avec coffret réduit implantés en limite de propriété ou, le cas échéant, par la création d'un poste « privé » selon les besoins de l'activité.

Les branchements comprendront :

- la liaison réseau-coffret en câble armé de type HN 33 s 33 Aluminium.
- les coffrets de comptage de type réduit placés à l'intérieur des lots en limite de propriété et posés sur socle.

Si nécessaire, il sera prévu la réservation foncière pour la mise en place de postes HTA pour l'ensemble du programme.

7.3 : Gaz:

Une convention de desserte en gaz sera signée, le cas échéant, avec les services de GDF.

7.4 : Eclairage Public:

L'éclairage public sera assuré par des candélabres.

La voirie, la voie mixte et les trottoirs seront éclairés par des candélabres et respecteront la législation en vigueur notamment l'arrêté du 8 décembre 2014 :

Art. 14. – Dispositions relatives à l'éclairage.

I. – Usages attendus :

La qualité de l'éclairage, artificiel ou naturel, des circulations intérieures et extérieures est telle que l'ensemble du cheminement est traité sans créer de gêne visuelle. Les parties du cheminement qui peuvent être source de perte d'équilibre pour les personnes handicapées, les dispositifs d'accès et les informations fournies par la signalétique font l'objet d'une qualité d'éclairage renforcée.

II. – Caractéristiques minimales :

Pour satisfaire aux exigences du I, le dispositif d'éclairage artificiel répond aux dispositions suivantes :

Il permet d'assurer des valeurs d'éclairement moyen horizontal mesurées au sol le long du parcours usuel de circulation en tenant compte des zones de transition entre les tronçons d'un parcours, d'au moins :

20 lux pour le cheminement extérieur accessible ainsi que les parcs de stationnement extérieurs et leurs circulations piétonnes accessibles ;

20 lux pour les parcs de stationnement intérieurs et leurs circulations piétonnes accessibles ;

200 lux au droit des postes d'accueil ;

100 lux pour les circulations intérieures horizontales ;

150 lux pour chaque escalier et équipement mobile.

Lorsque la durée de fonctionnement d'un système d'éclairage est temporisée, l'extinction est progressive. Dans le cas d'un fonctionnement par détection de présence, la détection couvre l'ensemble de l'espace concerné et deux zones de détection successives se chevauchent obligatoirement.

La mise en œuvre des points lumineux évite tout effet d'éblouissement direct des usagers en position « debout » comme « assis » ou de reflet sur la signalétique.

Une étude photométrique sera nécessaire pour valider les implantations des éclairages et pouvoir garantir le rendu ainsi que les performances demandées.

Dans l'objectif d'économie d'énergie, l'utilisation de matériel à l'aide d'ampoule Led est privilégiée.

7.5 : Télécommunication:

Réalisation par l'aménageur du génie civil avec gaines et chambres de tirage depuis la route départementale.

Chaque lot sera desservi par au minimum un fourreau de diamètre 42/45mm avec une chambre de tirage (L1T ou autre) située à l'intérieur des lots en limite de propriété.

Le câblage sera réalisé par les opérateurs dans le cadre des demandes d'ouverture de ligne effectuées par l'acquéreur.

7.6 : Fibre Optique:

Dans l'objectif d'une desserte future en fibre optique, il est prévu la réalisation par l'aménageur du génie civil avec gaines et chambres de tirage.

Chaque lot sera desservi par au minimum un fourreau de diamètre 42/45mm avec une chambre de tirage (L1T ou autre) située à l'intérieur des lots en limite de propriété.

ANNEXE 11

Notice descriptive architecturale et d'insertion dans le site



Appel à projet BAPAUME

Réaménagement complet du site de la caserne Frère

Notice descriptive architecturale et d'insertion dans le site



REPARTITION PROGRAMMATIQUE

Le projet intègre une véritable diversité typologique : logements collectifs, individuels et intermédiaires ainsi qu'une structure type béguinage. On trouve également au nord quelques commerces d'envergures et au sud un équipement public. Ce dernier avec l'immeuble de logements collectifs forment l'entrée sur le site. Situés à l'angle du Faubourg d'Arras et du prolongement de la rue d'Albert, leur échelle est en rapport avec ces grands axes et permettent d'assurer une transition juste vers le cœur d'îlot, les habitations individuelles et le béguinage. Un épanelage urbain. Le béguinage au cœur du site, par son échelle basse et sa forte végétalisation participe à la réintroduction de la nature en ville. Il s'articule autour d'un grand jardin collectif et est ponctué en périphérie de jardins privés. Enfin les logements individuels sont répartis sur l'ensemble du site, de part et d'autre de rues piétonnes. Les jardins individuels en rez de chaussé sont donc à l'interface avec les rues piétonnes et créent une autre lecture du projet. Plus proche, plus intime, en complément des axes forts et du Faubourg d'Arras.

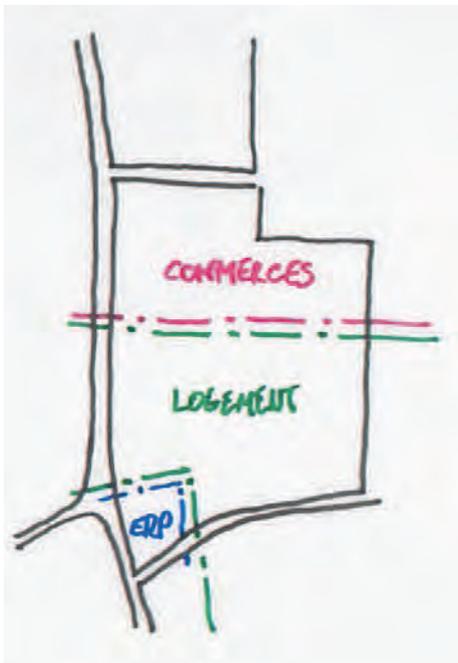
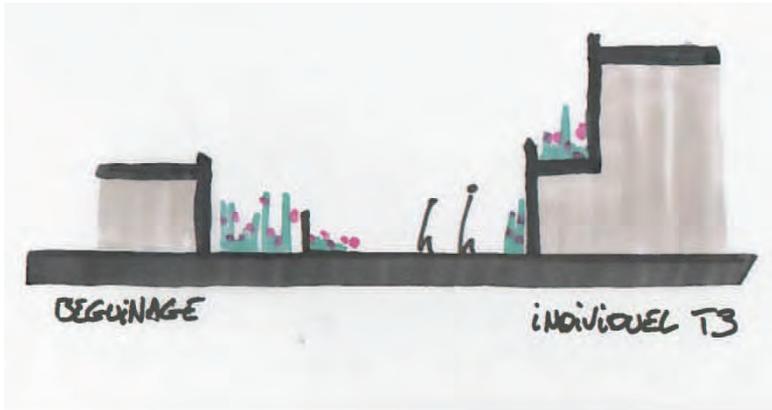


Schéma de répartition programmatique

VOLUMETRIE

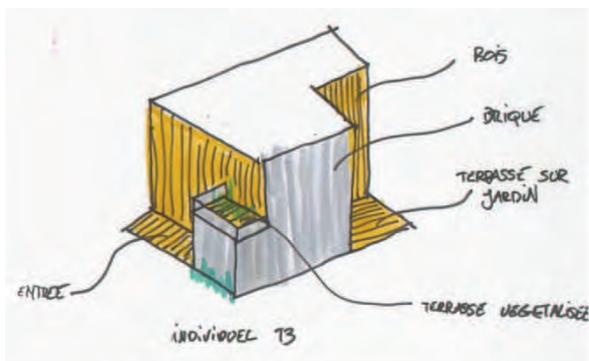
Le projet s'appuie sur une volumétrie architecturale simple et cohérente qui participe à la création de différents rapports d'échelles en lien avec les situations particulières. Tandis que le logement collectif culmine sur l'angle avec le Faubourg d'Arras en R+3, des jeux de retraits permettent d'animer le volume et de ponctuer ce dernier de jeu d'ombre et de lumière. D'un point de vue fonctionnel, ces retraits assurent pour chaque logement un accès sur une terrasse privative orientée sud ou sud-ouest. De même, les logements individuels dont le volume principal est en R+1 sont ponctués de décalages et retraits à l'interface avec les rues piétonnes. Ce jeu volumétrique rythme la rue piétonne, introduit une variété de forme et assure des fonctions telles que porche d'entrée ou terrasse végétalisée. Côté jardin, ces retraits volumétriques favorisent la pénétration de la lumière dans les logements côté sud et permettant la création d'espaces extérieurs intimistes. Enfin, le béguinage en simple rez-de-chaussée, s'articule autour d'un jardin extérieur partagé. Ses volumes bâtis sont ponctués par des creux qui rythment les façades, et assurent les fonctions d'entrées individuelles ou terrasses.



Coupe de principe sur une rue piétonne

MATERIALITE

Dans un souci d'intégration au contexte urbain de la ville de Bapaume, la brique rouge est envisagée comme matériau principal. Couleur, forme et mise en œuvre confèrent aux volumes bâtis une forte expressivité. Un subtil jeu de couleurs, d'ombres et de lumières se fait naturellement par l'emploi de la brique. Elle est également pour les usagers une forte caractéristique de l'ambiance urbaine des maisons de ville et de l'échelle individuelle du logement. En complément le bois ayant tendance à se patiner avec le temps apporte un réel contraste à la colorimétrie du projet. Tandis que la brique est envisagée pour le volume, le bois trouve place dans les formes de creux évoquées précédemment. Ainsi matière et forme se conjuguent et se révèlent l'une l'autre dans un ensemble cohérent.



Axonométrie de principe sur un logement individuel



Terrasse extérieure



Brique locale



Bardage bois ajouré type mélèze

C384 - BECI BAPAUME

DOSSIER C384-BECI BAPAUME
PROJET BECI Bapaume
CONCERNE P3 PERMIS D'AMÉNAGER
DATE 13/11/2018
ARCHITECTE AVANTPROPOS S.A., EMMANUEL DHENIN.



AVANTPROPOS
ARCHITECTES

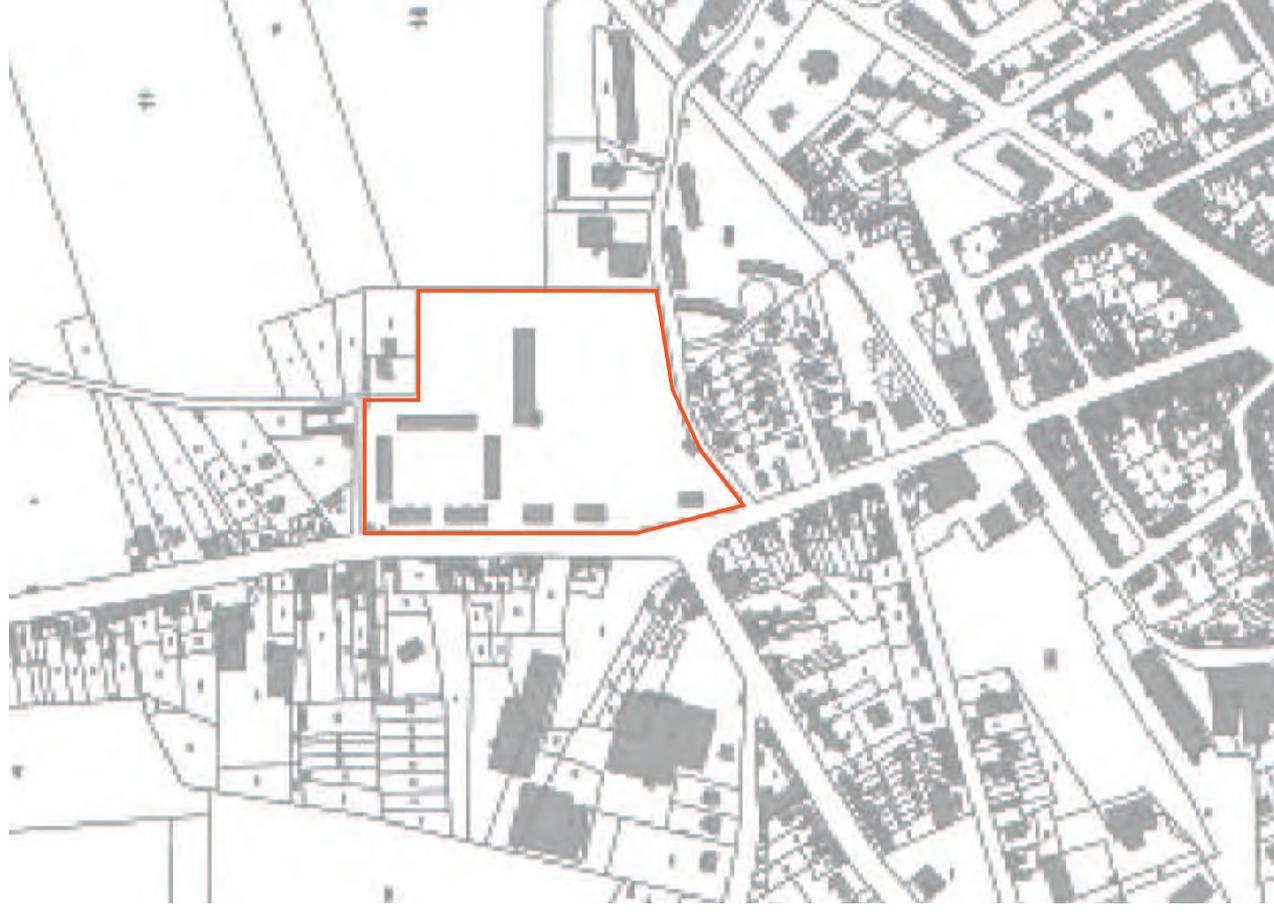


 PROMODUNE
P R O M O T I O N I M M O B I L I È R E

G R O U P E
BECI 

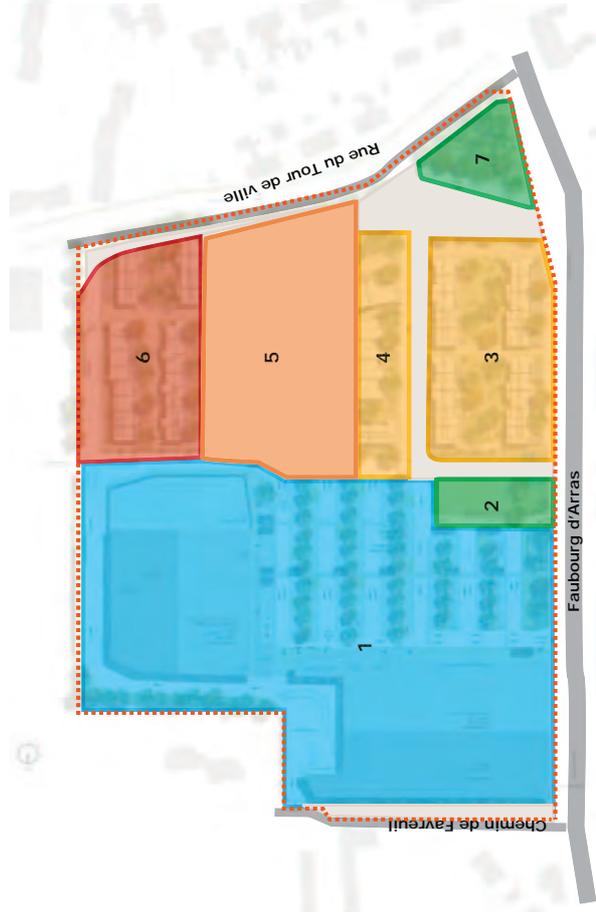
SOMMAIRE

3	SITUATION DU PROJET
4	PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT DU TERRAIN
5	MATÉRIALITÉ ET TRAITEMENT DES FAÇADES
6	TRAITEMENT DES ESPACES VERTS
7	SCHEMA D'INTENTIONS





