

*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 :

20/10/2021

Dossier complet le :

20/10/2021

N° d'enregistrement :

2021-0297

1. Intitulé du projet

Aménagement d'un magasin LIDL sur la commune de SAINT-MARTIN-BOULOGNE

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

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

SNC LIDL

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

Monsieur Cédric MATHEY, responsable Immobilier

RCS / SIRET

343 262 622 07557

Forme juridique

Société en Nom Collectif

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

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

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
41	Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus. Création de 90 places de stationnement à destination des véhicules légers

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 consiste en la construction d'un magasin LIDL, dans une zone d'activités existante, sur un site déjà imperméabilisé et artificialisé et actuellement en friche avec un bâtiment inoccupé de radiologie et d'imagerie médicale et de parkings sur la commune de Saint Martin Boulogne, rue du Mont Joie. Ce site est définitivement fermé. Les activités suivantes sont déjà implantées : piscine Héloïse, Burger King, Décathlon, animalerie Tom & Co, Motoland, opticien Mymomure, Bricodépôt la Forêtville, Darty, Aubert.

L'ensemble du bâtiment (surface plancher de 1200 m², sur 2 niveaux pour une emprise au sol de 700 m², bâtiment en béton armé avec façade en maçonnerie enduite de couleur claire) et des parkings existants (en enrobé, de 50 places environ) doivent être démolis. Les déchets de démolition seront évacués vers les filières agréées.

Il s'agit d'une nouvelle implantation de magasin. Le bâtiment sera réalisé sur pilotis et sera construit d'un Rez-De-Chaussée sur lequel prendra place un parking « intérieur » et un étage sur lequel prendra place la surface de vente.

Le projet prévoit un parking d'ent de 90 places pour véhicules légers. Il est prévu la mise en place de places réservées pour les PMR, des places familiales, des places avec bornes de recharge pour véhicules électriques ainsi que des stationnements couverts pour les vélos. Les places sont réparties comme suit :

- 46 places pour le parking intérieur (sur Rez-De-Chaussée du bâtiment)
- 44 places pour le parking extérieur (autour du bâtiment)

Les revêtements de parking sont de couleur claire, de façon à éviter le stockage de chaleur et participer à la conquête des îlots de fraîcheur et sont composés de matériaux issus de l'économie circulaire en circuit court.

Les entrées et sorties du site se feront par la rue du Mont Joie. Une étude de circulation a été réalisée.

Une attention particulière a été portée au paysagement, et à l'aménagement de plantations sur le site (voir document en annexe 7). Il est prévu :

- la mise en place d'un traitement végétal dynamique et qualitatif en entrée de site par la plantation de graminées, de plantes en floraison et de plantation en cépées d'essences locales
- la plantation de 16 arbres types d'essences locales
- le traitement végétal de l'ensemble des franges

Le terrain est en pente et présente un fort dénivelé depuis la rue du Mont Joie vers le bas du site. Des murs de soutènement sont donc nécessaires dans le cadre du projet, au vu de la topographie actuelle du site. Il est prévu une insertion paysagère de qualité de ces murs de soutènement nécessaire : mise en place de gabions et/ou de canisses pour une meilleure intégration paysagère. Les gabions serviront de support à la végétation.

Une attention particulière a été portée à l'intégration du bâtiment par le choix de matériaux de qualité (voir plan des façades en annexe 4). Les matériaux sont adaptés en fonction de l'orientation du bâtiment.

- La façade Nord, sur la rue du Mont Joie, est largement vitrée
- La façade Est est composée d'un mur végétalisé (support de biodiversité) et de pierres sèches du boulonnais (matériau local).
- La façade Sud est composée de pierres sèches du boulonnais (matériau local)
- La façade Ouest est en partie composée de grilles abritant le parking en RDC, support de végétation, et d'un bardage bois ajouré (matériau local).

Une gestion des eaux pluviales est prévue sur le site. Le projet se situe sur la zone dénommée « Mont Joie » (compétence CAB). Une autorisation au titre de la loi sur l'eau a été donnée pour l'ensemble de la zone en 1996. Le renouvellement de cette autorisation a été acté en 2013. Des ouvrages de tamponnement des eaux pluviales ont été réalisés en domaine public sur la ZAC. Seul un complément de tamponnement est demandé pour les parcelles privées.

L'accès technique (zone de chargement/déchargement) est situé dans l'angle nord du bâtiment. Le traitement soigné des abords de la zone technique permettra de dissimuler ce côté technique de l'enseigne.

Les travaux préparatoires comprennent les travaux de démolition et les travaux préalables à la construction du bâtiment, des voiries et des parkings.

Les travaux, construction et opération d'aménagement créent une surface plancher intérieure à 10 000 m² (surface plancher = 2110 m²) sur un terrain d'assiette couvrant une surface inférieure à 10 ha (5 131 m²). Il est prévu la mise en place de panneaux photovoltaïques sur la toiture.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification, pour ces données auprès du service destinataire.

4.2 Objectifs du projet

Les objectifs du maître d'ouvrage sont

- Inscrire le projet dans son environnement urbain (accès liens, circulations ...) en permettant la réhabilitation d'un site déjà imperméabilisé et prendre place dans une zone prévue à cet effet.
- un aménagement paysager de qualité avec la mise en place d'un traitement végétal dynamique et qualitatif par la plantation de graminées, de plantes en floraison et de plantation en cépées d'essences locales, par l'insertion paysagère des murs de soutènement et par le choix des matériaux des façades pour une intégration du bâtiment
- le développement des moyens de déplacement écologiques par la mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques et d'un stationnement couvert pour les vélos
- d'offrir un cadre agréable tout en respectant le paysage du secteur d'étude
- la mise en place d'un magasin selon le nouveau concept LOF (Lidl Of the Future) : permettre la diminution de l'empreinte écologique globale via une isolation améliorée, des éclairages économes et intelligents, un système de climatisation et de chauffage performants, un système de suivi des performances du bâtiment efficace et pertinent, une conception bioclimatique du bâti, la mise en place de panneaux photovoltaïques, la mise en place d'une cuve de récupération des eaux pluviales de toiture

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux comprennent :

- la création d'espaces verts
- La création de 2210 m² de surface plancher de bâtiment (305 m² de surface de vente)
- La création de chaussée en enrobés avec granulats du Boulonnais et tant moelle (type colclair) revêtement de sol dar
- La création de 90 places de parking dont 8 places de parkings avec borne de recharge électrique, 3 places PMR, 3 traces famille
- la création d'un stationnement couvert pour les vélos
- les places de stationnement seront réalisées en pavés drainants à déchets coquilles du Boulonnais, excepté les places PMR et électriques
- La création de réseaux enterrés (électricité, eau potable, télécom...),
- La gestion des eaux pluviales (en complément du volume de tamponnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales public présents sur la zone Mont-Joie)
- La réalisation d'un accès sécurisé depuis la rue du Mont-Joie
- la plantation de graminées ornementales, de couvre-soi, sur l'ensemble des espaces verts du site et la plantation de 16 arbres en périphérie du site
- la mise en place de 600 m² de panneaux photovoltaïques
- la mise en place d'une toiture végétalisée de 400 m²
- la mise en place d'une cuve de récupération des eaux pluviales de toiture de 5 m³

Un traitement paysager de qualité sera mis en place

- Traitement paysager végétal dynamique et qualitatif du site
- Traitement des murs de soutènement
- Choix des matériaux des façades du bâtiment

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Une étude de circulation a été réalisée par EGIS en août 2021. Cette étude est jointe en annexe 8.

L'étude conclut que le projet de développement LIDL de St-Martin Boulogne se traduira par une clientèle motorisée estimée à un maximum de 120 véhicules en entrée & sortie durant la pointe dimensionnante du Soir, en période d'affluence estivale.

Au regard des projections de trafic réalisées, les impacts circulatoires du projet LIDL apparaissent compatibles avec le maintien d'un fonctionnement satisfaisant du réseau viarie au niveau du système RD341 et de l'accès Hélicéa.

En revanche le carrefour à priorités verticales rue de Mont-Joie # accès Brico Dépôt, dont le fonctionnement interrompt déjà en situation de référence par sa capacité réduite et sa dangerosité, nécessiterait d'être optimisé pour satisfaire correctement toute nouvelle augmentation de déplacements dans le secteur.

Deux poses de réaménagement sont à ce stade identifiées : un petit nœud giratoire (diamètre 25,00m max, pour des capacités résiduelles supérieures à 50%) et un carrefour à feux.

La jaugé de parking attendue de 90 places apparaît cohérente avec la demande de trafic attendue (maximum de 120 véhicules/heure pour une présence moyenne sur site de 35 minutes, soit un besoin clients de 70 places, plus les besoins du personnel).

L'entrée en sens unique du projet est prévue en Tourne-à-Droite depuis la rue du Mont-Joie, tandis que la sortie sera gérée vers le giratoire d'accès au site de loisirs Hélicéa (piscine, paludaire ...).

Le projet favorise le développement des moyens de déplacement écologiques par la mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques et d'un stationnement couvert pour les vélos.

Le projet permettra de créer des emplois locaux. Il s'agit d'une nouvelle implantation de magasin.

Le projet prend place dans une zone d'activités existante, sur un site déjà imperméabilisé et occupé par un bâtiment de radiologie et d'imagerie médicale. Il n'y aura pas de consommation de surface agricole.

4.4 À 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 de construire

Autorisation d'Exploitation Commerciale (AEC)

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	5 131 m ²
Places de stationnement	50

4.5 Localisation du projetAdresse et commune(s)
d'implantationrue du Mont Joie. SAINT-
MARTIN-BOULOGNECoordonnées géographiques¹

Long. 01°64'61"04

Lat 50°73'03"33

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

Point de départ :

Long. ___° ___' ___"

Lat ___° ___' ___"

Point d'arrivée :

Long. ___° ___' ___"

Lat ___° ___' ___"

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6**4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?**Oui Non **4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?**Oui Non

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

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

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

Le site internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas parcas, 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"/>	Le projet n'est concerné par aucune ZNIEFF. Les ZNIEFF du secteur d'étude sont : - ZNIEFF 2 : Le complexe bocager du Bas-Bouonnais et de la Loire (FR310027276) à 1 km - ZNIEFF 1 : Vallée de Saint-Martin-Boulogne (FR310030017) à 1 km
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"/>	Le projet n'est concerné par aucun APB.
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"/>	La commune de Saint-Martin-Boulogne ne fait pas partie du Parc Naturel Régional des Caps et Marais d'Opale.
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"/>	L'autoroute A16 la RN42 et la RTD341 sont référencés comme axes de bruit. Le site du projet n'est pas concerné.
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"/>	Le site ne se situe pas à proximité d'un site classé ou inscrit ni aux abords d'un monument historique. Le site prend place dans une zone d'activités déjà existante.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site prend place sur une zone d'activités existante, sur un site déjà imperméabilisé et occupé actuellement par un bâtiment de radiologie et d'imagerie médicale et par des parkings. Le site ne présente donc aucune caractéristique d'une zone humide.

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La commune de Saint-Martin-Boulogne est concernée par</p> <ul style="list-style-type: none"> - le PAPI du Boulonnais - le PPR de Saint-Martin-Boulogne - le PPR bassin versant du Wimereux - le PPR bassin versant de la Lière <p>Le site du projet n'est pas concerné par le risque inondation</p> <p>La commune de Saint-Martin-Boulogne n'est pas concernée par un FPRL</p> <p>Le site du projet est classé en zone d'aléa moyen vis-à-vis du retrait gonflement des argiles</p>
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site n'est pas référencé dans les bases de données BASOL et BASIAS</p> <p>Le site est actuellement occupé par un bâtiment de radiologie et d'imagerie médicale dont l'activité est définitivement fermée.</p> <p>Cette activité n'a pas généré de pollution</p>
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"/>	<p>Le captage le plus proche se situe sur la commune de Saint-Etienne (à 4,7 km)</p> <p>Le site du projet n'est pas concerné par le périmètre de protection de captage.</p>
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site du projet se situe dans une zone d'activités. Il ne se situe pas ni à proximité d'un site inscrit</p>
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"/>	<p>Les zones Natura 2000 du secteur d'étude sont</p> <ul style="list-style-type: none"> - Forêts de Desvres et de Boulogne et bocage prairial humide du Bas-Boulonnais (FR3100439) à 4,3 km - Estuaire de la Canche, dunes picardes plaquées sur l'ancienne falaise, forêt d'Hardelot et falaise d'Equihen (FR3100450) à 6,8 km - Pelouses et bois neutrocalcicoles de la cuesta sud du Boulonnais (FR3100484) à 14,3 km - Pelouses et bois neutrocalcicoles des cuestas du Boulonnais et du pays de Licques et forêt de Guines (FR3100485) à 13,7 km - Récifs Gris-Nez, Blanc-Nez (FR3102003) à 7 km - Falaises et dunes de Wimereux, estuaires de la Slack, Garennes et communaux d'Ambleteuse-Aucresselles (FR3100479) à 6 km - Falaises du Grand aux œufs et du Cap Gris-Nez, dunes du chatelet, marais de Tardinghen et dunes de Wissant (FR3100478) à 11,8 km - Falaises et pelouses du Cap Blanc-Nez, du Mont d'Hubert, des Naires Molles, du fond de la Fargo et du Mont de Couplo (FR3100477) à 16 km - Baie de Canche et couloir des Trois Estuaires (FR3120005) à 17 km - Côteau de Gannes et de Camiers (FR3100483) à 14 km - Estuaire de la Canche (FR3110038) à 18,9 km - Cap Gris-Nez (FR3110086) à 6,6 km
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site du projet se situe dans une zone d'activités. Il ne se situe pas ni à proximité d'un site classé.</p>

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

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

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendrer-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il n'y aura pas de prélèvement d'eau sur le site. L'eau potable proviendra d'un branchement AEP au réseau de distribution public.
	Imposera-t-il des drainages ou des modifications prévisibles des nappes d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Une étude de sol va être réalisée sur le site. Les données seront exploitées dans le cadre du projet.
Ressources	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les travaux liés aux voies et parkings et aux bâtiments (fondations, niveaux de sous-sols), à l'aménagement du site (terrassement des emprises de voie, tranchées communes des réseaux d'électricité, assainissement), fosses de plantation ainsi que ceux liés à la gestion des eaux pluviales généreront des déblais. Les matériaux à extraire du site ne seront pas entreposés en zone inondable ni en zone humide, ils seront évacués hors site dans les installations adaptées selon leurs natures inertes, ou non et pour les terres végétales saines découpées dans le cadre des travaux d'espaces publics, réutilisés in situ dans le projet paysager.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les tranchées d'assainissement, eau potable réseaux secs nécessiteront l'apport de matériaux riches et adaptés. Ces remblais seront inertes et proviendront des filières de matériaux existantes à proximité (carrières). L'objectif du projet est de limiter les importations de matériaux. Les déblais seront réutilisés dans la mesure du possible. L'équilibre déblais/remblais sera recherché dans le cadre du projet.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site prend place sur une zone d'activités existante, sur un site déjà imperméabilisé et occupé actuellement par un bâtiment de radiologie et d'imagerie médicale dont l'activité est fermée et par des parkings.
	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"/>	Aucun site Natura 2000 n'est présent sur la zone d'étude ni à proximité immédiate. Le site prend place sur une zone d'activités existante, sur un site déjà imperméabilisé et occupé actuellement par un bâtiment de radiologie et d'imagerie médicale dont l'activité est fermée, et par des parkings. Le site ne présente aucune caractéristiques des zones Natura 2000 situées dans un rayon de 20 km.

	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"/>	Le site prend place sur une zone d'activités existante, sur un site déjà imperméabilisé et occupé actuellement par un bâtiment de radiologie et d'imagerie médicale et par des parkings. Le site ne présente donc aucune caractéristique d'une zone humide.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site prend place sur une zone d'activités existante, sur un site déjà imperméabilisé et occupé actuellement par un bâtiment de radiologie et d'imagerie médicale et par des parkings.
	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Saint-Martin-Boulogne n'est pas concernée par un PPR. Le site n'est pas référencé dans les bases de données BASOL et BASIAS.
Risques	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Saint-Martin-Boulogne est concernée par : - le PAPI du Boulonnais - le PPR de Saint-Martin-Boulogne - le PPR bassin versant du Wimeroux - le PPR bassin versant de la Lane Le site du projet n'est pas concerné par le risque inondation. Le site du projet est concerné par un aléa retrait-gonflement des argiles moyen. Des études de sol préalables au projet seront réalisées afin de connaître les dispositions constructives à prendre.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre aucun risque sanitaire. Une gestion des eaux pluviales est prévue sur le projet. Le projet se situe sur la ZAC Mont-Joie (compétence CAB). Une autorisation au titre de la loi sur l'eau a été donnée pour l'ensemble de la zone en 1998. Le renouvellement de cette autorisation a été acté en 2013. Des ouvrages de tamponnement des eaux pluviales ont été réalisés en domaine public sur la ZAC. Seul un complément de tamponnement est demandé pour les parcelles privées. Les eaux pluviales seront infiltrées au maximum à la parcelle, le rejet d'eaux pluviales se fera donc dans le sous-sol. Les eaux usées des sanitaires rejoindront le réseau d'assainissement déjà présent sur la commune pour traitement à la station d'épuration collective.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Une étude de circulation a été réalisée par Egis en août 2021. Cette étude est jointe en annexe 5. L'étude conclut que le projet de développement LIDL de St-Martin Boulogne se traduira par une clientèle motorisée estimée à un maximum de 120 véhicules en entrée & sortie durant la pointe dimensionnée du Soir, en période d'affluence estivale. Au regard des projections de trafic réalisées, les impacts circulatoires du projet LIDL apparaissent compatibles avec le maintien d'un fonctionnement satisfaisant du réseau voirie au niveau du système RD311 et de l'accès Héricès. En revanche le carrefour à priorités verticales rue de Mont-Joie # accès Broc Dépôt dont le fonctionnement interpellé déjà en situation de référence par sa capacité réduite et sa dangerosité, nécessitera d'être optimisé pour satisfaire correctement toute nouvelle augmentation de déplacements dans le secteur. Deux pistes de réaménagement sont à ce stade identifiées : un petit nœud giratoire (diamètre 25.00m max, pour des capacités résiduelles supérieures à 50%) et un carrefour à feux. La jauge de parking attendue de 90 places apparaît cohérente avec la demande de trafic attendue (maximum de 120 véhicules/heure pour une présence moyenne sur site de 35 minutes, soit un besoin clients de 70 places, plus les besoins du personnel).
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'activité de supermarché ne sera pas source de nuisances sonores. L'accès technique (zone de chargement/déchargement) est situé dans l'angle nord du bâtiment. Le traitement soigné des abords de la zone technique permettra de dissimuler ce côté technique de l'enseigne.