Localisation de la caserne Frère à BAPAUME



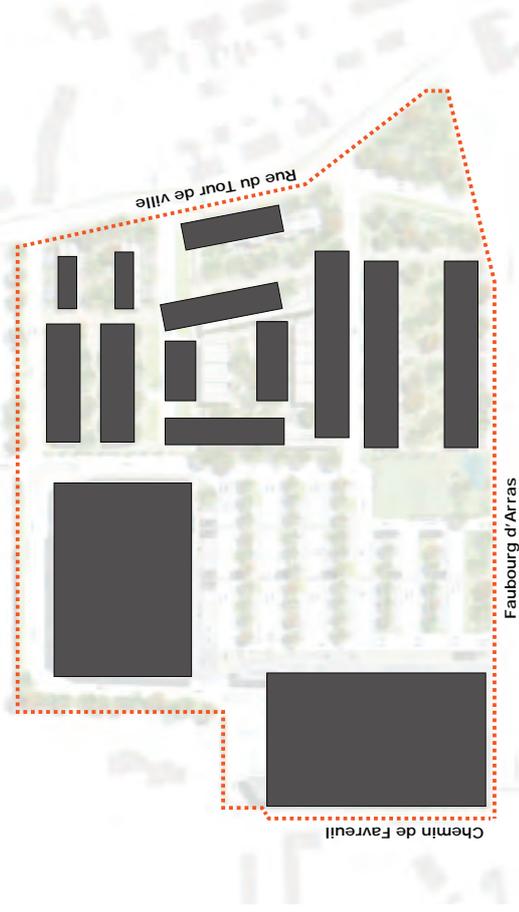
PRINCIPE DE RÉPARTITION DU PROGRAMME

- 1 Zone de commerces
- 2 et 7 Réserves Foncières
- 3 et 4 Maisons Individuelles
- 5 Logements en Béguinage
- 6 Logements Intermédiaires

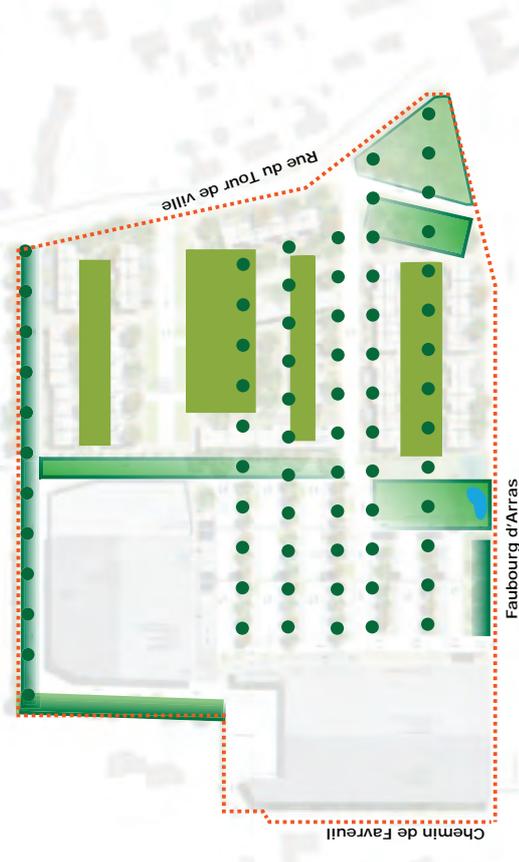


PRINCIPE DE CRÉATION DES VOIRIES

- ↔ ACCÈS VÉHICULE LÉGER
- ↔ ACCÈS VÉHICULE LÉGER
- ◊ ACCÈS VÉHICULE LÉGER
- ◊ ACCÈS PIÉTON



PRINCIPE D'IMPLANTATION DU BÂTI



PRINCIPE D'IMPLANTATION DES ESPACES PAYSAGERS



Bardage bois ajouré

Tasseau bois: essence Mélièze purgé
d'Aubier non traité.

Dimension 65x170cm avec un espacement des lames à régler en fonction des nervures du bardage métallique.



Pare pluie en bardage métallique nervurée

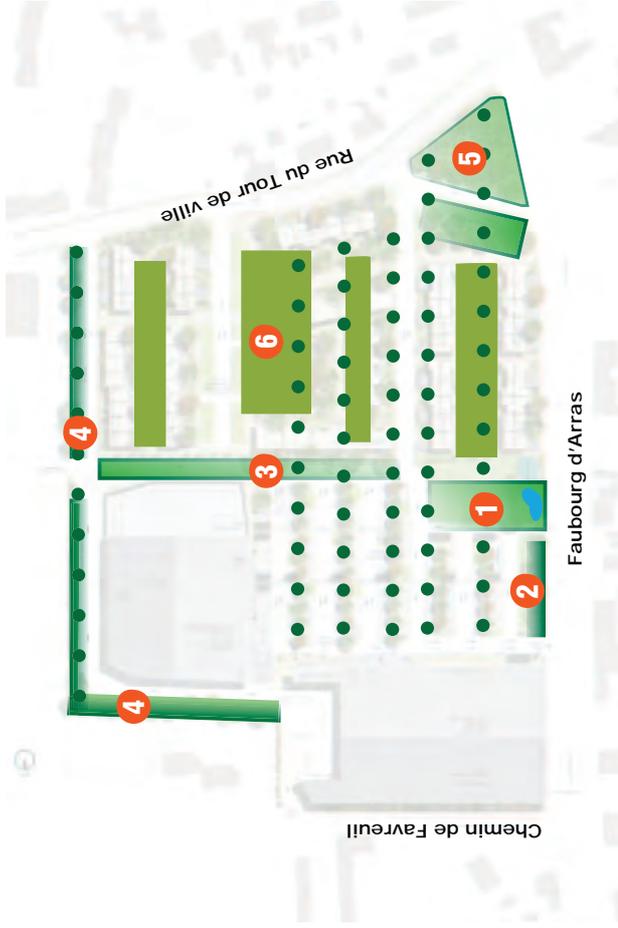
RAL 7022



Panneau de bardage minéral

Panneau en fibre-ciment type EQUITONE
chez ETERNIT Teinte gris foncé





4 Strate Arborée

Composée d'arbres haute tige et d'une haie vive, permet de créer un masque végétal par rapport aux futurs aménagements voisins.

5 Réserve foncière

La réserve foncière sera ensemencés permettant d'assurer un équilibre des pleins et des vides avec le bâti, favoriser la biodiversité et créer un mise en scène des bâtiments. Un semi de graminées fauchés deux fois par an sera privilégié afin de s'inscrire dans une démarche paysagère: une trame végétale la plus naturelle possible gérée de manière différenciée.

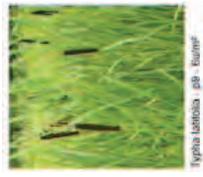
6 Jardin commun du béguinage

Un espace semi-privé, ouvert à l'ensemble de l'îlot, avec une ambiance végétale cohérente avec le reste de l'unité foncière.

1 Réserve Foncière avec Bassin Paysager



Plantes hygrophiles: Acer circinatum, Corylus Avellana, Lonicera, Acer campestre, Crataegus X lavallei, Ribes, Acer pseudoplatanus, Deutzia, Pinus mugo, Alnus glutinosa Eleagnus x ebbingei, Prunus padus, Alnus incana, Euonymus europaeus Quercus robur, Betula nana, Fraxinus, Rhamnus, Clematis, Juglans regia, Salix alba Cornus ligustrum, Salix caprea, Salix fragilis, Tsuga canadensis, Rosa canina



2 Front Végétal



Prolongement du Front Bâti par un Front Végétal : Pose d'un muret en pierre pour créer une continuité avec l'alignement des bâtiments en front à rue, doublé d'un écran végétal constitué de graminé et d'arbres hautes tiges.



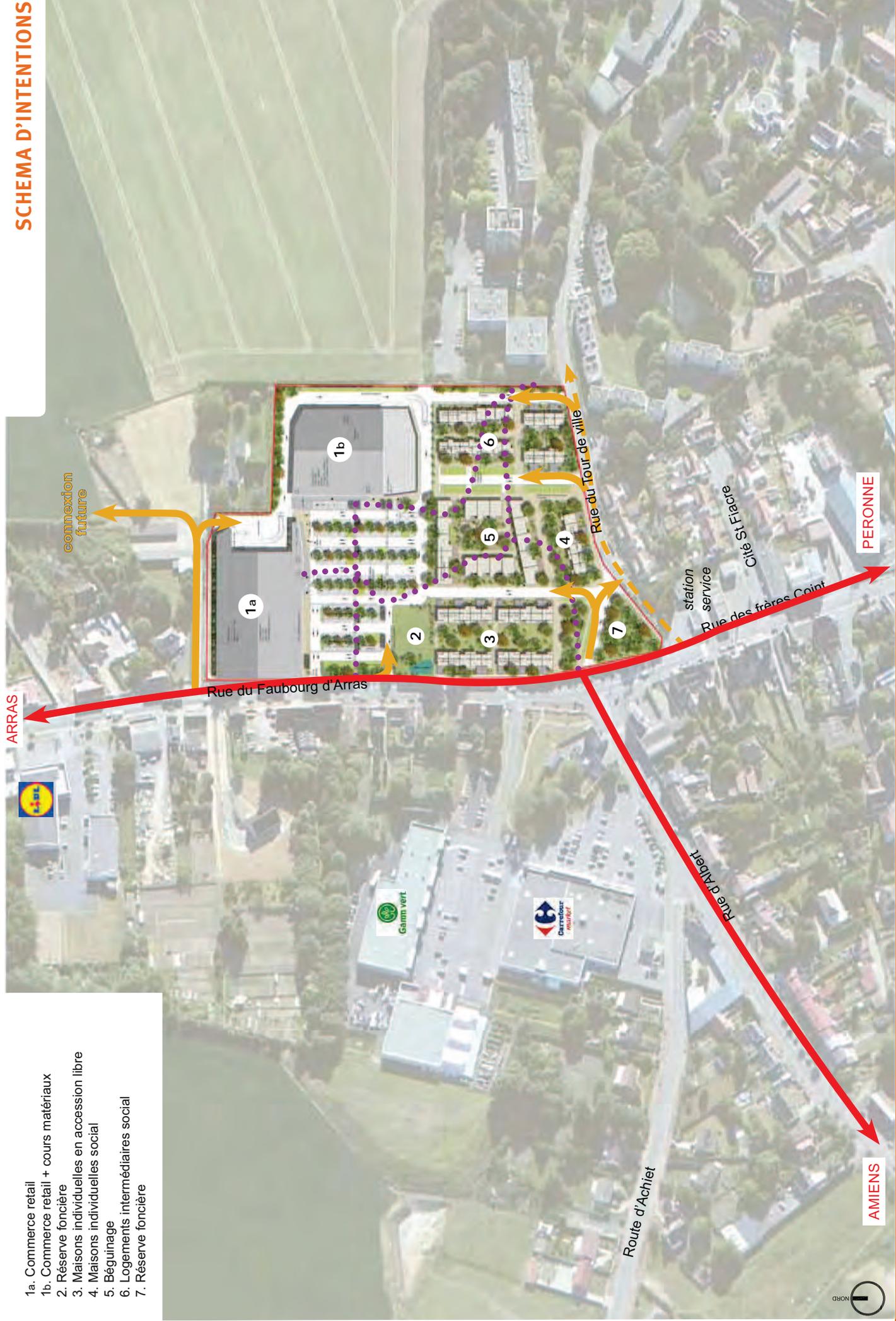
3 Ecran Végétal



Créer un écran végétal entre les commerces et les logements : Plantes arbusives et tapisantes permettant de créer un filtre végétal entre les zones, avec un effet de densité plus important devant le bâtiment bricomarché.



SCHEMA D'INTENTIONS



- 1a. Commerce retail
- 1b. Commerce retail + cours matériaux
- 2. Réserve foncière
- 3. Maisons individuelles en accession libre
- 4. Maisons individuelles social
- 5. Béguinage
- 6. Logements intermédiaires social
- 7. Réserve foncière

INSERTION PAYSAGERE ET ARCHITECTURALE

13 Novembre 2018

C384 BECI BAPAUME

PRESENTATION DU SITE

Le projet se situe sur le site de l'ancienne caserne Frère à BAPAUME (62 450). Situé à l'entrée Nord de la ville, il est accessible par le Faubourg d'Arras; l'une des artères principales de la ville.

Le projet s'insère dans une partie de la ville qui constitue déjà un tissu urbain mixte composé de commerces et logements. On retrouve à proximité du site les enseignes, Gamme Vert, Carrefour,...

A l'Est du projet se trouve une zone à caractère naturel destinée à être urbanisée à court terme, à vocation principale d'habitat.

Vers Arras, le bâti est éparpillé, composé principalement de maisons individuelles isolées et de bâtiments commerciaux en retrait de la voirie. En direction du centre-ville le bâti se densifie en créant un front bâti.

PRINCIPE D'IMPLANTATION DU PROGRAMME

L'assiette globale de l'opération est de 36 953m², la surface est répartie en deux parties équivalente entre commerces (49%) et logements (51%).

Il est prévu de rétrocéder 7.2% de l'assiette globale pour la création ou l'élargissement des voiries: 2.2% de la surface dédiée aux commerces et 12.3% de la surface dédiée aux logements seront rétrocédées.

En plus de la mixité de programme entre logements et commerces, une diversité est créée dans l'offre des logements, en proposant des maisons individuelles, des logements intermédiaires et béguinage.

COMPOSITION DE L'ILOT

Au Sud de l'unité foncière on retrouve les logements en liaison avec le centre-ville et le développement futur de la ville à l'Ouest. Au Nord de l'unité foncière se développe deux bâtiments commerciaux et leur parking attenant.

51 BOULEVARD DE BELFORT
59042 LILLE CEDEX
T. 03 20 62 10 00

54 RUE HENRI DE REGNIER BP7022
14601 HONFLEUR CEDEX
T. 02 31 98 08 36

20 AVENUE VERAN DUBLE
84300 CAVAILLON
T. 04 90 79 33 78

www.avantpropos.com

L'îlot est ainsi divisé en 7 Lots:

- Lot 1: Commerces
- Lot 2 : Réserve Foncière
- Lot 3: Maisons individuelles en accession libre
- Lot 4: Maisons individuelles social
- Lot 5: Logements en béguinage social
- Lot 6: Logements intermédiaire social
- Lot 7: Réserve Foncière

TRAITEMENT DE LA FAÇADE ET PIGNON A RUE

Afin de tisser un lien avec le front bâti existant du centre-ville, La façade sur le Faubourg d'Arras sera traitée comme façade principale pour les logements et les commerces.

Une attention particulière au choix des matériaux du bâtiment Intermarché permettra de créer une nouvelle identité à l'échelle de l'îlot mais également de la ville. Aucune façade ne sera considérée comme "arrière". Toutes les façades du bâtiment seront traitées avec soin et harmonisées entre elles.

TRANSITION ENTRE COMMERCES ET LOGEMENTS

Les plantations futures s'inscrivent dans une ambiance végétale cohérente sur l'ensemble de l'unité foncière.

Les espaces libres non plantés serontensemencés permettant d'assurer un équilibre des pleins et vides avec le bâti, favoriser la biodiversité et créer une mise en scène du bâtiment.