	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"/>	Le projet générera des émissions lumineuses mais celles-ci s'intégreront dans le tissu urbain existant, de plus le concept Lidl prévoit des éclairages économes et intelligents. En effet, le projet prend place dans une zone d'activité existante donc dans un contexte urbanisé déjà doté d'un éclairage urbain.
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les rejets seront limités au trafic de véhicules. Le projet favorise le développement des moyens de déplacement écologique par la mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques et d'un stationnement couvert pour les vélos.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les eaux usées des sanitaires seront envoyées vers le réseau d'assainissement déjà existant sur la commune pour traitement à la station d'épuration collective. Une gestion des eaux pluviales est prévue sur le projet. Le projet se situe sur la ZAC Mont Jore (compétence CAB). Une autorisation au titre de la loi sur l'eau a été donnée pour l'ensemble de la zone en 1998. Le renouvellement de cette autorisation a été acté en 2013. Des ouvrages de tamponnement des eaux pluviales ont été réalisés en domaine public sur la ZAC. Seul un complément de tamponnement est demandé pour les parcelles privées. Les eaux pluviales seront infiltrées au maximum à la parcelle. Le rejet d'eaux pluviales se fera donc dans le sous-sol.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les eaux usées des sanitaires seront envoyées vers le réseau d'assainissement déjà existant sur la commune pour traitement à la station d'épuration collective dans des quantités compatibles avec le système d'assainissement en place sur la collectivité.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les déchets (ordures ménagères et recyclables) seront gérés par le service dédié 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 ZZAUP, 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"/>	Le site prend place sur une zone d'activités existante sur un site déjà imperméabilisé et occupé actuellement par un bâtiment de radiologie et d'imagerie médicale, dont l'activité est définitivement fermée et par des parkings.

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) :

L'implantation du magasin implique le respect de la qualité du territoire dans lequel il s'inscrit.

- Un paysagiste est missionné et prescrit l'ensemble des essences végétales utilisables de manière à bannir les plantations d'essences appauvries au niveau du paysage et du sol telles que des haies monospécifiques
- Un traitement qualitatif et paysager du parking, des façades et des murs de soutènement sera réalisé
- Le revêtement des places de stationnement sera perméable
- Une gestion des eaux pluviales sera mise en place.
- Le projet permet d'offrir un cadre agréable tout en respectant le paysage du secteur d'étude
- Le projet favorise le développement des moyens de déplacement écologiques par la mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques et d'un stationnement couvert pour les vélos

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.

Nous estimons que le projet devrait être dispensé d'une évaluation environnementale car il ne se situe pas dans une zone naturelle protégée ni dans un périmètre de protection. Le site prend place sur une zone d'activités existante sur un site déjà imperméabilisé et occupé actuellement par un bâtiment de radiologie et d'imagerie médicale et par des parkings.

Le projet comprend une gestion des eaux pluviales et des aménagements paysagers de qualité et variés : traitement végétal dynamique et qualitatif du site, traitement paysager des murs de soutènement, choix qualitatif des matériaux des façades

Le nouveau magasin suivra le nouveau concept LOF (Lud Of the Future) permettant la diminution de son empreinte écologique globale via une isolation améliorée, des éclairages économes et intelligents, un système de climatisation et de chauffage performants, un système de suivi des performances du bâtiment efficace et pertinent, une conception bioclimatique du bâti, la mise en place de panneaux photovoltaïques, la mise en place d'une cuve de récupération des eaux pluviales de toiture

Le projet favorise le développement des moyens de déplacement écologiques par la mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques et d'un stationnement couvert pour les vélos.

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 ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 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° b) etc), 7°, 9°, 10°, 11°, 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 1,2,3,4,5 Annexe 6 : état initial Annexe 7 : volet paysager du projet Annexe 8 : étude de circulation, fréquentation et stationnement Annexe 9 : politique environnement LIDL

9. Engagement et signature

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

Fait à

Millers

le,

Signature

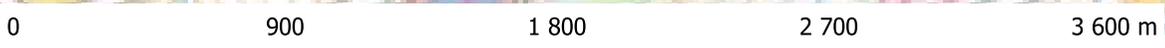
19/10/2021

LIDL Direction Régionale
Service Immobilier
ZI du Plantin - RD 916
B.P 79
62193 MILLERS Cedex
Tél : 09 21 91 93 42

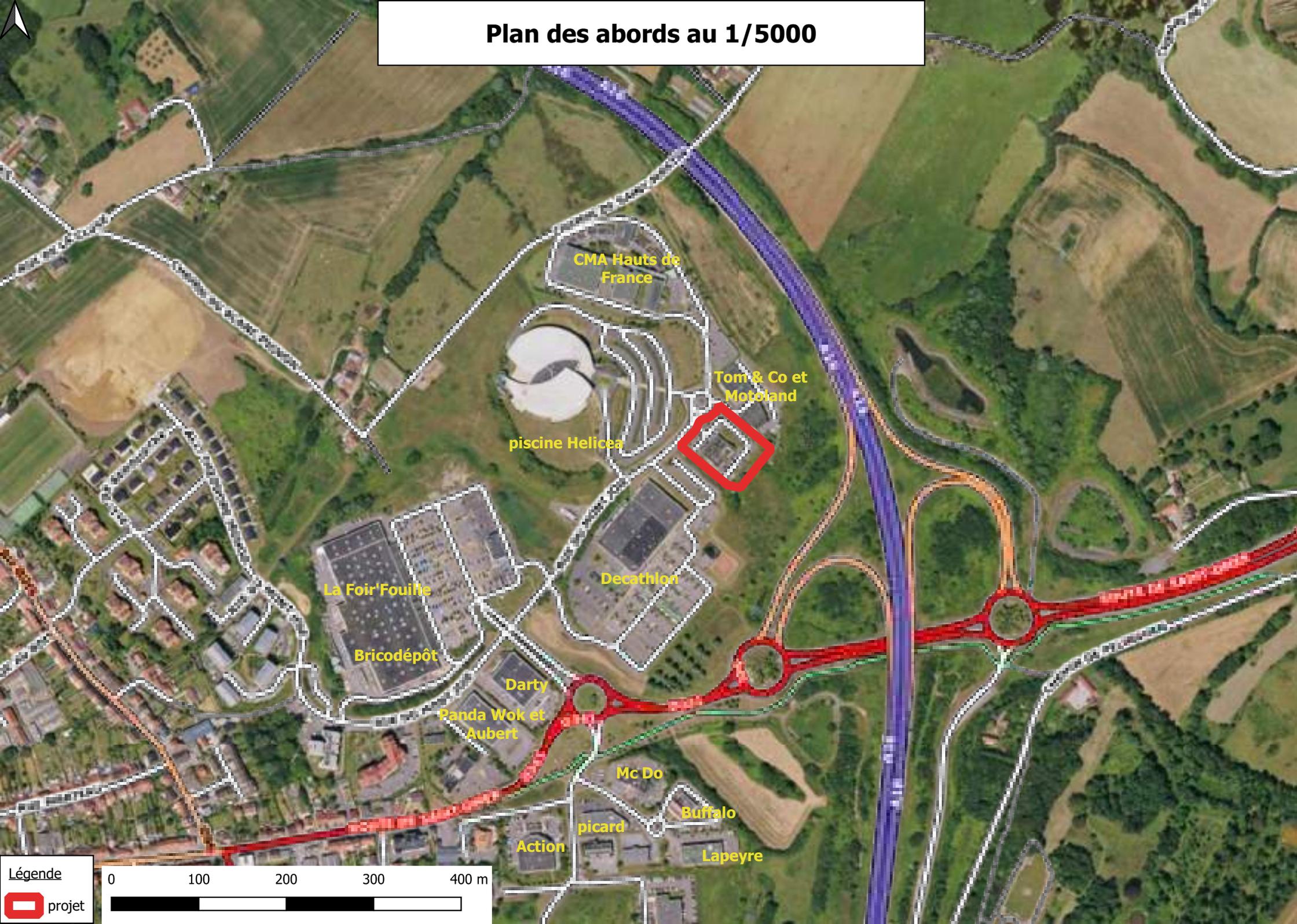
Plan de situation au 1/25000



Légende
 projet



Plan des abords au 1/5000



CMA Hauts de France

Tom & Co et Motoland

piscine Helicea

La Foir'Fouille

Decathlon

Bricodépôt

Darty

Panda Wok et Aubert

Mc Do

Buffalo

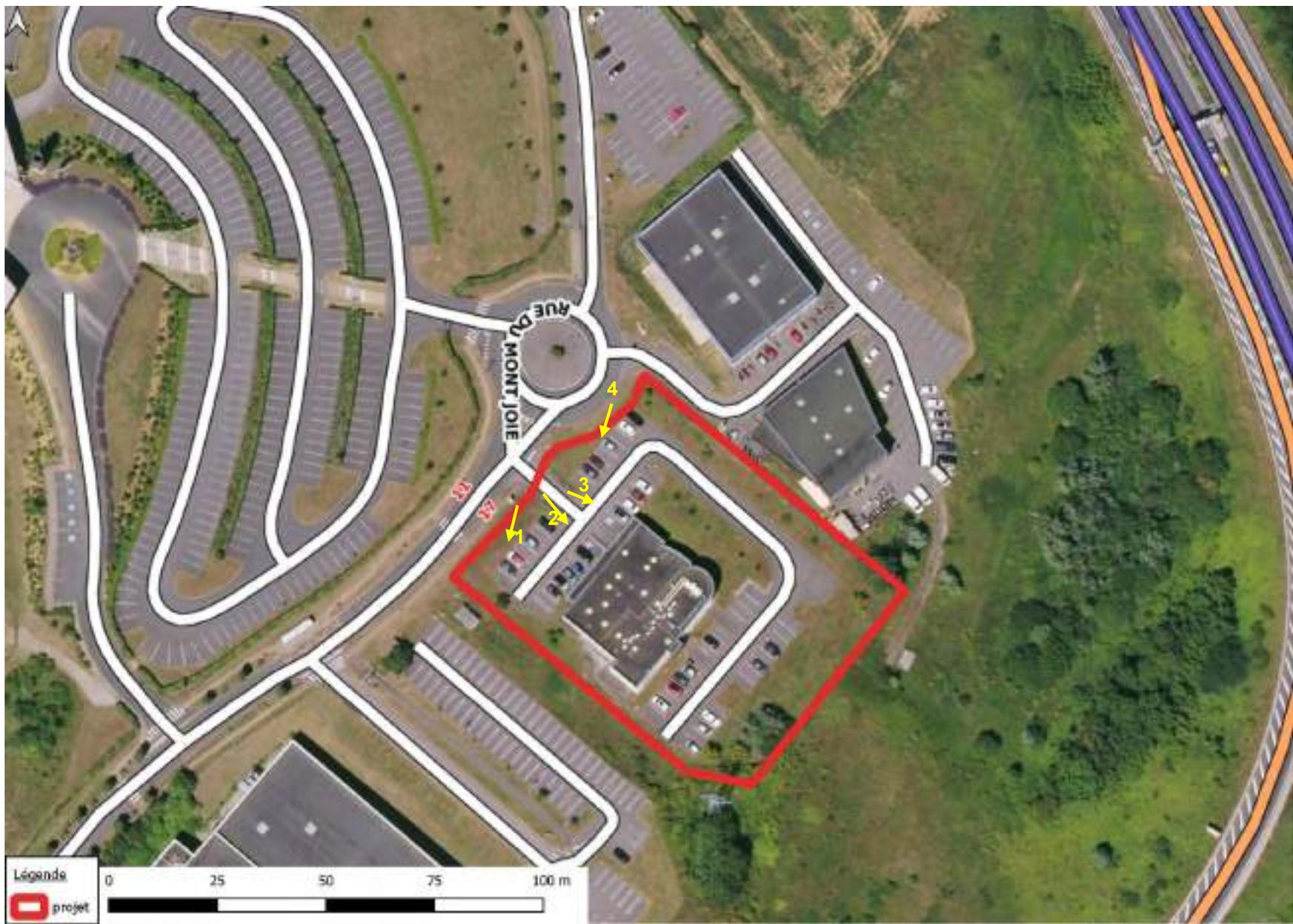
Action

picard

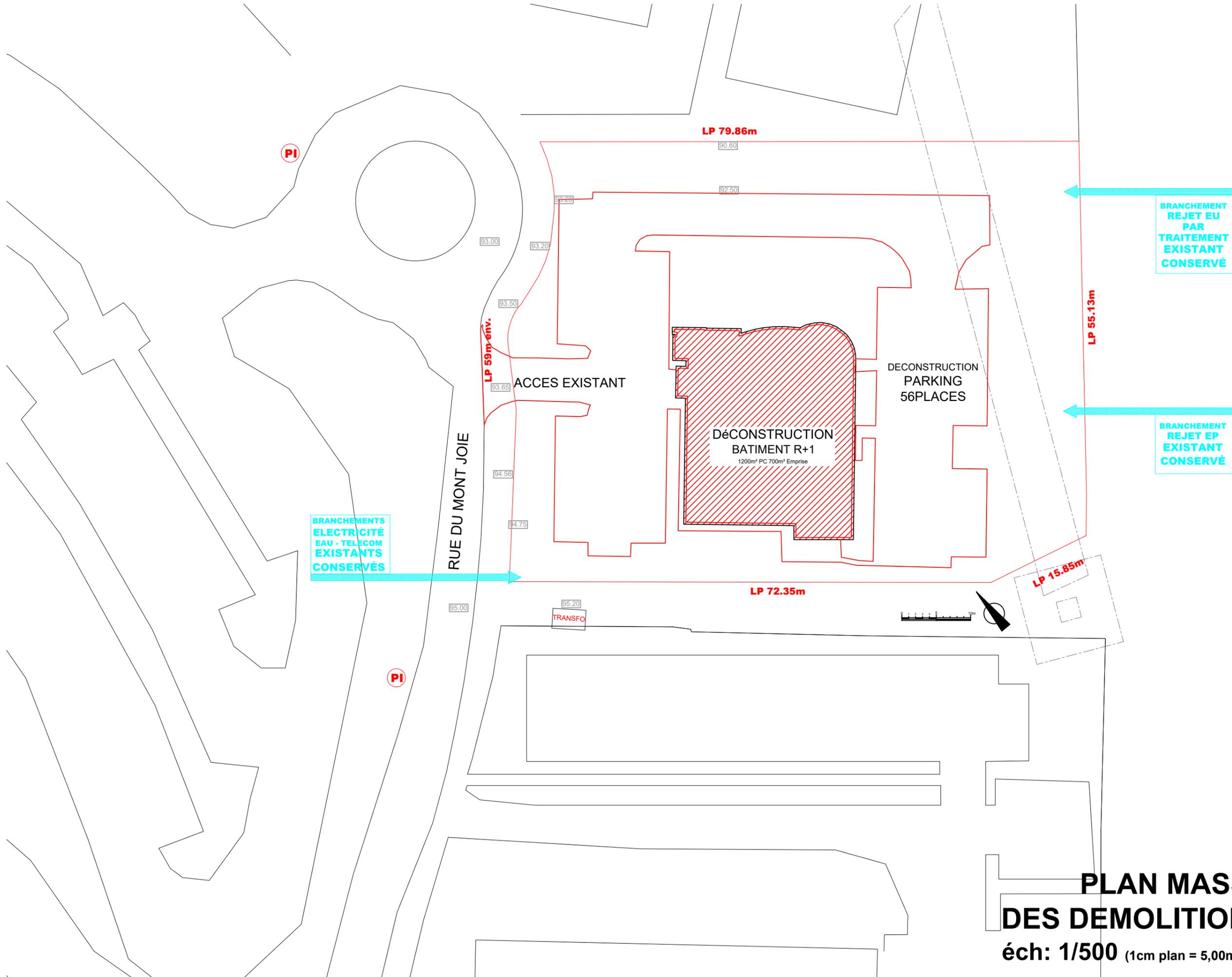
Lapeyre

Légende
 projet



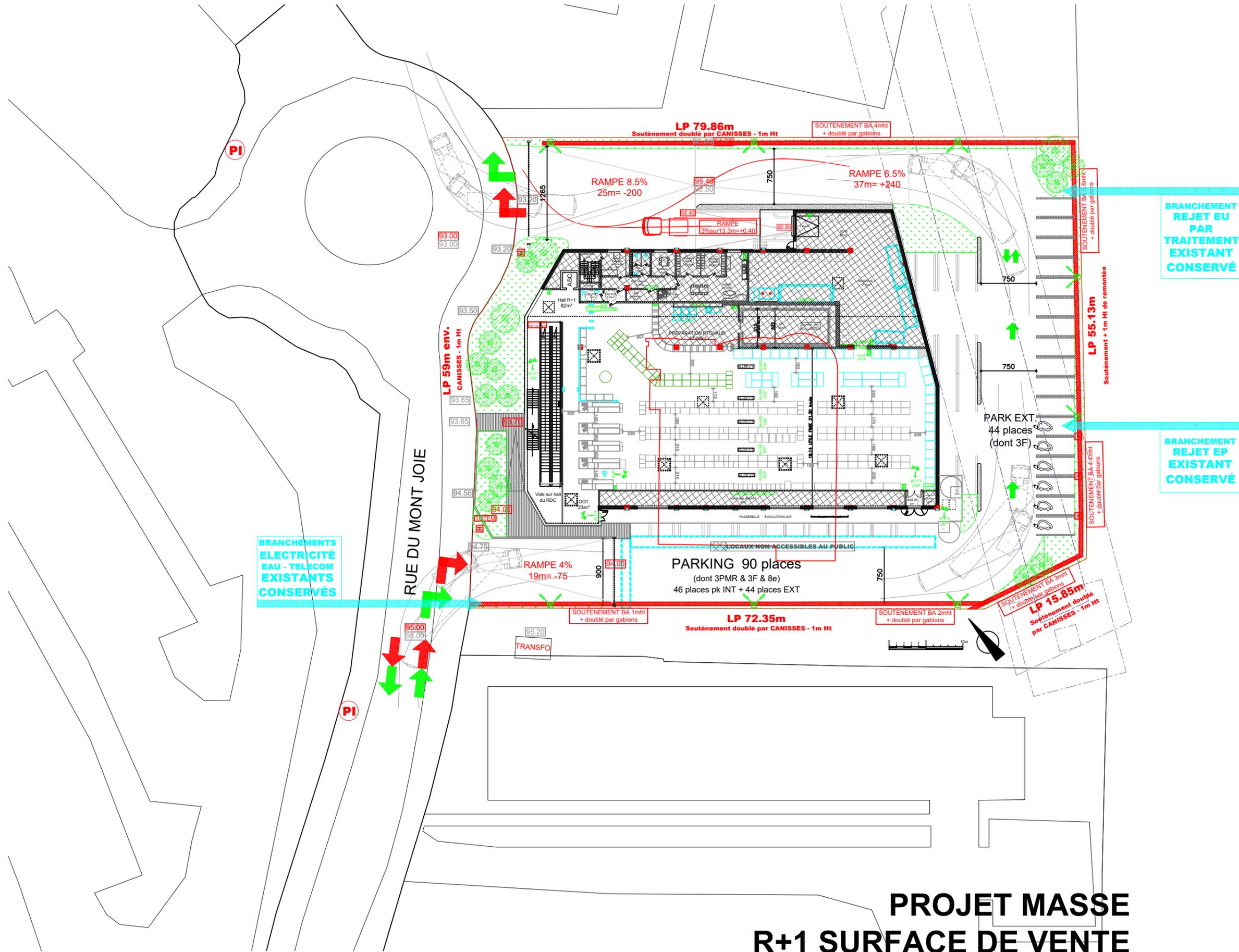






**PLAN MASSE
DES DEMOLITIONS**
éch: 1/500 (1cm plan = 5,00m réel)

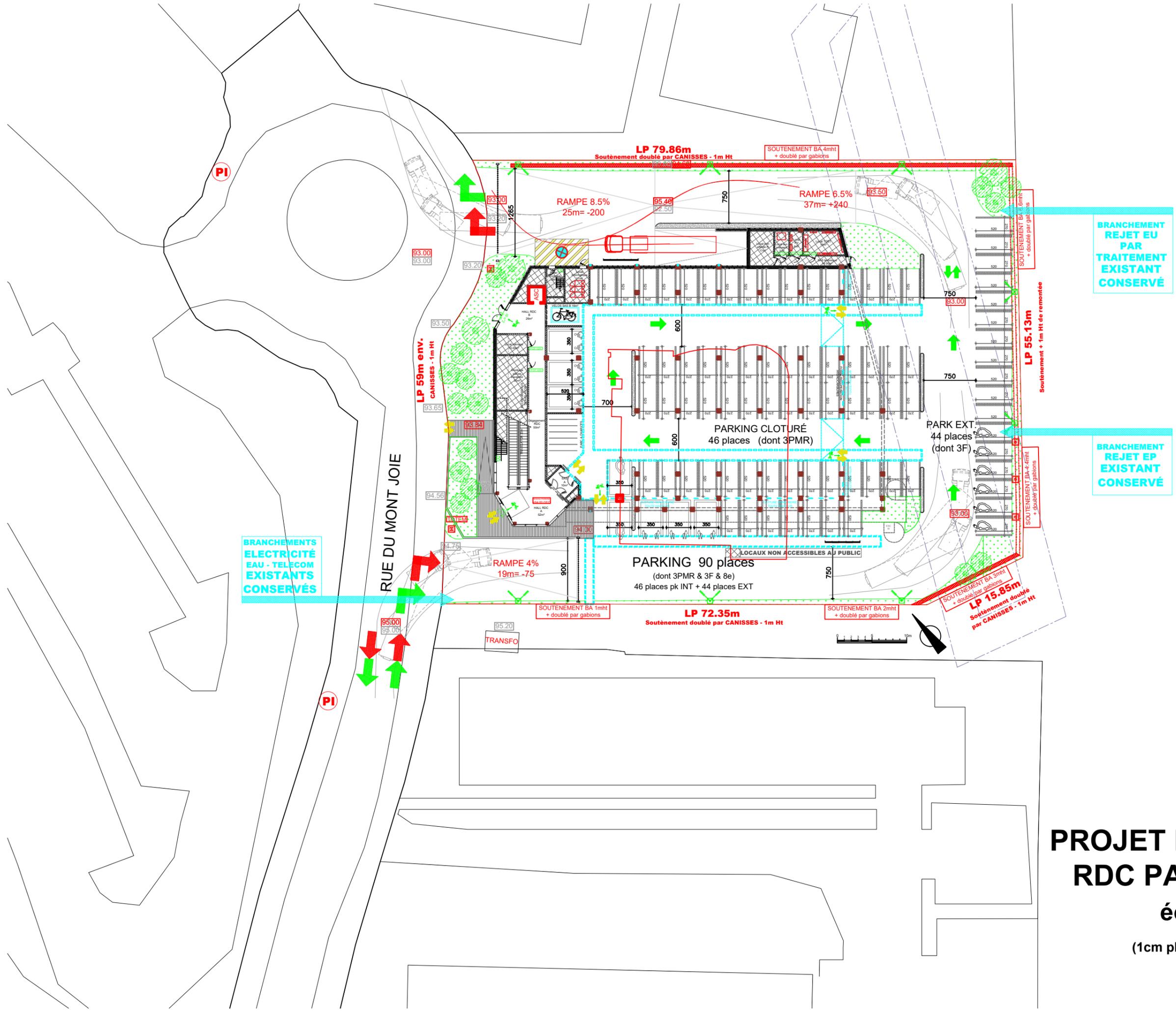
EXISTANT	
A1	
DémOL	
PC01-APD1	PLANCHE-du-27-09-21
Construction d'un COMMERCE SUE PILOTIS et son PARKING PAYSAGER	
Rue du Mont Joie 62280 SAINT MARTIN BOULOGNE	
Plan de principe représentatif pour les demandes administratives	
Réf: MOA: Réf: FAB: 210504	