Pour créer des espaces visuellement ouverts, les surfaces ne faisant l'objet d'aucun aménagement spécifique serontensemencées d'un semis de graminées fauchés deux fois par an. Ces espaces s'inscrivent dans une démarche paysagère choisie : Une trame végétale la plus naturelle possible gérée de manière différenciée.

Le matériau béton coulé sera systématiquement utilisé sur les surfaces piétonnes non circulées. Sur les espaces circulées sera mis en œuvre un enrobé noir.

Les cheminements piétons se prolongeront afin de créer des connexions entre les logements et l'accès aux commerces.

Une frange paysagère sera mise en place sur l'axe Est-Ouest, permettant de créer une mise à distance entre les commerces et les logements.

Le choix des plantations privilégiera les essences locales et les essences qui nécessitent peu d'entretien.

GESTION DES EQUIPEMENTS TECHNIQUES

La hauteur de l'acrotère des magasins permettra de cacher les équipements techniques installés en toiture.

ANNEXE 13
Etude de trafic

INTERMARCHÉ À BAPAUME

ÉTUDE CIRCULATION

OBJET DE L'ETUDE:

OBJET ET METHODOLOGIE DE REALISATION

Introduction

Dans le cadre du projet sur l'ancienne caserne Frère, Verdi a réalisé une étude de trafic afin de déterminer les impacts du futur projets (commerces + logements) sur les flux et axes existants.

Diagnostic

Cette étude s'est déroulée de la manière suivante:

Projet

Phase 1 : étude et analyse de l'existant grâce au recueil des données de trafic actuel.

Impacts

Phase 2: impact du programme sur l'infrastructure actuelle (basé sur des hypothèses de génération et de répartition de trafic).

Conclusions

SOMMAIRE

- ❑ L'état initial des déplacements dans le secteur
- ❑ La description du projet d'aménagement
- ❑ Trafics futurs prévus à l'ouverture et impacts
- ❑ Conclusion et préconisations éventuelles

- **uvp** : unité véhicule particulier. C'est une unité de trafic permettant de comparer des flux entre eux moyennant une équivalence d'occupation de la voirie en fonction de la longueur du véhicule considéré (1 camion = 2 uvp en moyenne, 1 vélo = 0,3 uvp, ...).
- **TV** : Tous Véhicules. C'est une autre unité de trafic ne différenciant pas les **VL** (Véhicules Légers) des **PL** (Poids Lourds), chacun étant compté pour un véhicule.
- **HP** : Heure de Pointe. Il s'agit de la période de 60 minutes pendant laquelle l'ensemble des trafics mesurés (hors vacances scolaires et jours fériés) sont les plus forts sur le secteur étudié. Cette période ne commence pas forcément à l'heure « pile » officielle mais peut débuter au quart, à la demie ou au trois quart (par exemple : entre 7h15 et 8h15, 16h45 et 17h45, ...). Elle se décline selon 3 moments :
 - **HPM** : Heure de Pointe du **M**atin, heure la plus chargée d'un mardi ou un jeudi entre 6h00 et 11h00 ;
 - **HPS** : Heure de Pointe du **S**oir, heure la plus chargée d'un mardi ou un jeudi entre 16h00 et 21h00 ;
 - **HPS vendredi** : Heure de Pointe du **S**oir d'un **vendredi**, heure la plus chargée d'un vendredi entre 16h00 et 21h00 ;
 - **HPW** : Heure de Pointe du **W**eek-end, heure la plus chargée d'un samedi entre 14h00 et 20h00.
- **PPM** : Période de Pointe du **M**atin. C'est un intervalle de temps de plus d'une heure incluant l'HPM.
- **PPS** : Période de Pointe du **S**oir. C'est un intervalle de temps de plus d'une heure incluant l'HPS.
- **TàD** : Tourne à Droite. Cela qualifie une voie (par extension le flux) accueillant des véhicules souhaitant tourner à droite dans un carrefour. Dans un giratoire, le **TàD direct** est une voie permettant le shunt de l'anneau du giratoire entre 2 branches successives.
- **TàG** : Tourne à Gauche. Le terme qualifie une voie de stockage (par extension le flux) accueillant dans un carrefour les véhicules souhaitant tourner à gauche. Les giratoires ne permettent pas d'aménager de TàG directs.
- **TMJA** : Trafic Moyen Journalier Annuel. Initialement, c'est la somme des quantités de trafic relevées durant une année complète en section courante d'un axe (sens séparés ou non) divisé par 365 jours (366 si l'année est bissextile). Cet indicateur s'exprime en véhicules par jour (1 voiture = 1 camion = 1 véhicule) complété généralement par le pourcentage de poids-lourds : XXX véh./j (nn %PL).
- **TMJO** : Trafic Moyen Jour Ouvrable. Le concept est le même que pour le TMJA mais limité aux jours de semaine hors dimanches (et jours fériés) et samedis (et veilles de jours fériés). Généralement, hors lieux touristiques, le TMJO est plus fort que le TMJA.
- **Non-marié** : se dit d'un véhicule, dans une enquête cordon, repéré à **un seul poste** (d'entrée ou de sortie) durant toute la durée de l'enquête donc ne permettant pas de tracer son itinéraire.

ETAT INITIAL ET ANALYSE: ENQUÊTE DE COMPTAGES RÉALISÉS

- **Introduction**
 - Une enquête circulation a été réalisée du 14 juin 2018 au 26 juin 2018
- **Etat initial et analyse**
 - Comptages réalisés sur la rue du Faubourg d'Arras à l'Ouest du site de projet.
- **Projet**
 - Pose d'un compteur automatique aux abords de la future zone d'implantation du 20 juin au 26 juin (rue du Faubourg d'Arras - 1 compteur par sens avec distinction VL/PL)
- **Impacts**
 - Comptages directionnels réalisés sur deux carrefours (A, B), le jeudi 11 juin 2018 de 7h 30 à 9h00 et de 16h30 à 18h30. Ils permettent de définir le trafic sur les carrefours reliant la zone d'étude au réseau viaire structurant.



ÉTAT INITIAL ET ANALYSE: ANALYSE DU TRAFIC HEBDOMADAIRE – FAUBOURG D'ARRAS



Analyse globale:

- Le niveau de trafic est relativement peu élevé dans les deux sens de circulation.
- Le niveau de trafic est constant du lundi au jeudi, avec une légère hausse le vendredi (environ 14%) par rapport aux autres jours ouvrés pour les deux sens de circulation.
- Le samedi le trafic ne baisse que légèrement par rapport aux jours ouvrés (diminution de 6.5% par rapport aux jours ouvrés) . Le dimanche il diminue de 32% environ.
- Le niveau de trafic des poids-lourds est de 5% à HPM et 3.3% à HPS.

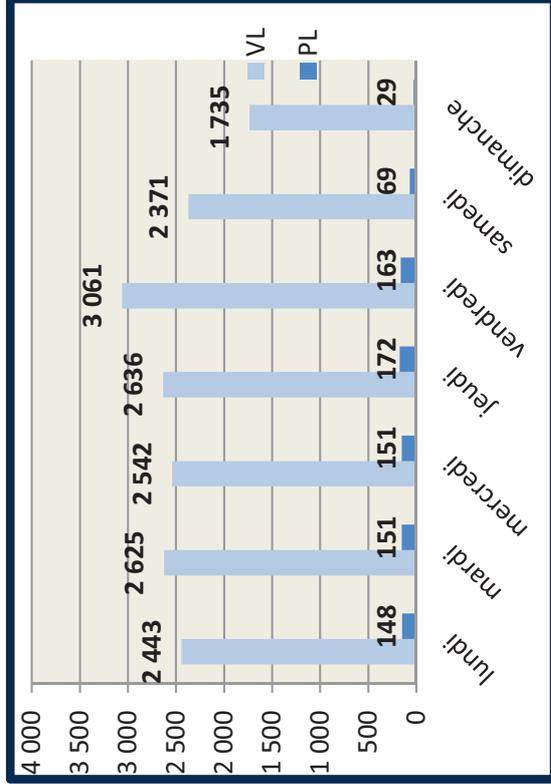
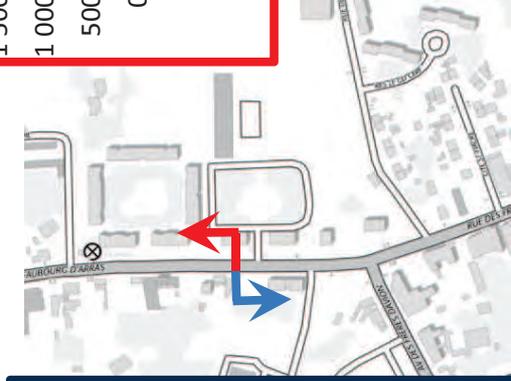
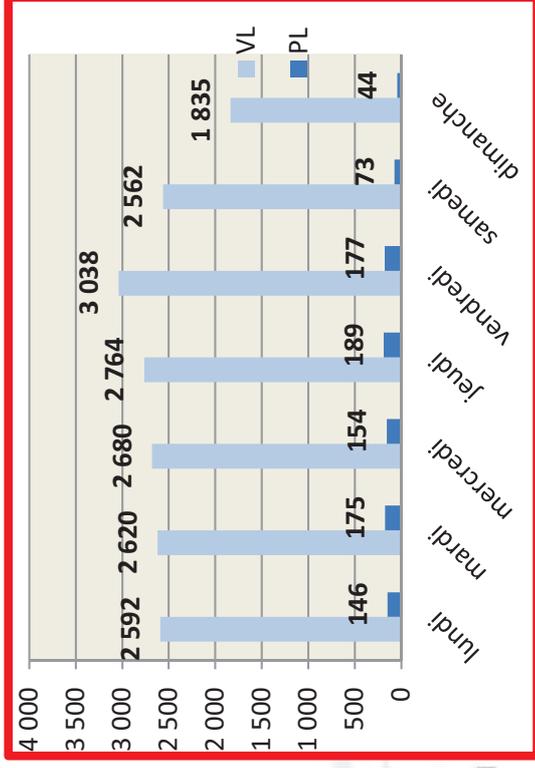
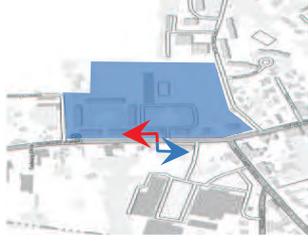
Introduction

Etat initial
et analyse

Projet

Impacts

Conclusions



ÉTAT INITIAL ET ANALYSE: ANALYSE DU TRAFIC HEBDOMADAIRE – FAUBOURG D'ARRAS



Analyse globale:

- Dans le sens 1 (en bleu) les heures de pointe à HPM et à HPS sont marquées : le trafic est pendulaire: domicile – travail
- Dans le sens 2 (en rouge) l'heure de pointe à HPM est moins marquée.
- Même si les heures de pointe sont identifiables, le trafic reste relativement important tout au long de la journée

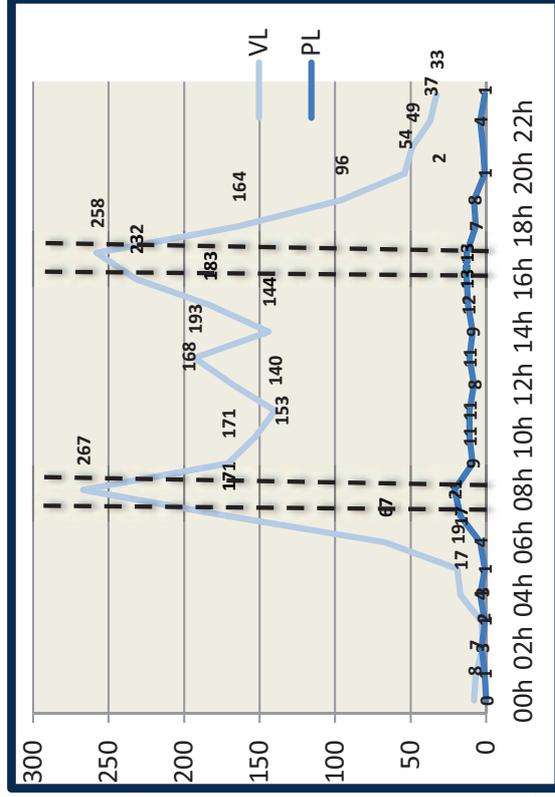
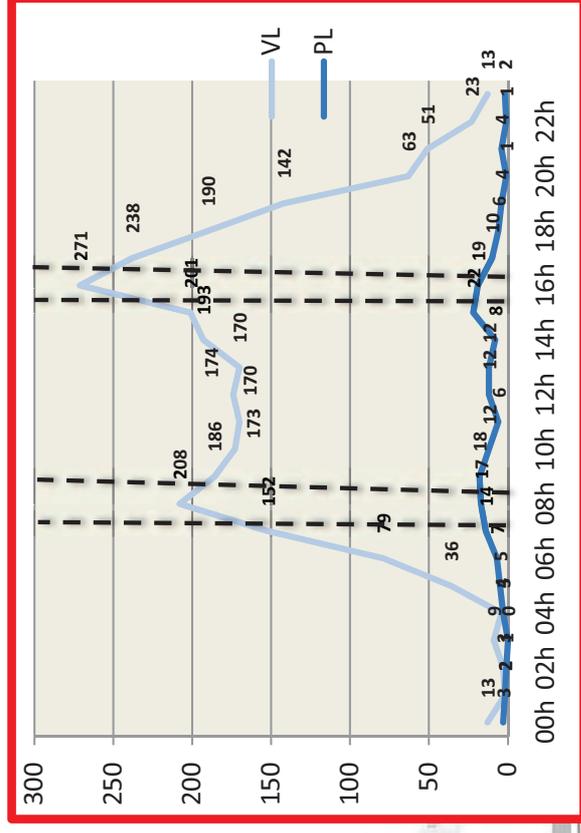
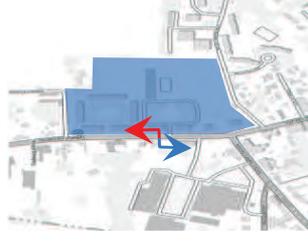
Introduction

Etat initial et analyse

Projet

Impacts

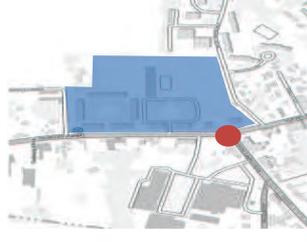
Conclusions



ÉTAT INITIAL ET ANALYSE: TRAFIC ACTUEL AU CARREFOUR A – JEUDI

Analyse globale:

- Heure de pointe du matin (HPM): 7h30 à 8h30 et heure de pointe du soir (HPS): de 17h30 à 18h30.
- Le trafic est important sur le Faubourg d'Arras à HPM et à HPS
- Carrefour géré par cédez le passage