Maître de l'ouvrage: SNC LIDL RUNGIS	MOA EXECUTION: DR13 LILLERS



**PROJET MASSE
R+1 SURFACE DE VENTE**

éch: 1/500
(1cm plan = 5,00m réel)

PROJET	
P2A3	
MASSE	
R+1	
Maître de l'ouvrage: SNC LIDL RUNGIS	PC01-APD1 PLANCHE-gu-27-09-21
NIVEAU BAS R+1 sur MASSE 1/200	
Construction d'un COMMERCE SUE PILOTIS et son PARKING PAYSAGER	
Rue du Mont Joie 62280 SAINT MARTIN BOULOGNE	
BUREAUX: 27 rue SALEMBIER 59700 MARCQ-en-BAROEUL T: 03-20-05-03-84 - fabrikarchitectes@yahoo.fr	
Plan de principe représentatif pour les demandes administratives	
Réf MOA: FABRIK ARCHITECTES	
Réf FAB: 210504	



BRANCHEMENTS
ELECTRICITÉ
EAU - TELECOM
EXISTANTS
CONSERVÉS

BRANCHEMENT
REJET EU
PAR
TRAITEMENT
EXISTANT
CONSERVÉ

BRANCHEMENT
REJET EP
EXISTANT
CONSERVÉ

PROJET MASSE RDC PARKING

éch: 1/500
(1cm plan = 5,00m réel)