Etat initial
et analyse

Projet

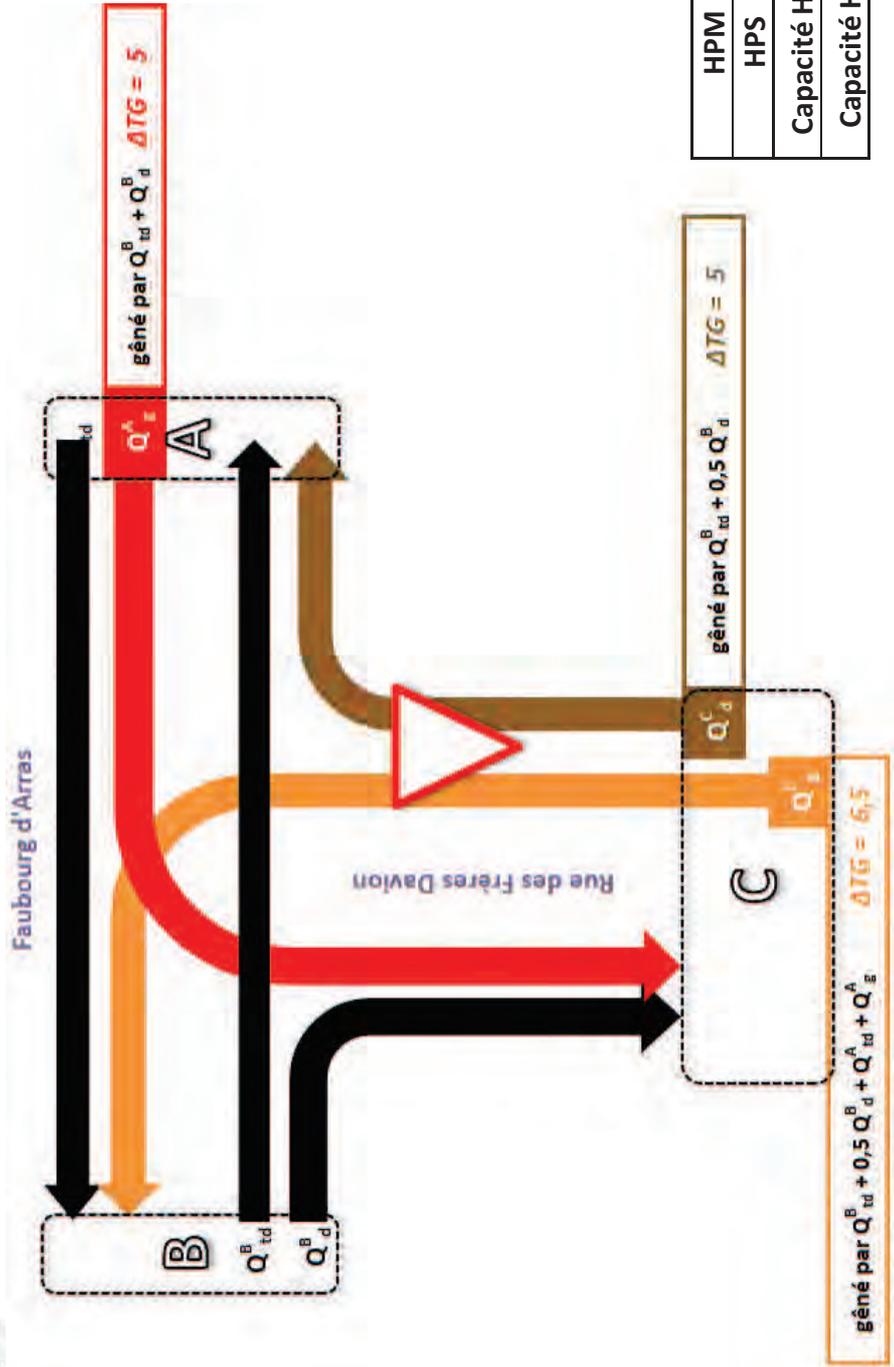
Impacts

Conclusions



ÉTAT INITIAL ET ANALYSE: CALCUL DE CAPACITÉ ACTUELLE DU CARREFOUR A

Introduction



Etat initial et analyse

Projet

Impacts

	QAg théorique	QCg théorique	QCd théorique
HPM	933 uvp/h	401 uvp/h	966 uvp/h
HPS	901 uvp/h	275 uvp/h	920 uvp/h
Capacité HPM	79%	92%	72%
Capacité HPS	74%	78%	71%

Conclusions

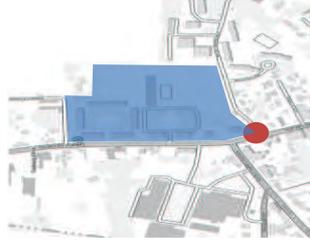
- Bonnes réserves de capacité pour les deux horaires étudiés. Le trafic s'écoule de manière fluide.

Note: Des problèmes de circulation sont observés lorsque % de réserve de capacité <20%

ÉTAT INITIAL ET ANALYSE: TRAFIC ACTUEL AU CARREFOUR B – JEUDI

Analyse globale:

- Heure de pointe du matin (HPM): 7h30 à 8h30 et heure de pointe du soir (HPS): de 17h30 à 18h30.
- La rue du Tour de Ville est peu utilisée.
- Ce carrefour est géré par cédez le passage.

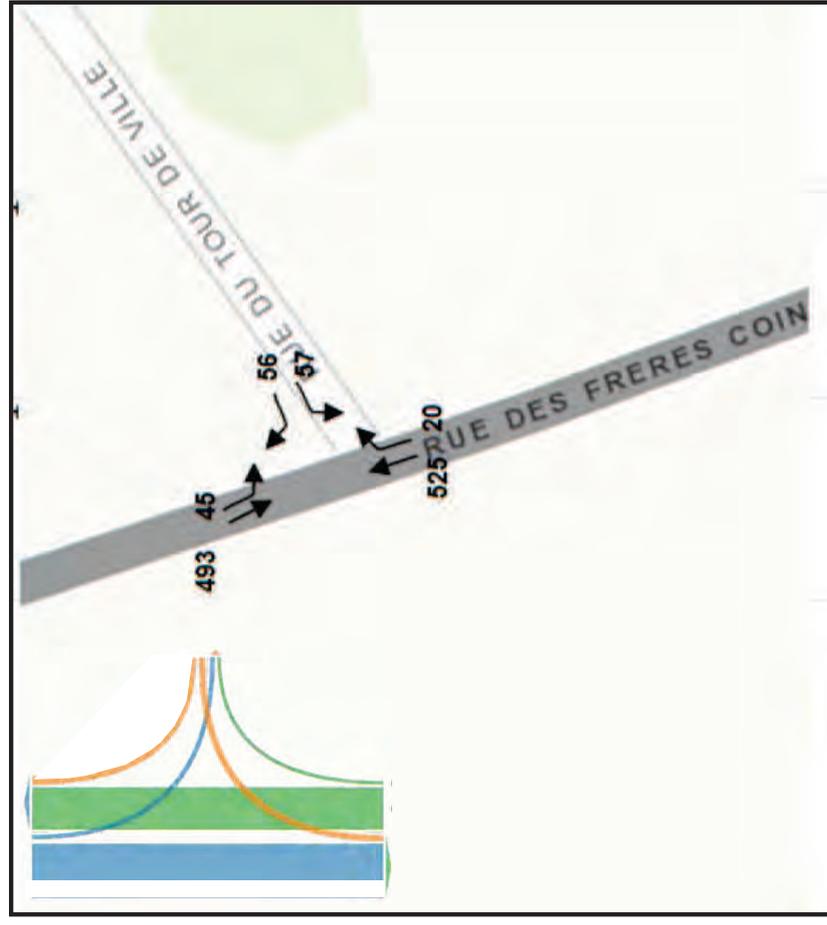


Etat initial
et analyse

Projet

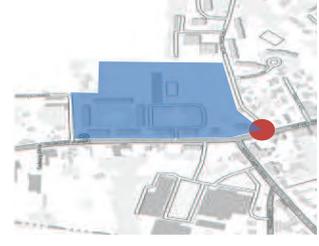
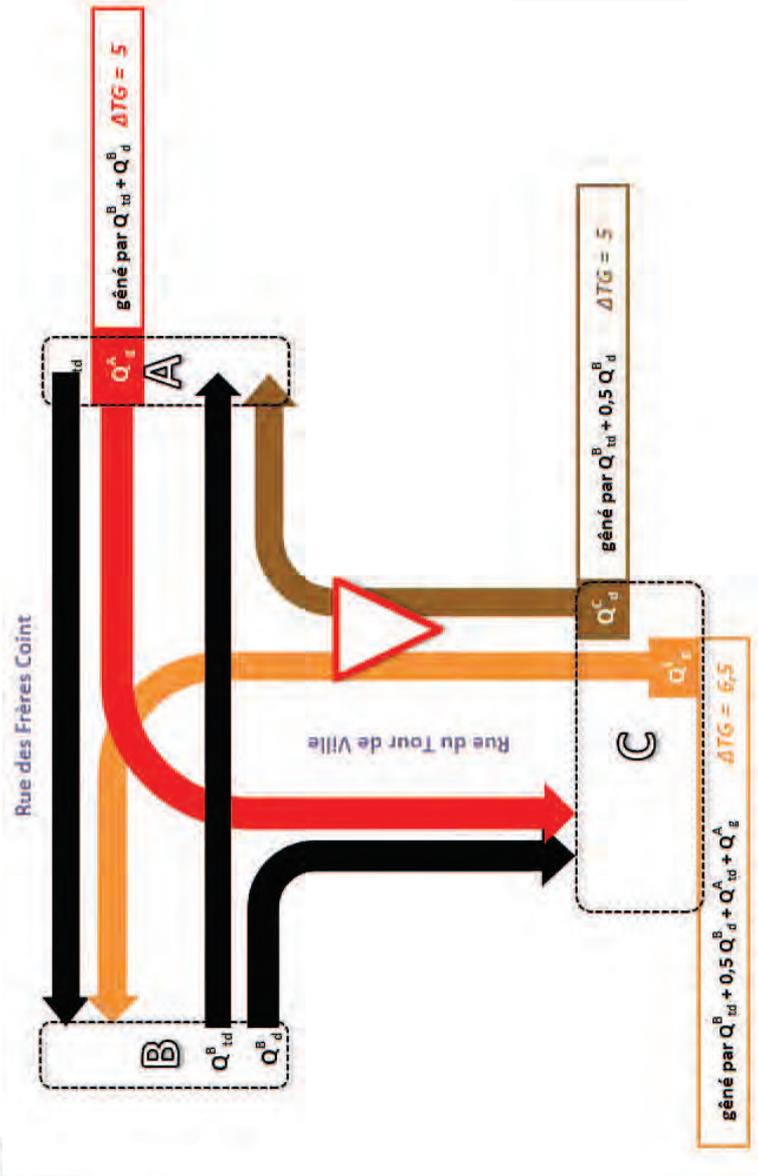
Impacts

Conclusions



Introduction

Etat initial et analyse



Projet

Impacts

	QAg théorique	QCg théorique	QCd théorique
HPM	878 uvp/h	304 uvp/h	882 uvp/h
HPS	689 uvp/h	199 uvp/h	697 uvp/h
Capacité HPM	97%	91%	94%
Capacité HPS	93%	71%	92%

- Bonnes réserves de capacité pour les deux horaires étudiés. Le trafic s'écoule de manière fluide.

Conclusions

Note: Des problèmes de circulation sont observés lorsque % de réserve de capacité <20%

TRAFICS FUTURS: RÉPARTITION EN FONCTION DES COMMUNES DES FLUX NAVETTEURS

Introduction

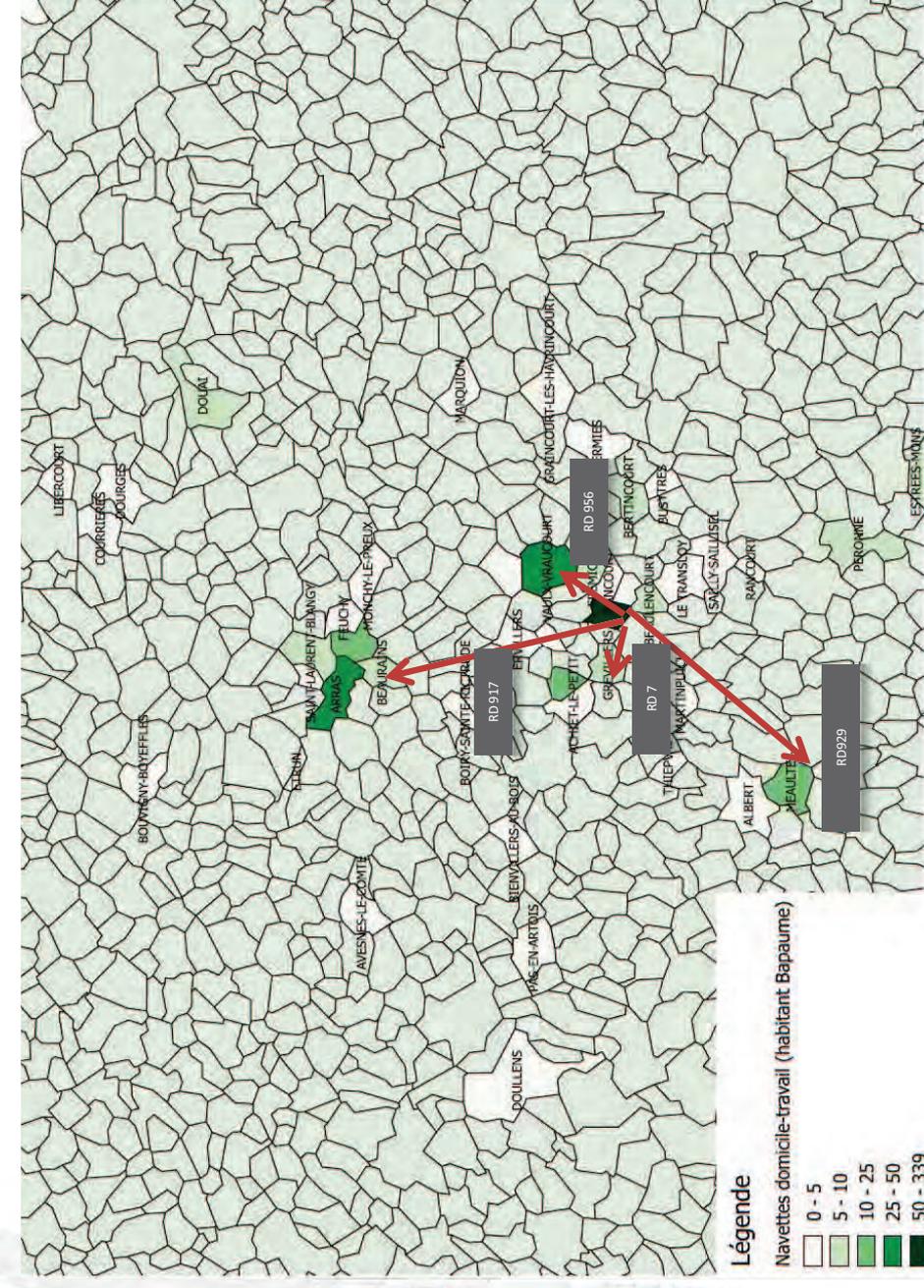
Lieux de travail des habitants de Bapaume – 1269 actifs en 2015

Diagnostic

Traffic
futurs

Impacts

Conclusions



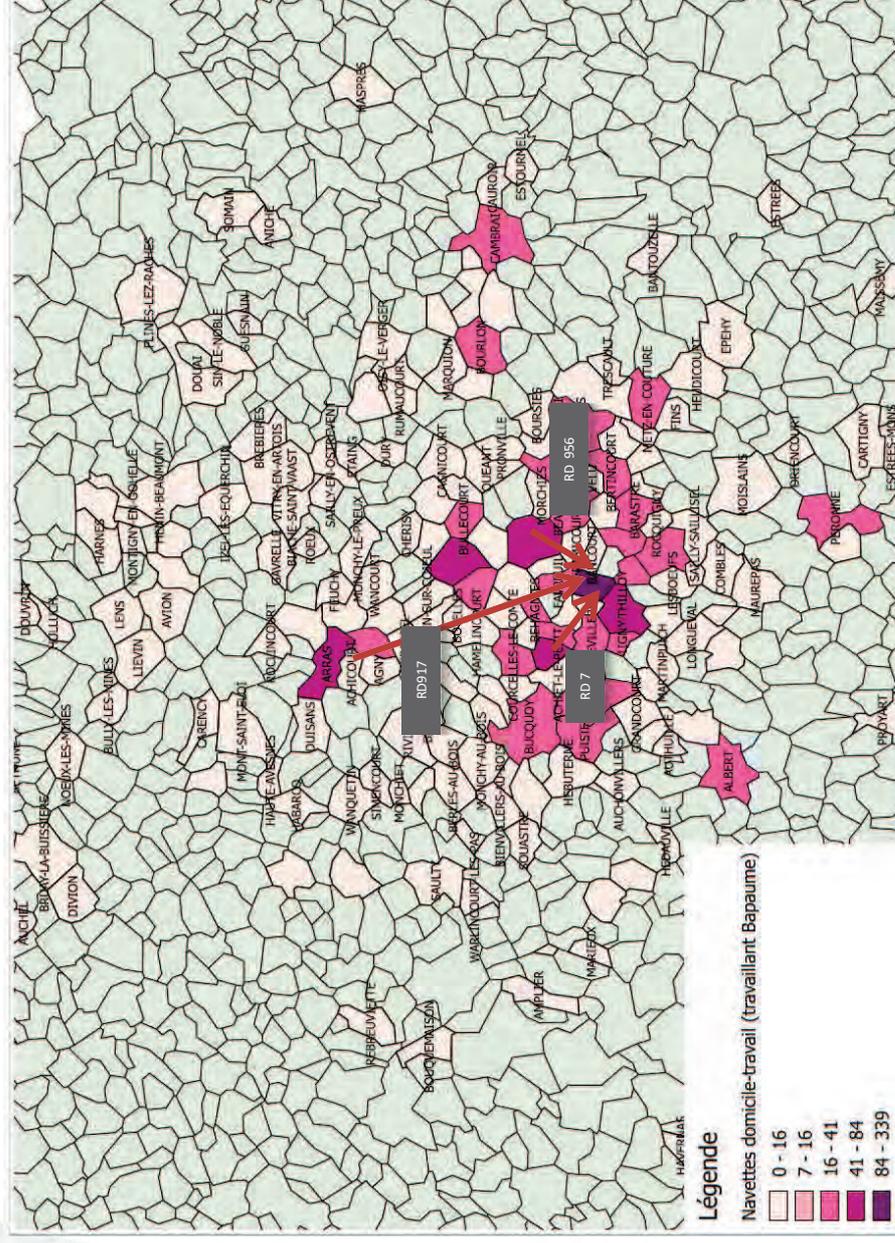
Répartition réalisée à partir des données navetteurs - INSEE 2014

- La majorité des habitants de Bapaume travaille à Bapaume (45%).
- Le reste des navetteurs travaillent à :

- Arras (5%) : RD917
- Vaulx-Vraucourt (6%) : RD956
- Tilloy-Les-Mofflaines (5%) : RD917
- Meaulte (3%) : RD929

La majorité des navetteurs empruntent le Faubourg d'Arras et se dirigent vers le sud du site de projet (Bapaume). Une part des habitants de Bapaume se dirigent vers le nord via le Faubourg d'Arras également.

Domiciles des navetteurs travaillant à Bapaume - 2865 emplois en 2015



Répartition réalisée à partir des données navetteurs - INSEE 2014

- La majorité des actifs travaillant à Bapaume résident dans la commune.
- Les autres navetteurs principalement à :
 - Arras (5%) : RD917
 - Achiét-le-Grand : RD7
 - Vaulx-Vraucourt : RD956
 - Croisilles : : RD917

La majorité des navetteurs empruntent le Faubourg d'Arras et viennent du sud du site de projet (Bapaume)

RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS

Introduction

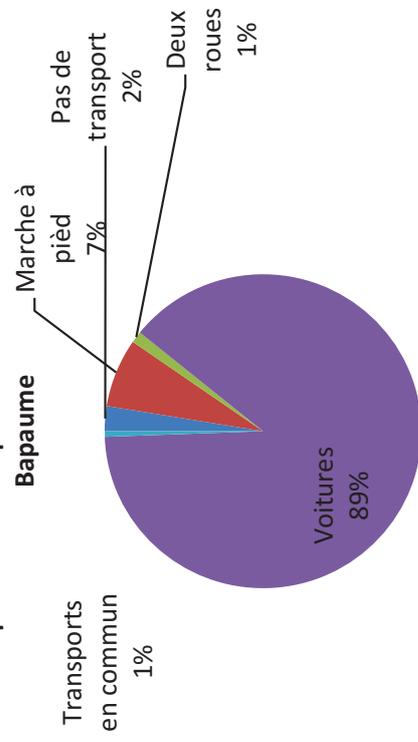
Traffic futurs

Projet

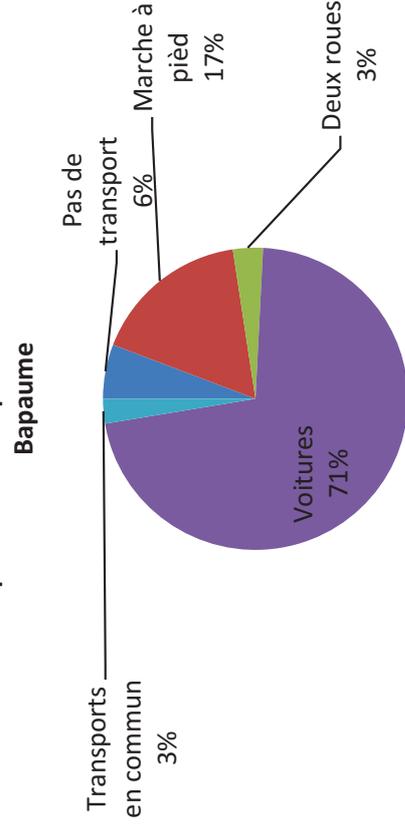
Impacts

Conclusions

Mode de déplacement des personnes actives travaillant à Bapaume



Mode de déplacement des personnes actives habitant à Bapaume



- La voiture est le moyen de transport majoritaire.
- Les transports en commun sont très peu utilisés.

Transport en commun

Introduction

- Il n'y a pas de transport en commun à proximité du site d'étude .
- L'ancienne gare de Bapaume à proximité du site a été fermée en 2010 et son bâtiment voyageurs a été détruit en 2015.

Diagnostic

Modes doux.

Projet

- Il n'y a pas de piste ou bande cyclable
- Cependant de larges trottoirs longent le site du projet jusqu'au centre-ville.

Impacts



Conclusions

LE PROJET : TRANSFERT DE L'INTERMARCHÉ

Le projet vise à transférer l'intermarché actuel au nord de la commune.

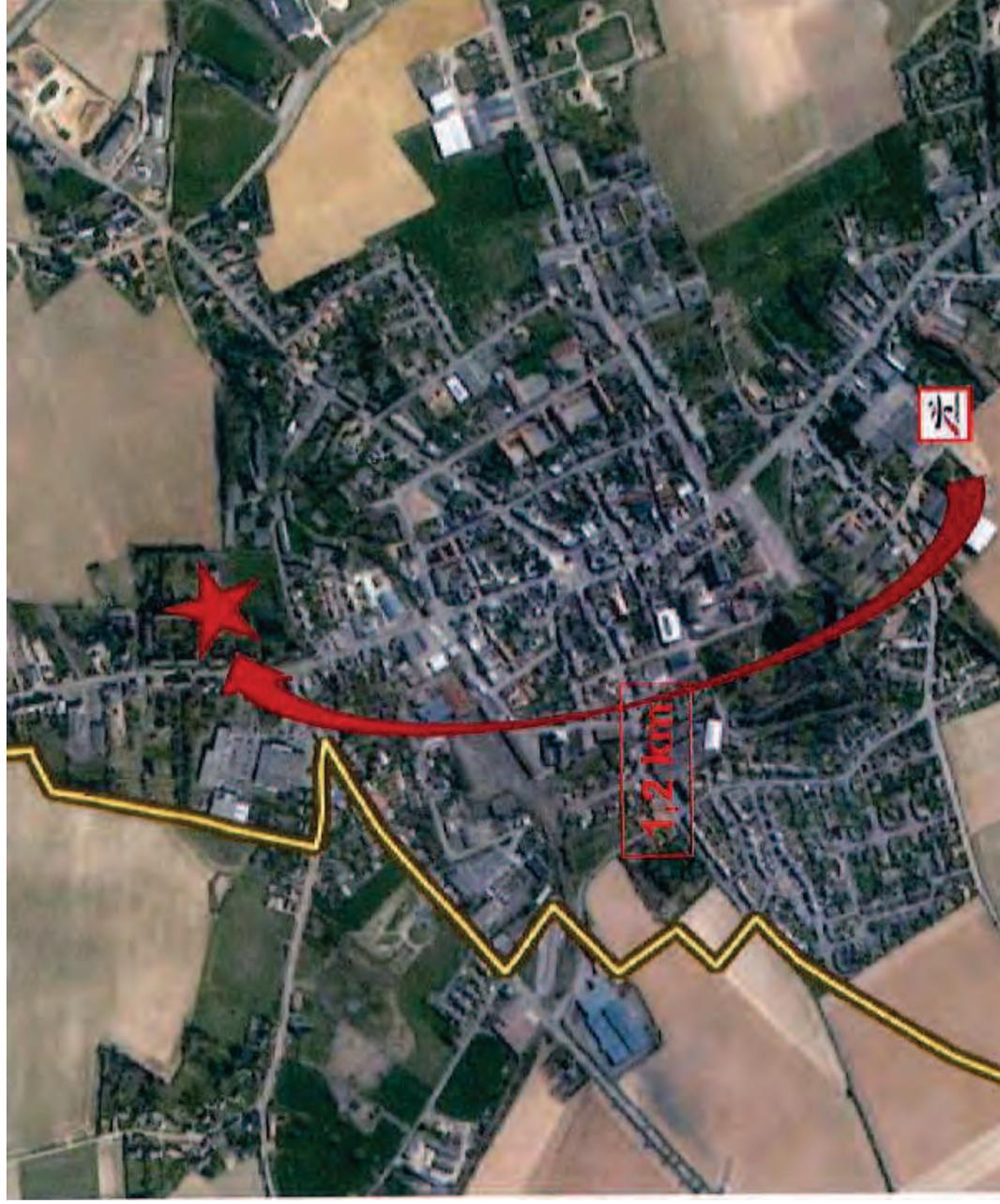
Introduction

Diagnostic

Le projet

Impacts

Conclusions



Introduction

L'opération comprend :

- une zone de commerces (18060m²)
- une zone de logements (18495 m²) : 70 logements

Diagnostic

Le plan ci-contre fait état du projet dans ses propositions de connexions sur la voirie existante.

Le projet

Le site se trouve à l'angle de 2 rues :

- ☐ Le faubourg d'Arras (une entrée et une sortie),
- ☐ La rue du Tour de Ville (3 entrées-sorties)

Une nouvelle voie sera créée entre le Faubourg d'Arras et la rue du Tour de Ville.

Impacts



Introduction

Nombre d'habitants : 2,2 habitants par logement

Les déplacements « domicile ↔ travail »

✓ Nombre d'actifs : taux de 80 %

✓ Nombre d'actifs se rendant au travail : taux de 90 %

✓ Part modale de la voiture pour ce motif : 80 % (effet PDU)

Projet

✓ Taux d'occupation des voitures : 1,2 personne/VL (taux moyen sur la MEL)

➤ **100 % de sortie de site à HPM**

➤ **55 % d'entrée au site à HPS**

Autres motifs de déplacement

✓ Nombre de non-actifs : taux de 20 %

✓ Part modale de la voiture pour ces autres motifs : 20 %

Conclusions

➤ **100 % de sortie de site à HPS**

GÉNÉRATION DE TRAFIC DU PROJET DE LOGEMENTS (70 LOGEMENTS)

Introduction

☐ Nombre d'habitants : 70 x 2,2 hab = 154 habitants

☐ Les déplacements « domicile ⇔ travail »

- ✓ Nombre d'actifs : 80 % de 154 = 123 actifs
- ✓ Nombre d'actifs se rendant au travail : 90 % de 123 = 110
- ✓ Part modale de la voiture pour ce motif : 80 % de 110 = 88
- ✓ Taux d'occupation des voitures : 1,2 personne/VL

Diagnostic

- **100 % de sortie de site à HPM : 73 VL**
- **55 % d'entrée au site à HPS : 40 VL**

Projet

☐ Autres motifs de déplacement

- ✓ Nombre de non-actifs : 20 % de 154 = 31 non-actifs
- ✓ Part modale de la voiture pour ces autres motifs : 20 %

Conclusions

- **100 % de sortie de site à HPS : 6 VL**

Zone commerciale

Introduction

➤ Clients :

	Ratio du nombre de clients en fonction de la surface de vente à l'HPS	Part modale VP (Cf diapo précédente)	Taux d'occupation du VL
Intermarché	5/100 m ²	95%	1,1
Bricomarché (Hors extérieur)	5/100 m ²	95%	1,1

Diagnostic

Projet

➤ Salariés:

	Ratio/Nombre d'employés	Part modale VP	Taux d'occupation du VL	% arrivant en HPM	% partant en HPS
Intermarché	1/50m ²	85%	1,1	90%	55%
Bricomarché (Hors extérieur)	1/50m ²	85%	1,1	90%	55%

Traffic futurs

Conclusions

Zone commerciale (trafic généré)

Introduction

➤ Clients :

	Surface de vente future	Nombre de véhicules à l'HPM	Nombre de véhicules à l'HPS
Intermarché	2400 m ²	0	109
Bricomarché (Hors extérieur)	1619m ²	0	74

Diagnostic

Projet

➤ Salariés:

	Nombre de salariés	Voitures supplémentaires entrée à l'HPM (90%)	Voitures supplémentaires sortie à l'HPS
Intermarché	48	33	20
Bricomarché (Hors extérieur)	32	23	14

Traffic futurs

Ces estimations de trafic ont été réalisées avec les ratios présentés sur la diapositive précédente. L'augmentation de clients à l'HPM n'est pas prise en compte puisque les surface commerciales ne sont pas ouvertes à cette heure. Les camions de livraisons ne sont pas pris en compte non plus puisqu'ils accèdent à la zone par le chemin de Favreuil et que leur augmentation sera minimale.