PROJET
P2A3
MASSE
RDC

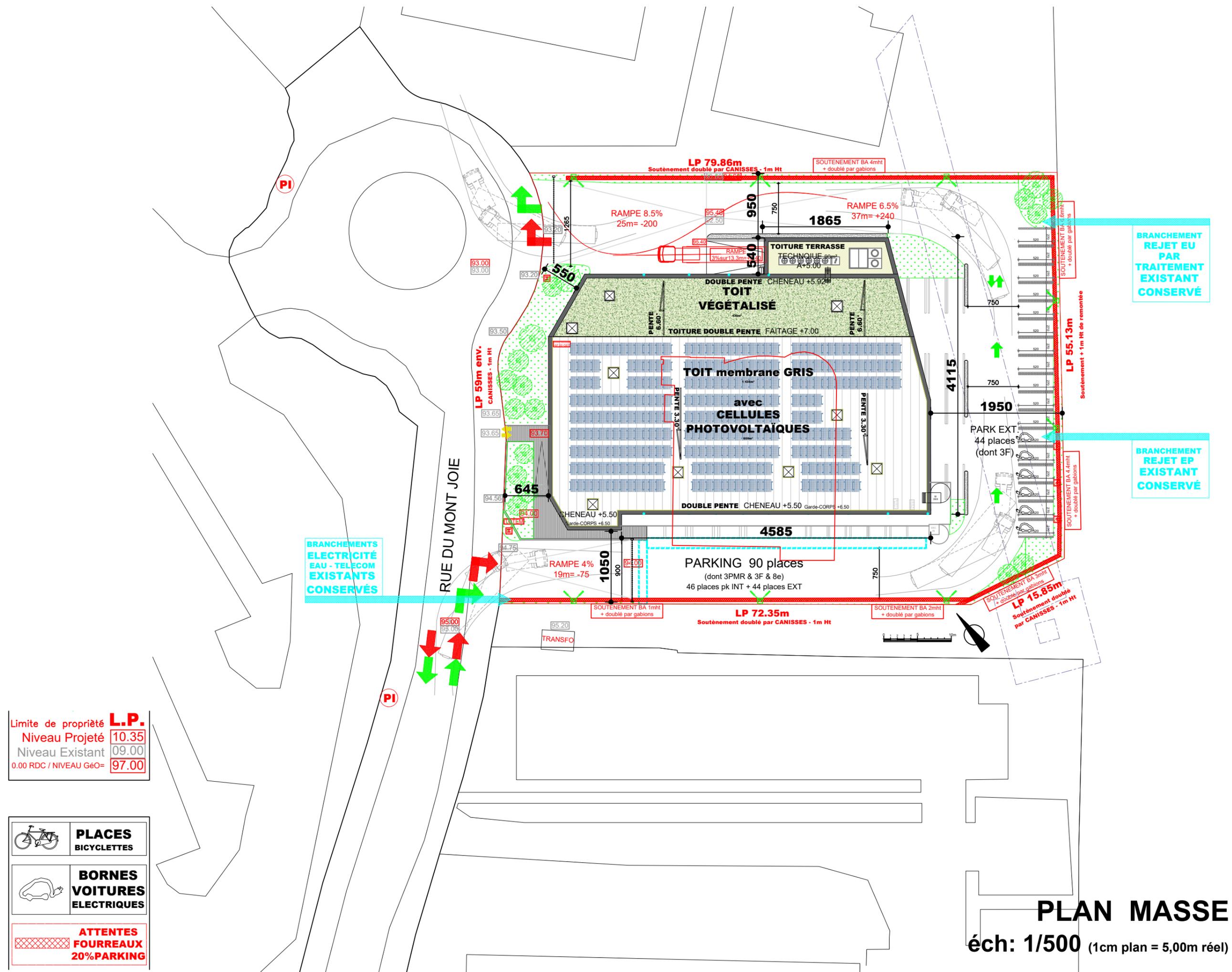
PC01-APD1
PLANCHE du 27-09-21
Construction d'un **COMMERCE SUE PILOTIS** et son **PARKING PAYSAGER**
Rue du Mont Joie 62280 SAINT MARTIN BOULOGNE

NIVEAU BAS RDC sur MASSE 1/200
Plan de principe représentatif pour les demandes administratives

Maitre de l'ouvrage:
SNC LIDL
RUNGIS

MOA EXECUTION: **DR13**
LILLERS

FRANFRÈRES
BUREAUX: 27 rue SALEMBIER 59700 MARCQ-en-BARŒUL T: 03-20-05-03-84 - fabrikarchitectes@yaho.fr
Réf: FAB210504

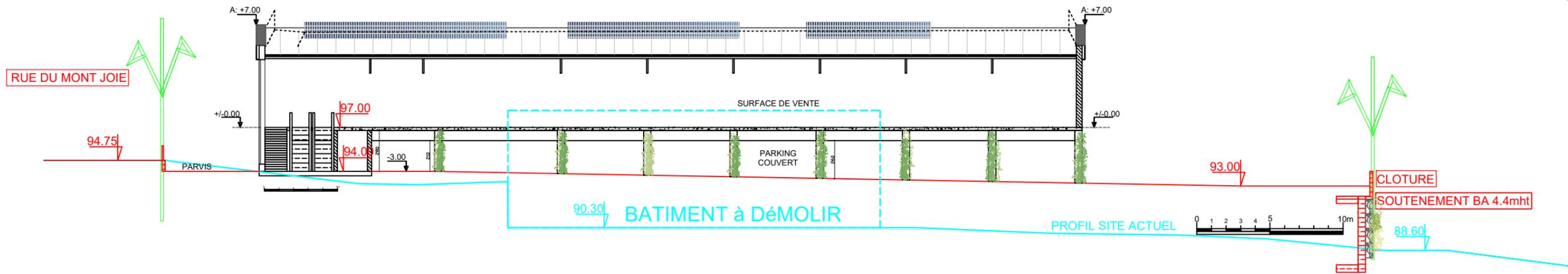


Limite de propriété	L.P.
Niveau Projeté	10.35
Niveau Existant	09.00
0.00 RDC / NIVEAU G6O=	97.00

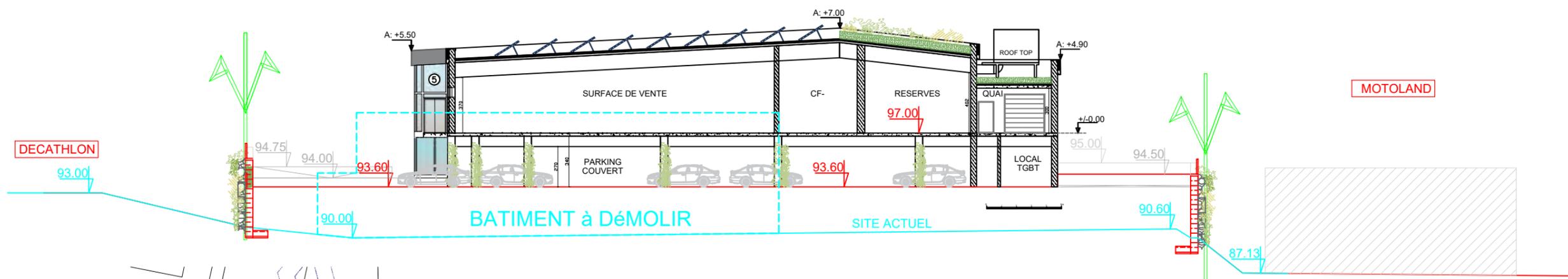
	PLACES BICYCLETTES
	BORNES VOITURES ELECTRIQUES
	ATTENTES FOURREAUX 20%PARKING

PLAN MASSE
éch: 1/500 (1cm plan = 5,00m réel)

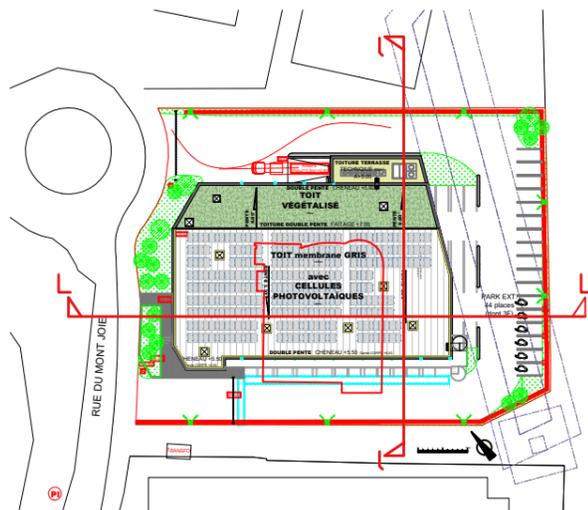
PROJET	
P2	
500	
PC01-APD1	
PLANCHE du-27-09-21	
PROJET MASSE au 1/500	
Construction d'un COMMERCE SUE PILOTIS et son PARKING PAYSAGER	
Rue du Mont Joie 62280 SAINT MARTIN BOULOGNE	
MOA EXECUTION: DR13 LILLERS	
BUREAU: 27 rue SALEMBIER 59700 MARCQ-en-BARŒUL T: 03-20-05-03-84 - fabrikarchitectes@yahoo.fr	
Plan de principe représentatif pour les demandes administratives	
Réf MOA: Réf FAB:210504	



EXISTANT PJT : COUPE TERRAIN LL 1/300



EXISTANT PJT : COUPE TERRAIN II 1/300



PROJET:
REPÉRAGE COUPE

EXISTANT
PROJET
P3S
COUPES
SITE

PC01-APD1
PLANCHE-du-27-09-21

COUPES SITE EXISTANT PROJET

Construction d'un COMMERCE SUE PILOTIS et son PARKING PAYSAGER

Rue du Mont Joie 62280 SAINT MARTIN BOULOGNE

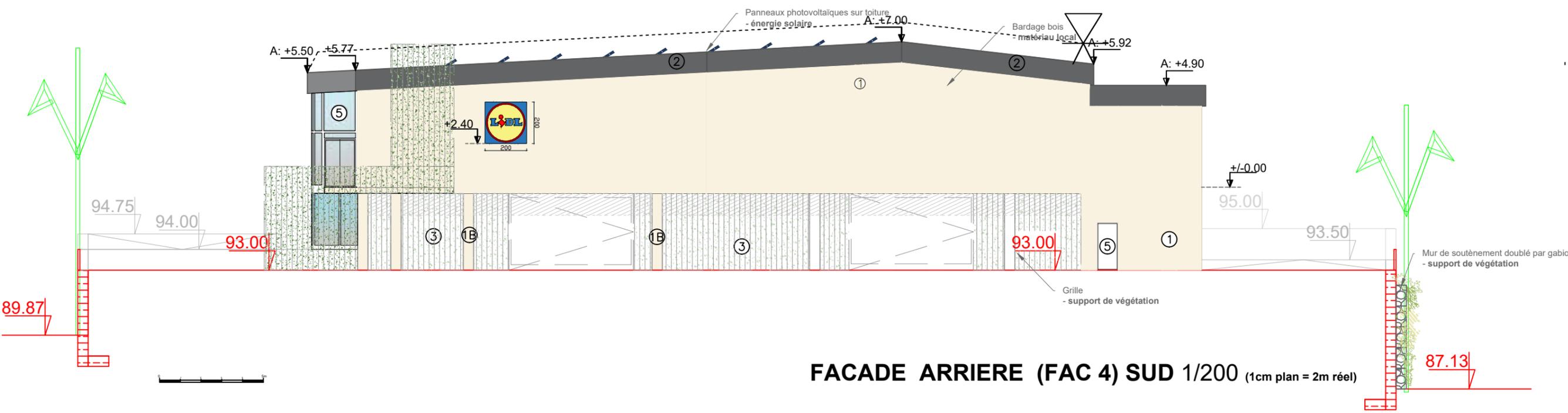
MOA EXECUTION: DR13 LILLERS

MOA EXECUTION: DR13
LILLERS

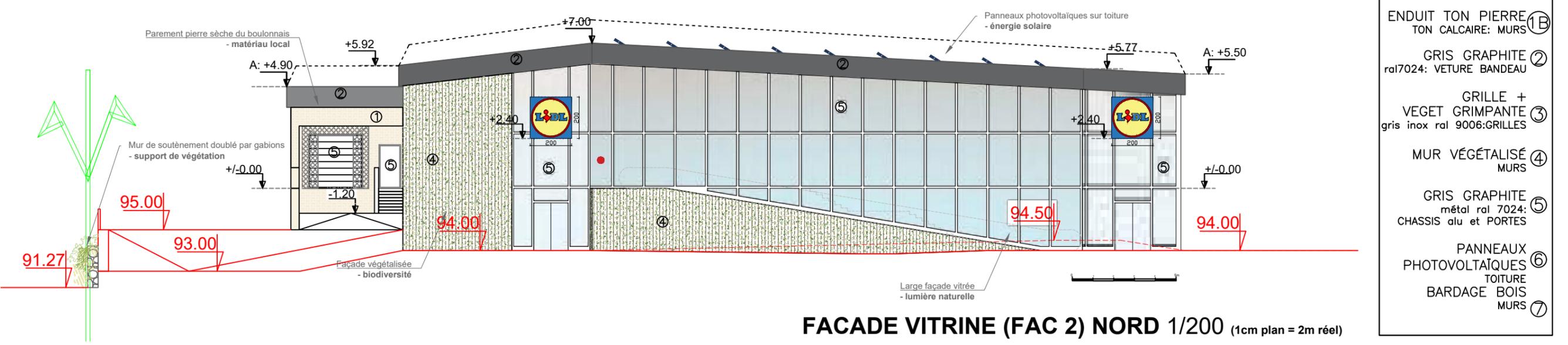
Plan de principe représentatif pour les demandes administratives

Ref: MOA: Ref: FAB:210504

FABRILETS BUREAUX: 27 rue SALEMBIER 59700 MARCQ-en-BAROEUL T: 03-20-05-03-84 - fabrilesarchitectes@yahoo.fr



FACADE ARRIERE (FAC 4) SUD 1/200 (1cm plan = 2m réel)

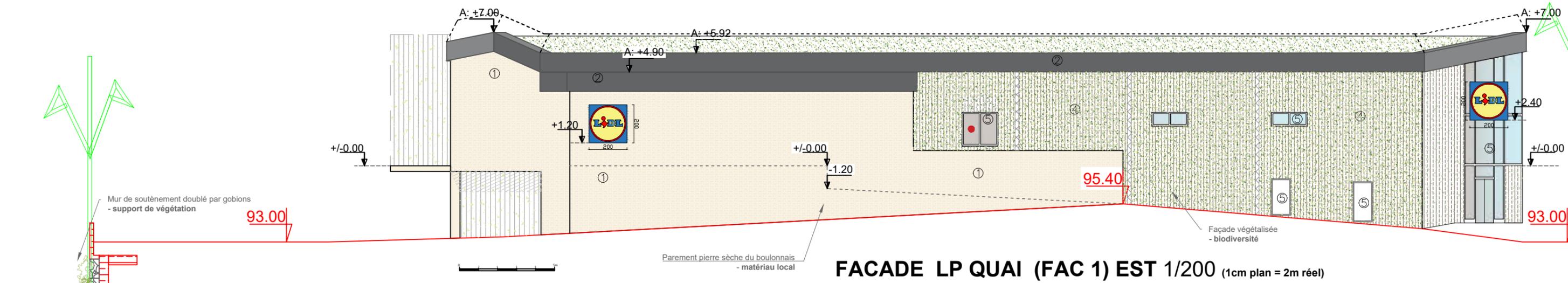


FACADE VITRINE (FAC 2) NORD 1/200 (1cm plan = 2m réel)

LEGENDE FACADES
Matière & Couleur

PAREMENT PIERRE SÈCHE du boulonnais TON CALCAIRE: MURS	①
ENDUIT TON PIERRE TON CALCAIRE: MURS	1B
GRIS GRAPHITE ral7024: VETURE BANDEAU	②
GRILLE + VEGET GRIMPANTE gris inox ral 9006:GRILLES	③
MUR VÉGÉTALISÉ MURS	④
GRIS GRAPHITE métal ral 7024: CHASSIS alu et PORTES	⑤
PANNEAUX PHOTOVOLTAÏQUES TOITURE BARDAGE BOIS MURS	⑥ ⑦

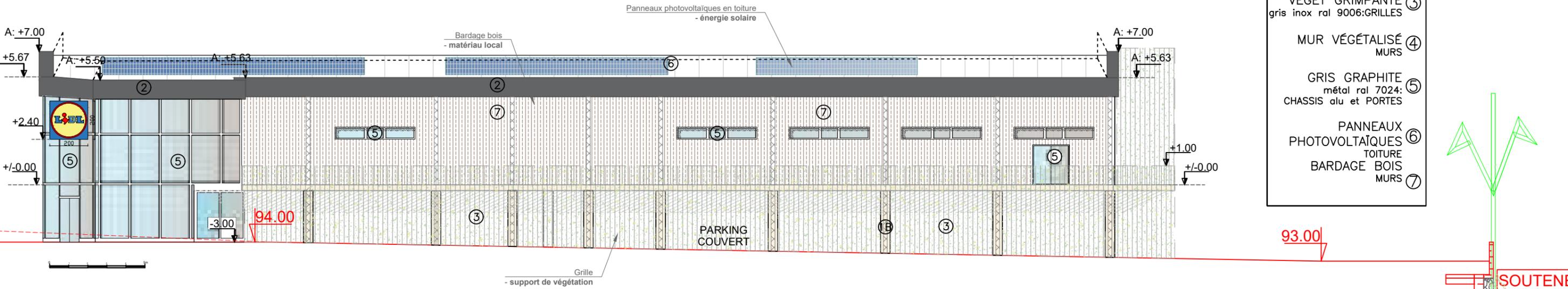
FAÇADES



FACADE LP QUAI (FAC 1) EST 1/200 (1cm plan = 2m réel)