Conclusions

RÉPARTITION DES TRAFICS DU PROJET



Introduction

Diagnostic

Projet

Traffics
futurs

Conclusions

Projet commerce:

Total VL	HPM	HPS
Entrant	58	241
Sortant	0	217

Total PL	HPM	HPS
Entrant	1	1
Sortant	1	1

Projet logement :

Total VL	HPM	HPS
Entrant	0	41
Sortant	74	6

TRAFIC SUPPLÉMENTAIRE

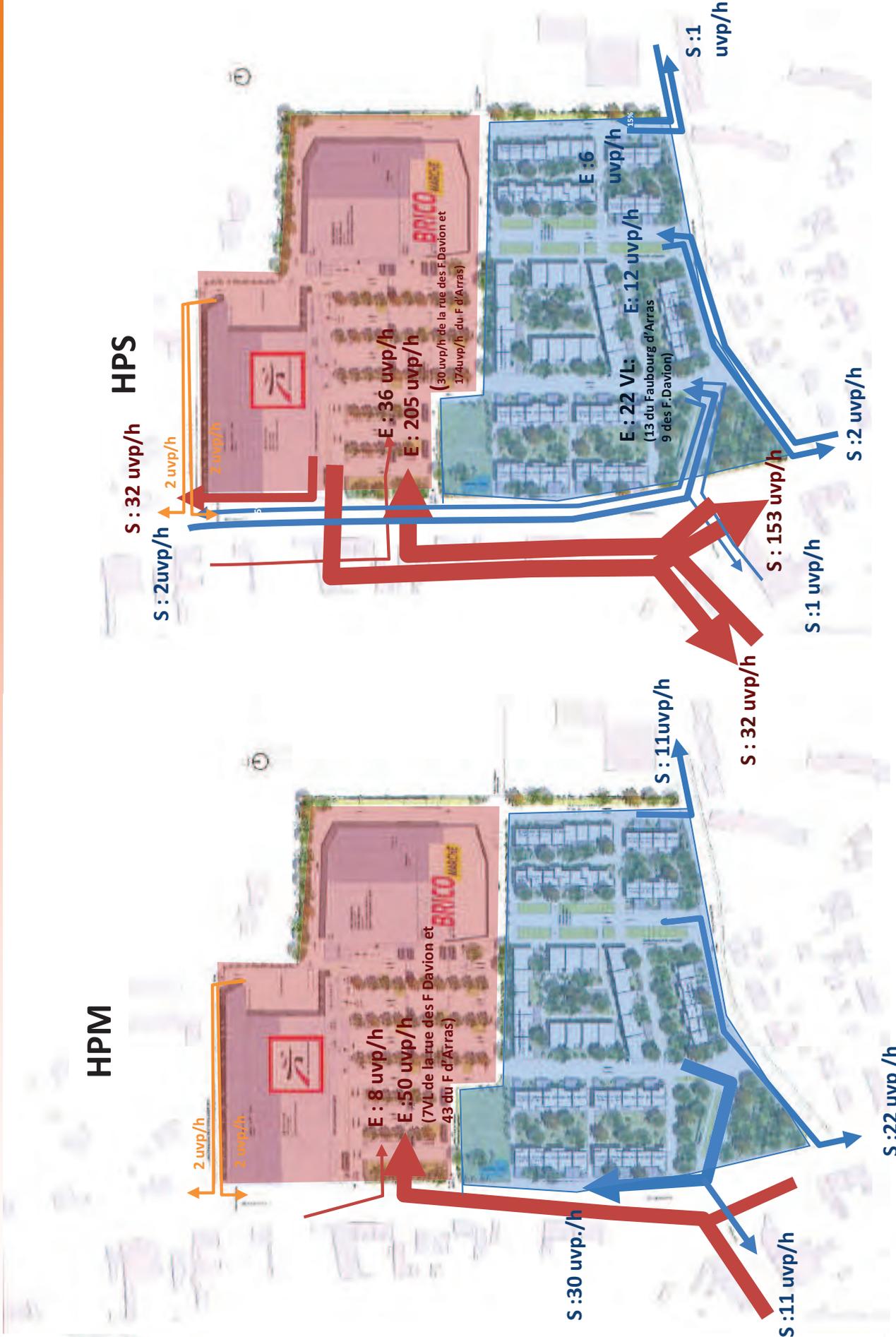
Introduction

Diagnostic

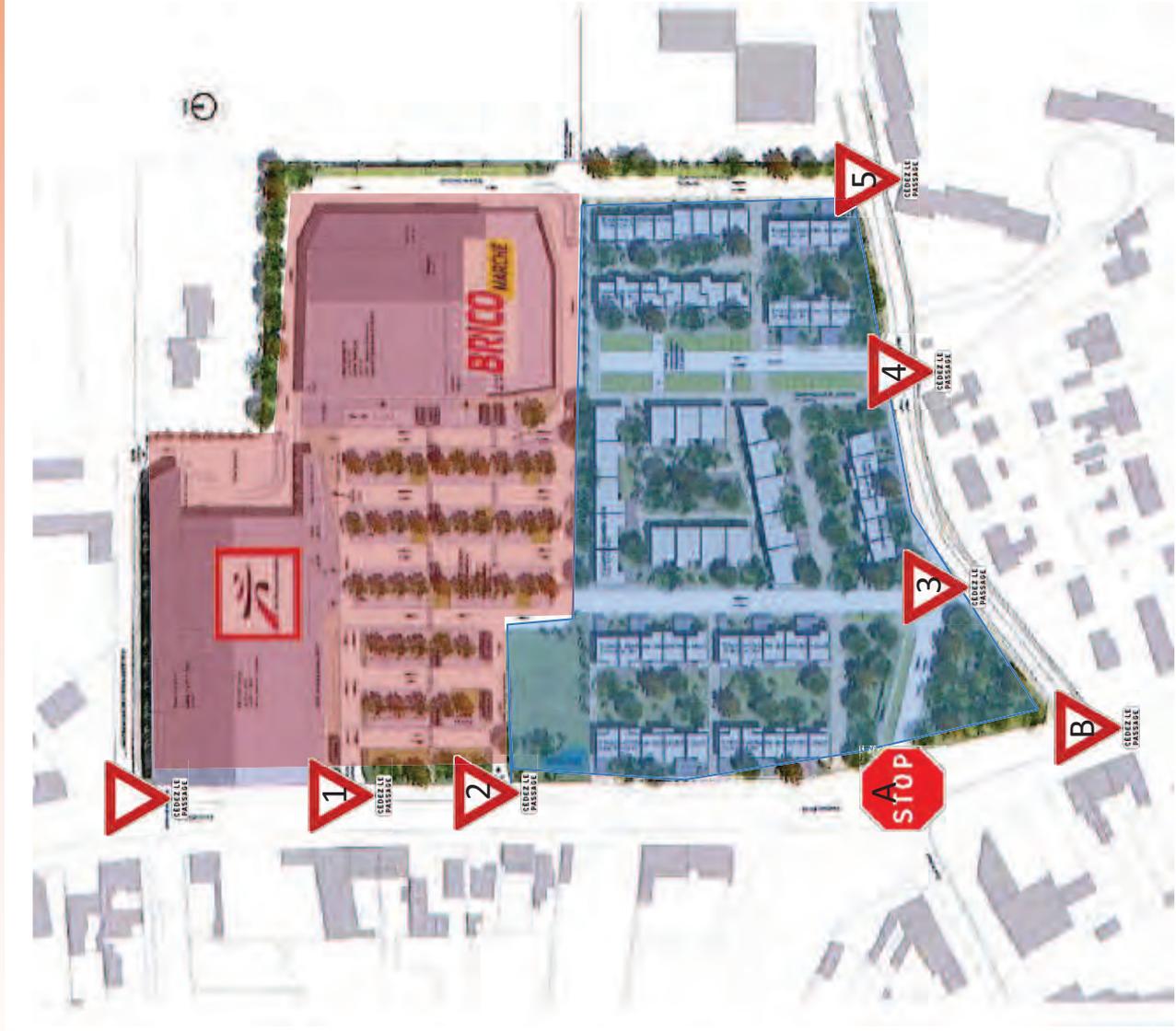
Projet

Traffic
futurs

Conclusions



GESTION DES CARREFOURS EXISTANTS ET DES NOUVEAUX CARREFOURS



Introduction

Diagnostic

Projet

Traffics futurs

Conclusions

Carrefours existants A et B :

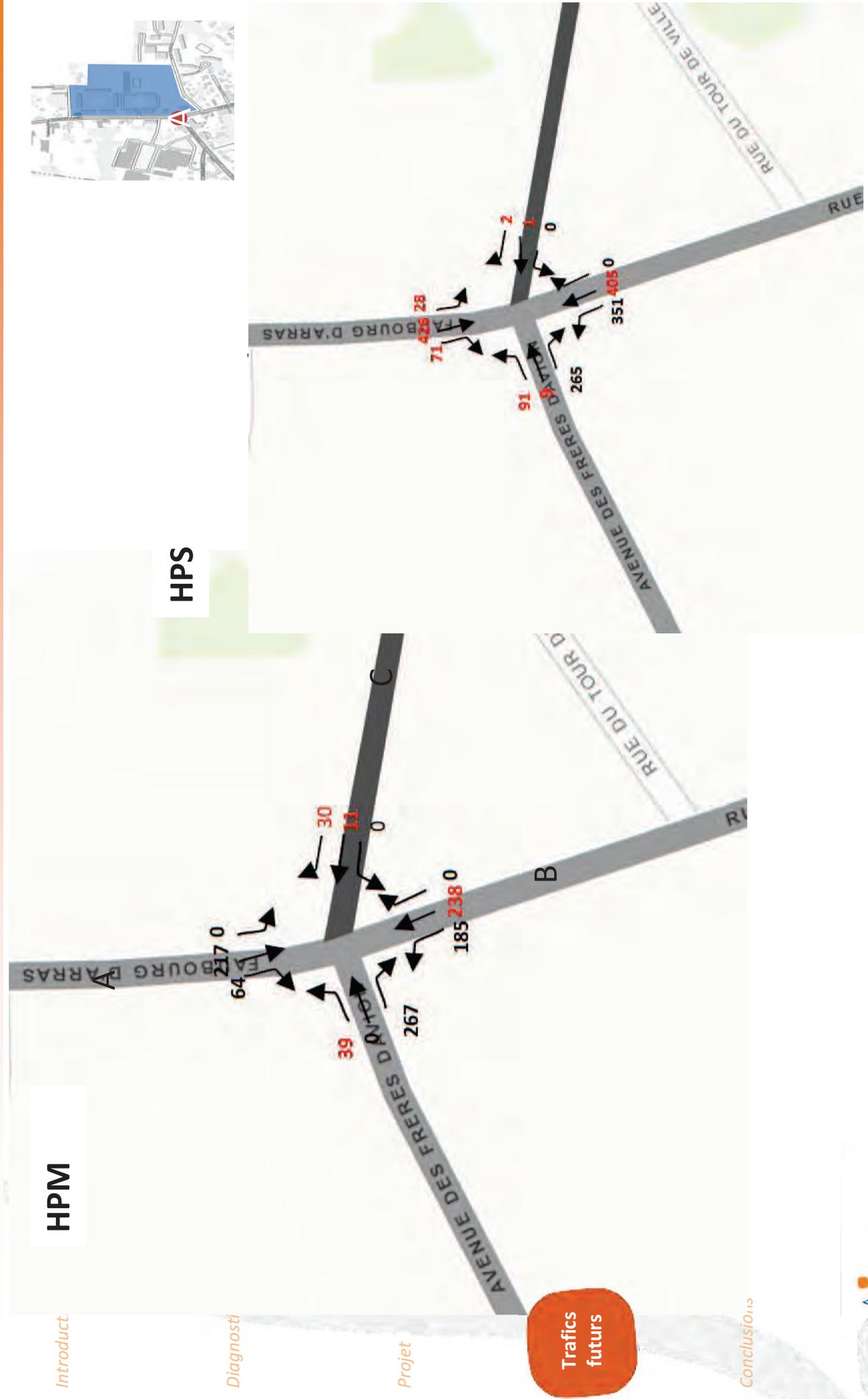
-**Carrefour A**: par sécurité, **une gestion par stop** est plus appropriée suite à la création de la nouvelle voie

-**Carrefour B** : pas de modification – **gestion par cédez le passage**

Carrefours créés- 1,2,3,4,5

-**Carrefours 1,2,3,4,5** : pas de modification nécessaire – gestion par cédez le passage

TRAFIC FUTUR : RÉPARTITION DU TRAFIC FUTUR SUR LE CARREFOUR A



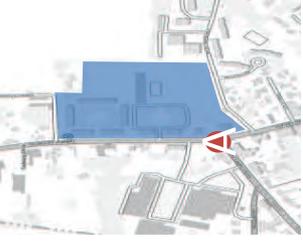
Introduit

Diagnosti

Projet

Trafics futurs

Conclusions



HPM

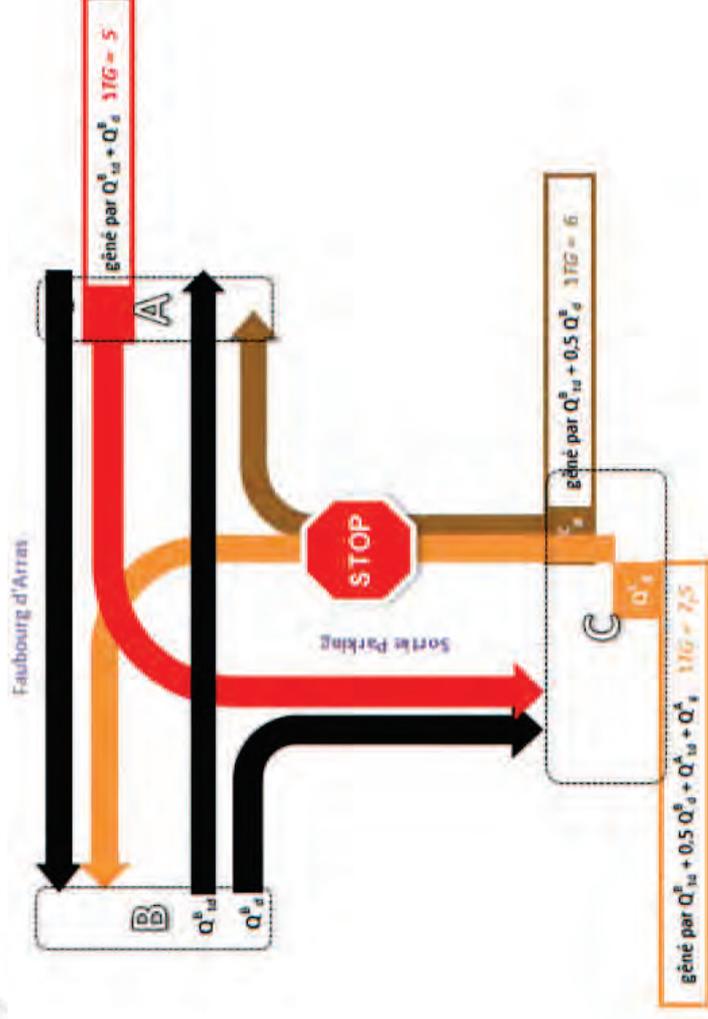
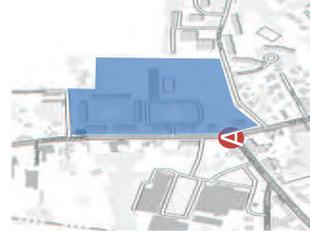
HPS

Introduction

Diagnostic

Projet

Traffics
futurs



	QAg théorique	QCg théorique	QCd théorique
HPM	257 uvp/h	546 uvp/h	257 uvp/h
HPS	293 uvp/h	641 uvp/h	293 uvp/h
Capacité HPM	100%	100%	87%
Capacité HPS	100%	87%	75%

Conclusions

- Bonnes réserves de capacité pour les deux horaires étudiés. Le trafic s'écoule de manière fluide.

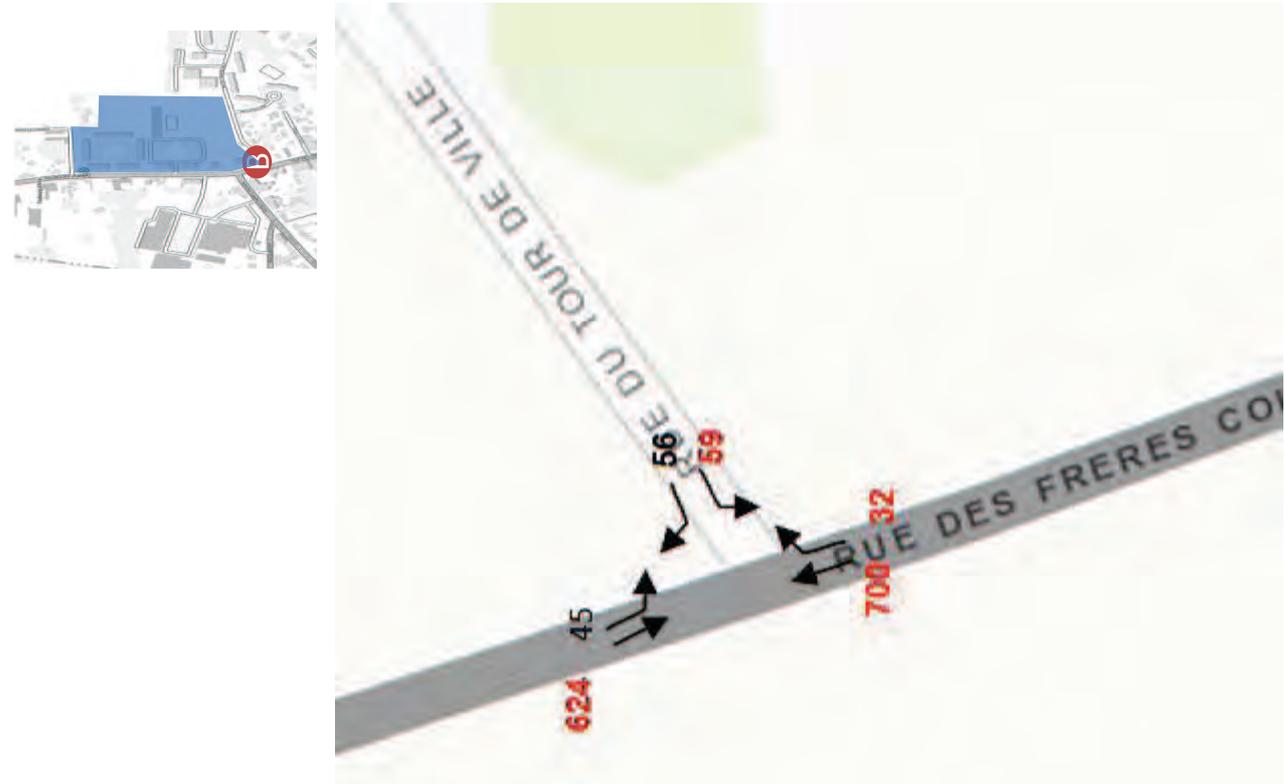
Note: Des problèmes de circulation sont observés lorsque % de réserve de capacité <20%

TRAFIC FUTUR : RÉPARTITION DU TRAFIC FUTUR SUR LE CARREFOUR B

HPM



HPS



Introduction

Diagnostic

Projet

Traffic futurs

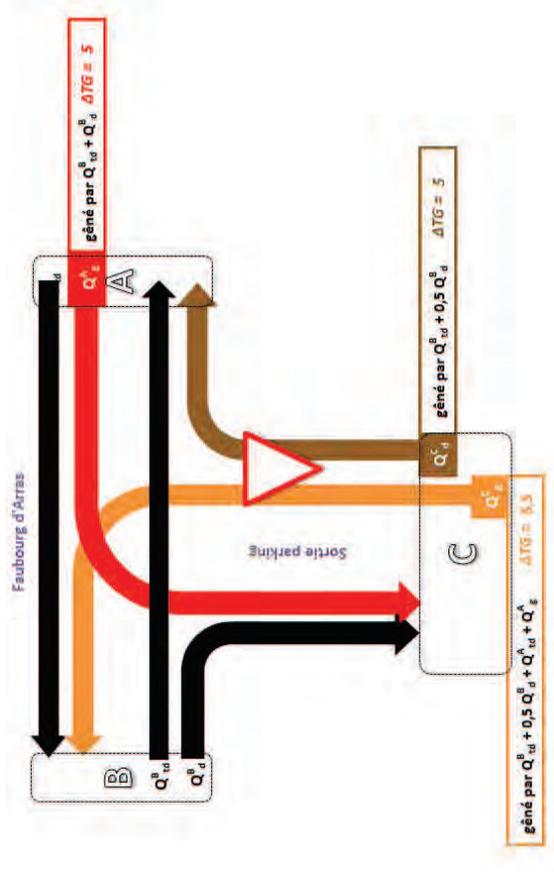
Conclusions

TRAFIC FUTUR : RÉPARTITION ET RÉSERVES DE CAPACITÉ DES NOUVEAUX CARREFOURS (CARREFOUR 1)

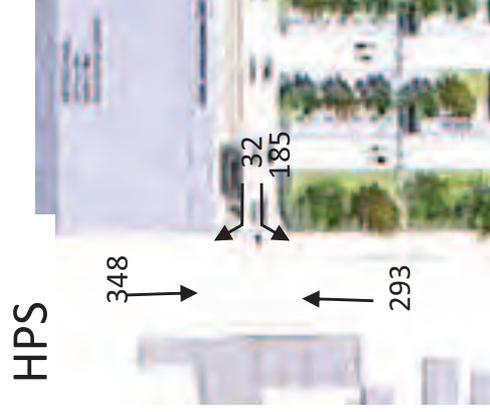
Introduction



Diagnostic



Projet



Traffic futurs

	Q _{Ag} théorique	Q _{Cg} théorique	QCd théorique
HPM	957 uvp/h	451 uvp/h	957 uvp/h
HPS	920 uvp/h	394 uvp/h	920 uvp/h
Capacité HPM	100%	100%	100%
Capacité HPS	100%	92%	80%

Conclusions

- Bonnes réserves de capacité pour les deux horaires étudiés. Le trafic s'écoule de manière fluide.

Note: Des problèmes de circulation sont observés lorsque % de réserve de capacité <20%

TRAFIC FUTUR : RÉPARTITION DU TRAFIC FUTUR SUR LES NOUVEAUX CARREFOURS (CARREFOUR 2)

Introduction

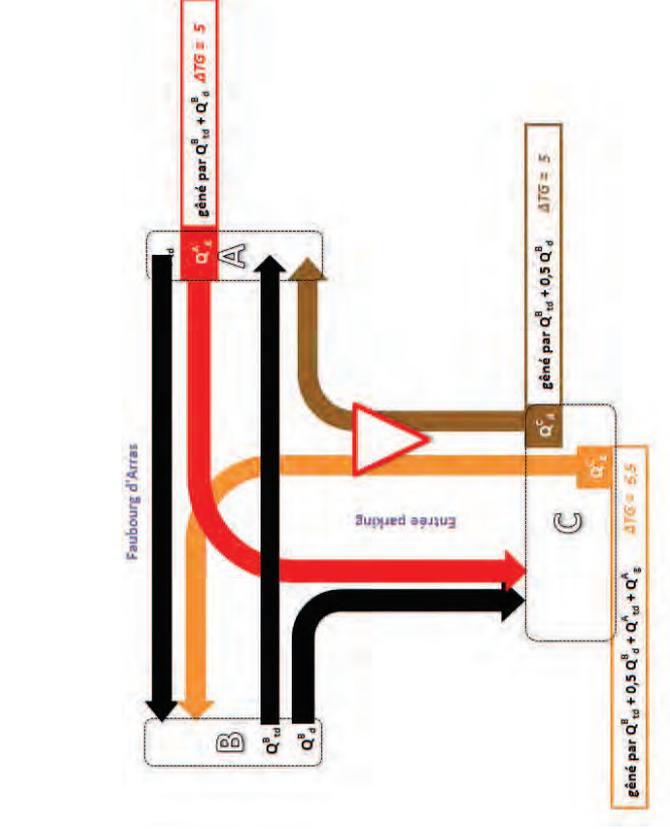
HPM

B

Diagnostic

HPS

Trafics futurs



	QAg théorique	QCg théorique	QCd théorique
HPM	909 uvp/h	438 uvp/h	935 uvp/h
HPS	729 uvp/h	338 uvp/h	820 uvp/h
Capacité HPM	99%	100%	100%
Capacité HPS	95%	100%	100%

Conclusions

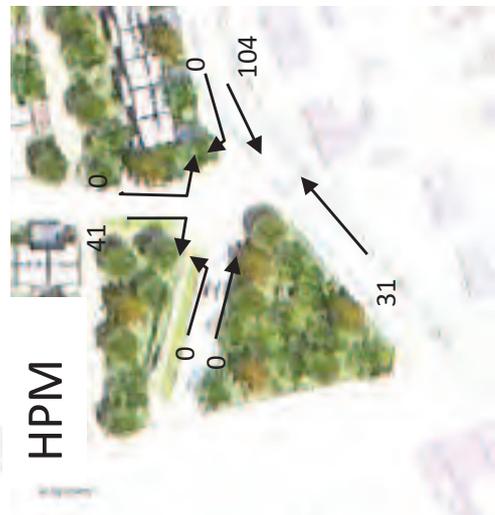
- Bonnes réserves de capacité pour les deux horaires étudiés. Le trafic s'écoule de manière fluide.

Note: Des problèmes de circulation sont observés lorsque % de réserve de capacité <20%

TRAFIC FUTUR : RÉPARTITION DU TRAFIC FUTUR SUR LES NOUVEAUX CARREFOURS (CARREFOUR 3)



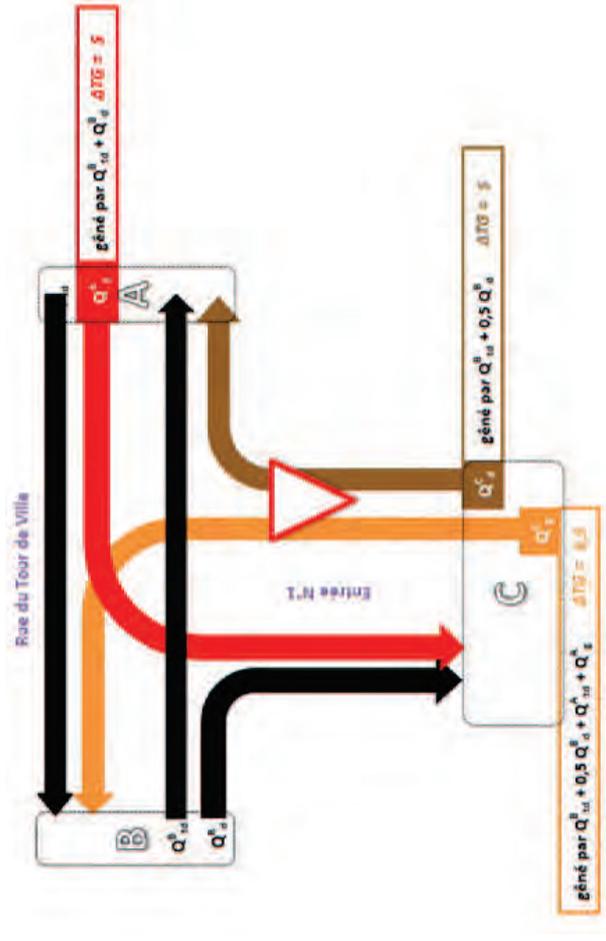
Introduction



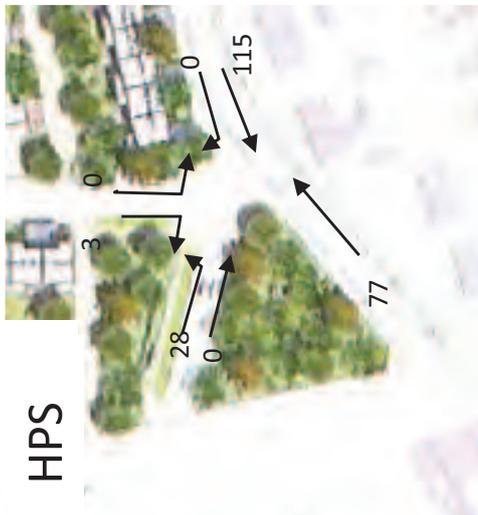
Diagnostic



Projet



Traffic futurs



Conclusions

- Bonnes réserves de capacité pour les deux horaires étudiés. Le trafic s'écoule de manière fluide.

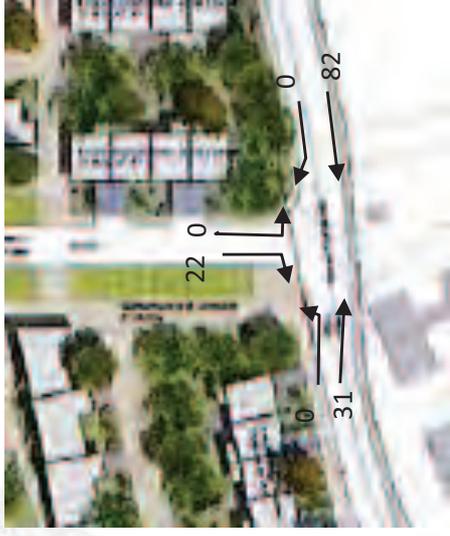
	QAg théorique	QCg théorique	QCd théorique
HPM	957 uvp/h	451 uvp/h	957 uvp/h
HPS	920 uvp/h	394 uvp/h	920 uvp/h
Capacité HPM	100%	100%	100%
Capacité HPS	100%	92%	80%

Note: Des problèmes de circulation sont observés lorsque % de réserve de capacité <20%

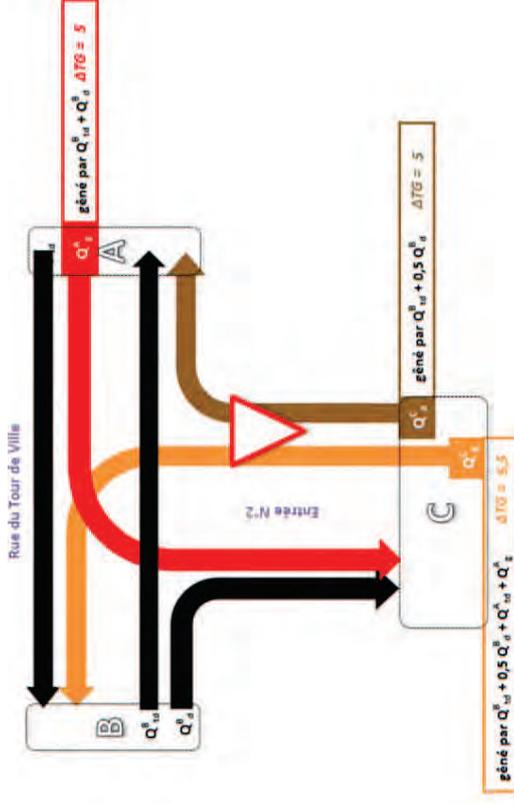


TRAFIC FUTUR : RÉPARTITION DU TRAFIC FUTUR SUR LES NOUVEAUX CARREFOURS (CARREFOUR 4)

Introduction



Diagnostic



Projet



Traffic futurs

	QAg théorique	QCg théorique	QCd théorique
HPM	906 uvp/h	436 uvp/h	932 uvp/h
HPS	729 uvp/h	338 uvp/h	820 uvp/h
Capacité HPM	99%	100%	100%
Capacité HPS	95%	100%	100%

Conclusions

- Bonnes réserves de capacité pour les deux horaires étudiés. Le trafic s'écoule de manière fluide.

Note: Des problèmes de circulation sont observés lorsque % de réserve de capacité <20%

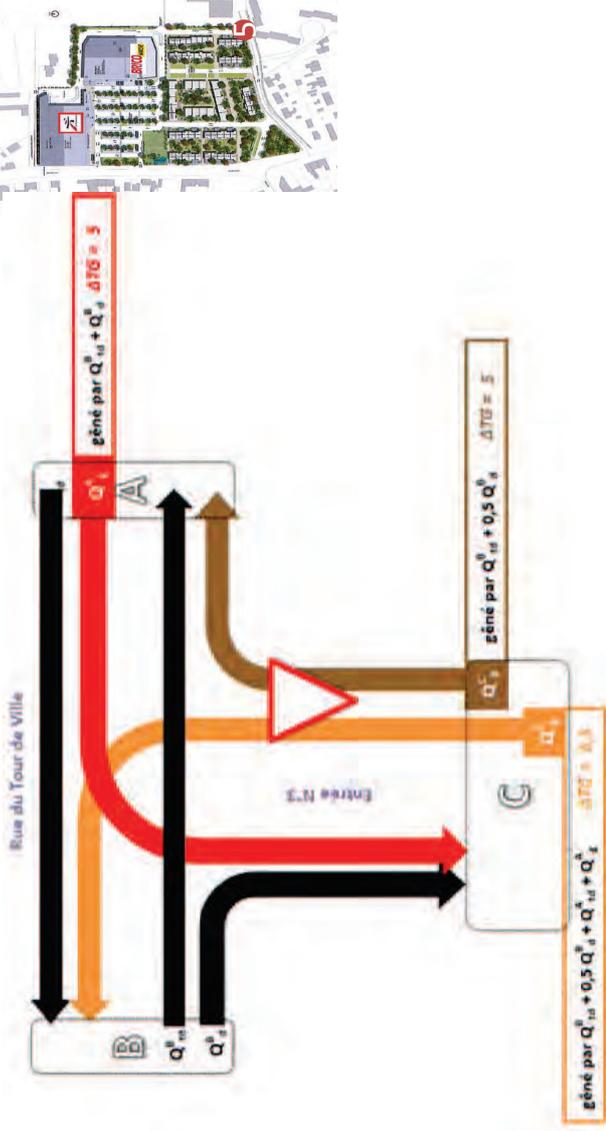
TRAFIC FUTUR : RÉPARTITION DU TRAFIC FUTUR SUR LES NOUVEAUX CARREFOURS (CARREFOUR 5)

Introduction



Diagnostic

Projet



Traffic futurs



Conclusions

	QAg théorique	QCg théorique	QCd théorique
HPM	1124 uvp/h	756 uvp/h	1124 uvp/h
HPS	1111 uvp/h	685 uvp/h	1111 uvp/h
Capacité HPM	97%	100%	96%
Capacité HPS	91%	100%	100%

- Bonnes réserves de capacité pour les deux horaires étudiés. Le trafic s'écoule de manière fluide.

Note: Des problèmes de circulation sont observés lorsque % de réserve de capacité <20%

CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE

➊ Situation actuelle :

Introduction

- ➊ Le Faubourg d'Arras est utilisé pour les déplacements domicile-travail mais supporte également une part importante de trafic de transit.

Diagnostic

- ➋ Les réserves de capacité des carrefours existants sont satisfaisantes.
- ➌ Le trafic sur la rue du Tour de Ville est très faible.

Projet

- ➍ Les deux carrefours existants impactés par le projet sont gérés par cédez-le-passage.

➎ Situation future :

Impacts

- ➏ Le projet présente un bon accès au réseau viaire existant.
- ➐ Par mesure de sécurité, le carrefour Faubourg d'Arras x rue du Tour de Ville doit être géré par stop. Tous les autres carrefours sont gérés par cédez le passage.

Conclusions

- ➑ Les carrefours existants et les carrefours créés présentent de bonnes réserves de capacité.

ANNEXE 14

**Note de mutualisation des places de stationnement et courrier
Immo Mousquetaire sur l'autopartage**

Pour le commerce :

Le nombre de places de stationnement est déterminé en fonction des besoins et de la loi ALUR (surface stationnement < 3/4 de la SP).

Pour les logements :

Le nombre de place de stationnement est déterminé par le PLU (Social : 1 place / logement – Accession Libre : 2 places / logement)

Mutualisation des places de stationnement :

Le parking de la zone commerciale sera libre d'accès, les places de stationnement seront donc mutualisées.



Immo Mousquetaires Nord
ZI le Bois à Genets
Route d'Hallu
80320 CHAULNES
Tél. : 03 22 83 57 35
Fax : 03 22 83 27 80



BECI SAS
M. Jérémie TRONET
350 avenue du Stade
59377 Dunkerque Cedex 1

E

Chaulnes, le 06 Novembre 2018

Objet : Projet commercial Caserne Frère (Bapaume)

Monsieur,

Nous faisons suite à nos derniers échanges concernant la définition du projet commercial sur le site de l'ancienne caserne Frère, rue du Faubourg d'Arras.

Je vous confirme que le parking de la zone commerciale restera ouvert en permanence, même si nous nous réservons la possibilité de mettre en place un système de contrôle d'accès (portails).

Ce parking sera doté de places dédiées à l'auto-partage et disposera d'une aire de covoiturage.

Par ailleurs, les places de stationnement seront mutualisées entre les enseignes Intermarché et Bricomarché.

Restant à votre entière disposition, nous vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Julien BERON

Responsable de programmes

ANNEXE 15

**Engagement et protocole d'accord sur le devenir de l'emprise
foncière du site actuel d'Intermarché**

De: jberon@mousquetaires.com  
Objet: Devenir site actuel IM Bapaume
Date: 12 juillet 2018 14:31
À: jt.promodune@groupebeci.com

J

Madame, Monsieur,

Par la présente nous nous permettons de venir préciser quelques éléments relatifs à notre projet en vue du transfert avec extension d'un centre commercial aux enseignes Intermarché et Bricomarché.

Le point de vente actuel est implanté à proximité immédiate du site objet du transfert, sur un axe majeur (la RD 917) et dans le tissu urbain. Cette situation géographique nous oblige à un niveau d'excellence en termes d'image, au bénéfice de notre entreprise mais aussi et surtout pour son impact sur le plan urbain et architectural.

Ce point a été un axe essentiel dans notre programmation.

En tant qu'acteur économique majeur de la ville de Bapaume, il est pour nous crucial de réfléchir au devenir de nos bâtiments laissés vacants.

A ce titre notre groupe respectera ses engagements. Notre ambition est de convertir le point de vente actuel en activité non alimentaire. Nous menons aujourd'hui toutes les démarches nécessaires à cette reconversion auprès de notre réseau et de nos différents partenaires. Les discussions en cours sont très rassurantes compte tenu de la qualité de l'emplacement et nous permettons assurément de formaliser des accords dans les mois à venir.

Nous mettrons en place une convention d'objectifs entre la Ville et le Groupement des Mousquetaires, précisant nos engagements sur la reconversion du site, ainsi qu'un calendrier prévisionnel.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Julien Beron



Julien BERON
Responsable de programmes urbains
jberon@mousquetaires.com
 +33 (0)6.81.26.53.19



Pensez environnement, n'imprimer que si nécessaire !

----- Disclaimer -----

--- Ce message ainsi que les éventuelles pièces jointes constituent une correspondance privée et confidentielle à l'attention exclusive du destinataire désigné ci-dessus. Si vous n'êtes pas le destinataire du présent message ou une personne susceptible de pouvoir le lui délivrer, il vous est signifié que toute divulgation, distribution ou copie, totale ou partielle, sur un quelconque support de cette transmission est strictement interdite. Si vous avez reçu ce message par erreur, nous vous remercions d'en informer l'expéditeur par téléphone ou de lui retourner le présent message, puis d'effacer immédiatement ce message de votre système. Tout message électronique est susceptible d'altération. Le "groupement des Mousquetaires" décline toute responsabilité au titre de ce message s'il a été altéré, déformé ou falsifié.---

--- This e-mail and any attachments is a confidential correspondence intended only for use of the individual or entity named above. If you are not the intended recipient or the agent responsible for delivering the message to the intended recipient, you are hereby notified that any disclosure, distribution or copying, either whole or partial, in any medium of this communication is strictly prohibited. If you have received this communication by mistake, please notify the sender by phone or by replying this message, and then delete this message from your system. E-mails are susceptible of alteration. The "Mousquetaires' group" shall not therefore be liable for the message if altered, changed or falsified.---

--
This message has been scanned for viruses and dangerous content by [MailScanner](#), and is believed to be clean.

De: jberon@mousquetaires.com  
Objet: note sur le stationnement Bapaume
Date: 12 juillet 2018 14:45
À: jt.promodune@groupebeci.com

J

La création de la nouvelle zone Intermarché de Bapaume permettra de satisfaire au mieux la clientèle par :

- un espace de vente plus aéré, avec une meilleure présentation des produits, facilitant également la circulation des clients entre les rayons.
- un service de Drive jusqu'ici inexistant à Bapaume, qui permettra aux clients qui profiteront de ce service de gagner du temps par rapport au temps d'achats effectués en magasin. Par ailleurs, la proximité avec l'A1 et le contournement Nord de Bapaume proposent un cadre idéal pour ce service, notamment pour les salariés rentrant chez eux en fin de journée.
- une aire de stationnement paysager, comprenant des places engazonnées, un espace vert participant à la biodiversité locale (plantation de végétaux locaux, mise en place de ruches). Un entretien régulier permettra de maintenir les lieux le plus agréable possible pour la clientèle.
- divers aménagements sur le parking : une piste cyclable balisée, des marquages au sol pour le cheminement des piétons et des personnes à mobilité réduite, des places dédiées aux familles nombreuses et femmes enceintes, des bornes de recharge pour véhicules électriques. Le projet respectera les dispositions de la loi ALUR en matière de nombre de places.



Julien BERON
Responsable de programmes urbains
jberon@mousquetaires.com
 +33 (0)6.81.26.53.19



Pensez environnement, n'imprimer que si nécessaire !

----- Disclaimer -----
--- Ce message ainsi que les éventuelles pièces jointes constituent une correspondance privée et confidentielle à l'attention exclusive du destinataire désigné ci-dessus. Si vous n'êtes pas le destinataire du présent message ou une personne susceptible de pouvoir le lui délivrer, il vous est signifié que toute divulgation, distribution ou copie, totale ou partielle, sur un quelconque support de cette transmission est strictement interdite. Si vous avez reçu ce message par erreur, nous vous remercions d'en informer l'expéditeur par téléphone ou de lui retourner le présent message, puis d'effacer immédiatement ce message de votre système. Tout message électronique est susceptible d'altération. Le "groupement des Mousquetaires" décline toute responsabilité au titre de ce message s'il a été altéré, déformé ou falsifié.---
--- This e-mail and any attachments is a confidential correspondence intended only for use of the individual or entity named above. If you are not the intended recipient or the agent responsible for delivering the message to the intended recipient, you are hereby notified that any disclosure, distribution or copying, either whole or partial, in any medium of this communication is strictly prohibited. If you have received this communication by mistake, please notify the sender by phone or by replying this message, and then delete this message from your system. E-mails are susceptible of alteration. The "Mousquetaires' group" shall not therefore be liable for the message if altered, changed or falsified.---

--
This message has been scanned for viruses and dangerous content by [MailScanner](#), and is believed to be clean.

PROCOLE D'ACCORD

ENTRE :

La SA L'IMMOBILIERE EUROPEENNE DES MOUSQUETAIRES, SA immatriculée au RCS PARIS 334 055 647 dont le siège social se situe 24 Rue Auguste Chabrières 75015 PARIS, prise en la personne de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège

ET :

Monsieur le Maire de BAPAUME agissant en qualité de représentant de la commune de **BAPAUME**

IL EST PREALABLEMENT EXPOSE

CE QUI SUIT :

Il existe sur la commune de BAPAUME, une surface alimentaire exploitée à l'enseigne INTERMARCHE dont les spécificités sont les suivantes :

- Surface de vente exploitée : 2.149 m²
- Surface plancher : 3.423 m²
- Date de construction : 1985
- Total de l'emprise foncière : 12.141 m²
- N° de parcelle cadastrale : AE 269, 416, 417, 452

La modernisation de cette surface de vente nécessite son transfert et son agrandissement comme suit :

- Lieu du transfert : rue du Faubourg d'Arras – ancienne Caserne Frère
- Surface plancher future : 7.550 m² environ
- Total de l'emprise foncière : 18.060 m² environ

La municipalité de BAPAUME s'est déclarée favorable au projet de déplacement mais s'inquiète du devenir du site initial et souhaite s'assurer de sa re-commercialisation.

C'est dans ces conditions qu'il a été convenu :

- d'examiner conjointement la faisabilité d'un programme de valorisation de l'emprise foncière cadastrée AR 269, 416, 417, 452 ;
- que la société IMMOBILIERE EUROPEENNE DES MOUSQUETAIRES s'engage à privilégier la cession à intervenir sur les indications qui lui seront éventuellement données par la mairie de BAPAUME ;
- qu'à défaut de commercialisation dans un délai de 5 ans à compter du transfert, la société IMMOBILIERE EUROPEENNE DES MOUSQUETAIRES s'engage à remettre le site en état initial, c'est-à-dire à procéder à la démolition complète du bâtiment existant et au retrait de tous matériaux issus de la démolition.

Fait à :

Le :

En deux exemplaires originaux

IMMOBILIERE EUROPEENNE DES MOUSQUETAIRES	Monsieur le Maire de BAPAUME

ANNEXE 16

**Développement de la mobilité douce sur Bapaume en lien avec le
projet**

De: HENNEL Bruno <contact@bapaume.fr>

Objet: pour avis

Date: 6 novembre 2018 à 17:17:08 UTC+1

À: JEREMIE TRONET <jt.promodune@groupebeci.com>

Jérémie TRONET
PROMODUNE
350 avenue du stade
59240 Dunkerque

Monsieur TRONET,

Faisant suite à nos différents entretiens, je vous confirme que l'expérimentation qui permettait la desserte à intervalles de 30 minutes, chaque vendredi de 14 points de la ville, a été concluante.

La municipalité a donc décidé la pérennité de ce dispositif et le maintien de la gratuité pour les utilisateurs. L'un des points d'arrêt est situé, face à l'ancienne caserne, à proximité immédiate de la future enseigne « Intermarché ».

Cette action vient compléter les actions entreprises pour le développement de la mobilité douce. Les pistes cyclables et voies piétonnes sont privilégiées et les collectivités (ville et communauté de communes) intègrent systématiquement ces aménagements. En moins de deux ans, plus de 2000 mètres ont été ajoutés.

Nous avons noté avec plaisir l'officialisation des enseignes Mousquetaires Immo et du groupe Clesence qui permettront de redonner vie à l'entrée Nord de la Ville laissée trop longtemps à l'abandon. La population, qui se désespérait de ces friches laissées à l'abandon plus de dix ans, se réjouit de cette mutation urbaine. La mixité commerces et habitat ainsi que la forte demande de logements sociaux et de béguinage sont le fruit de collaborations efficaces avec votre groupe et l'appui des services de l'état et seront les bases de la réussite annoncée.

Nous restons bien évidemment à votre entière disposition pour que le planning envisagé puisse être respecté.

Dans l'attente du plaisir d'un prochain contact, nous vous prions de croire, Monsieur Tronet, en l'expression de nos meilleures salutations.



--