LEGENDE FACADES
Matière & Couleur

- PAREMENT PIERRE SÈCHE du boulonnais
TON CALCAIRE: MURS ①
- ENDUIT TON PIERRE
TON CALCAIRE: MURS ①B
- GRIS GRAPHITE
ral7024: VETURE BANDEAU ②
- GRILLE + VEGET GRIMPANTE
gris inox ral 9006:GRILLES ③
- MUR VÉGÉTALISÉ
MURS ④
- GRIS GRAPHITE métal ral 7024:
CHASSIS alu et PORTES ⑤
- PANNEAUX PHOTOVOLTAÏQUES
TOITURE
BARDAGE BOIS
MURS ⑥
- ⑦

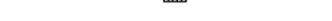


FACADE ENTREE LP (FAC 3) OUEST 1/200 (1cm plan = 2m réel)

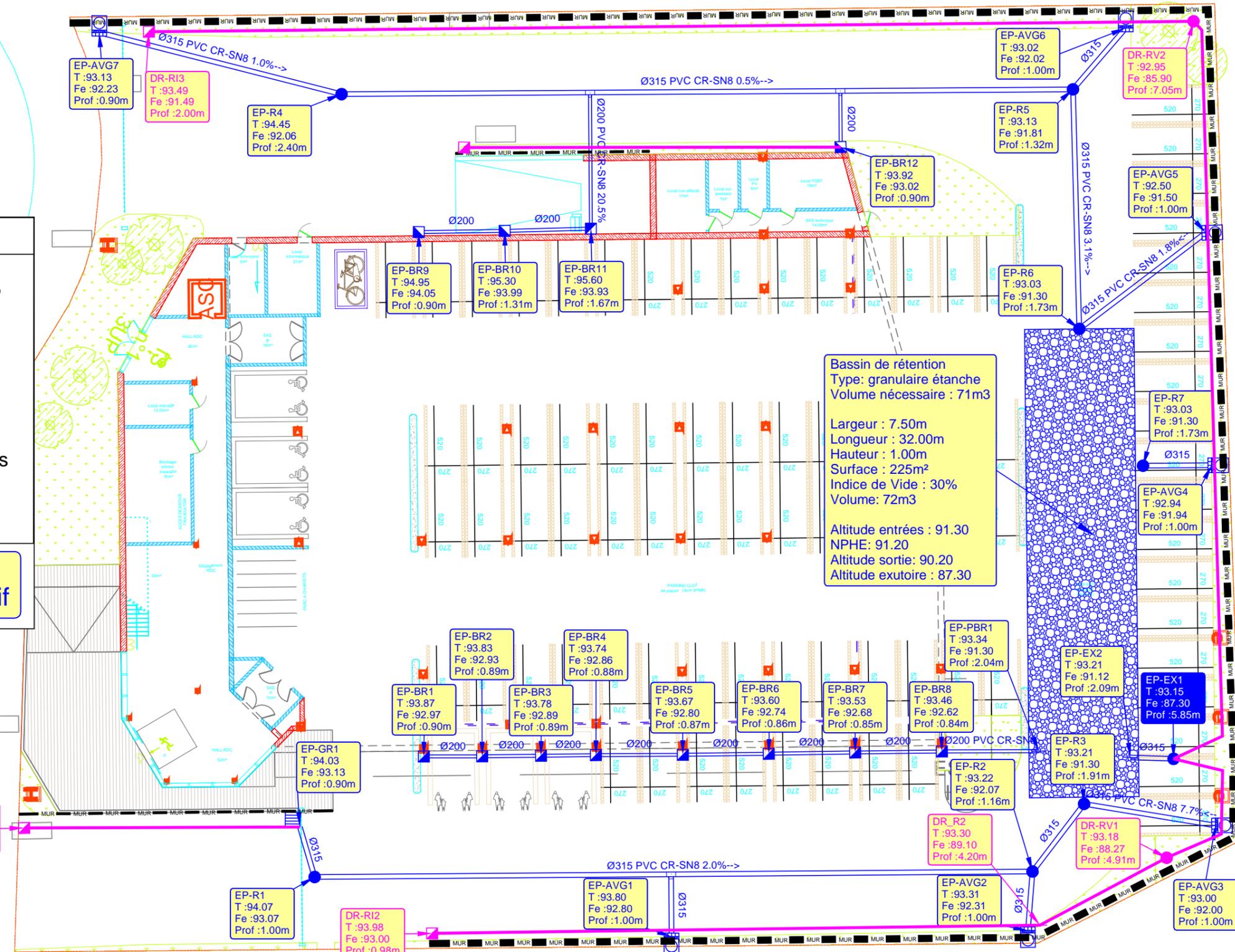
FAÇADES

Maître de l'ouvrage: SNC LIDL RUNGIS	FAÇADES PROJÉTÉES		PC01-APD1 PLANCHE-du-27-09-21	P5F2	PROJET
	Construction d'un COMMERCE SUE PILOTIS et son PARKING PAYSAGER Rue du Mont Joie 62280 SAINT MARTIN BOULOGNE				
MOA EXECUTION: DR13 LILLERS	FABRIK ARCHITECTES BUREAUX: 27 rue SALEMBIER 59700 MARCQ-en-BAROEUL T: 03-20-05-03-84 - fabrikarchitectes@yahoo.fr		Plan de principe représentatif pour les demandes administratives	Réf MOA:	Réf FAB:210504

Légende

-  Réseau EP Ø200 et Ø315
-  Piquage / branchement
-  Regard 60x60
-  Regard avaloir et grille
-  Grille 60x60
-  Regard Ø1000 D400
-  Réseau drainage des murs
-  Regard Ø1000 D400
-  Regard 60x60

Le nombre et la position des boîtes de branchement est donnée à titre indicatif



TOIEM

Autrement dit - 30 rue des Glycines 59000 Lille
Tel : 0320578824 - Fax : 0320578716 - Mail : autrementdit@adpaysagistes.fr



ST MARTIN LES BOULOGNE
CREATION D'UN MAGASIN LIDL
LIDL

volet paysager Art 21



ANALYSE

CONTEXTE PAYSAGER
PRÉSENTATION SAINT-MARTINOISE
HISTOIRE ET PATRIMOINE
QUALITÉ URBAINE
QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE
SYNTHÈSE PAYSAGÈRE
REPORTAGE PHOTO

PROJET

POTENTIALITÉS
L'ÉTAT EXISTANT
LE PATRIMOINE ARBORÉ
LES GRANDES ORIENTATIONS DE PROJET
LES OBJECTIFS CIBLÉS DES ESPACES VERTS
PLAN DE MASSE
PLAN DES PLANTATIONS
PLANTATION DES MASSIFS DE GRAMINÉES
PLANTATION DES MASSIFS ARBUSTIFS ET ARBORÉS

ANNEXE

ENGAGEMENTS



paysage des falaises d'Opale
exception dans une région aux littoraux sableux
 belvédère sur le détroit du Pas-de-Calais
paysage aux multiples facettes :
 naturelle, villageoise, industrielle, pittoresque, dunaire
 falaise à intérêt géologique et historique important
 cordon dunaire variable et cultures à l'arrière plan





UNE COMMUNE DYNAMIQUE ET FLORISSANTE

Saint-Martin-Lès-Boulogne est une commune du Pas-de-Calais et plus précisément, de l'arrondissement de Boulogne-sur-Mer. Elle profite d'ailleurs de l'attractivité de l'agglomération littorale. Elle se trouve également proche d'autres agglomérations structurantes du secteur, comme à 15Km de Marquise, 6Km de Wimereux, 20Km d'Hardelot, ou encore, 18Km de Desvres. Elle se situe également à l'Ouest du Parc Naturel régional des Caps et Marais d'Opale.

→ Une desserte simplifiée

St Martin Boulogne profite de la proximité de Boulogne et de son attractivité, notamment au niveau du réseau de voies de communication. En effet, la commune est traversée par l'A16, la reliant à Dunkerque et Abbeville, mais également par la N42 qui rejoint Lumbres. Le réseau de départementales est également important, avec la D341 vers Desvres ou la D96 vers Boulogne.

Le bourg ne dispose pas de gares ferroviaires mais est proche de plusieurs d'entre elles, comme celle de Boulogne, qui permet de rejoindre Paris, Lille, ou encore Amiens et Calais.

→ Typologie Urbaine

St Martin les Boulogne est considérée comme une commune urbaine et fait partie de l'aire d'attraction de Boulogne-sur-Mer. Son centre-bourg se situe à l'ouest de son territoire communal et dispose d'une urbanisation groupée, tel un prolongement bouloonnais. L'Est de la commune se compose principalement de zones naturelles ou de bocage. Cette partie de St Martin les Boulogne est principalement composée de territoires agricoles, mais également de prairies et de terres arables.

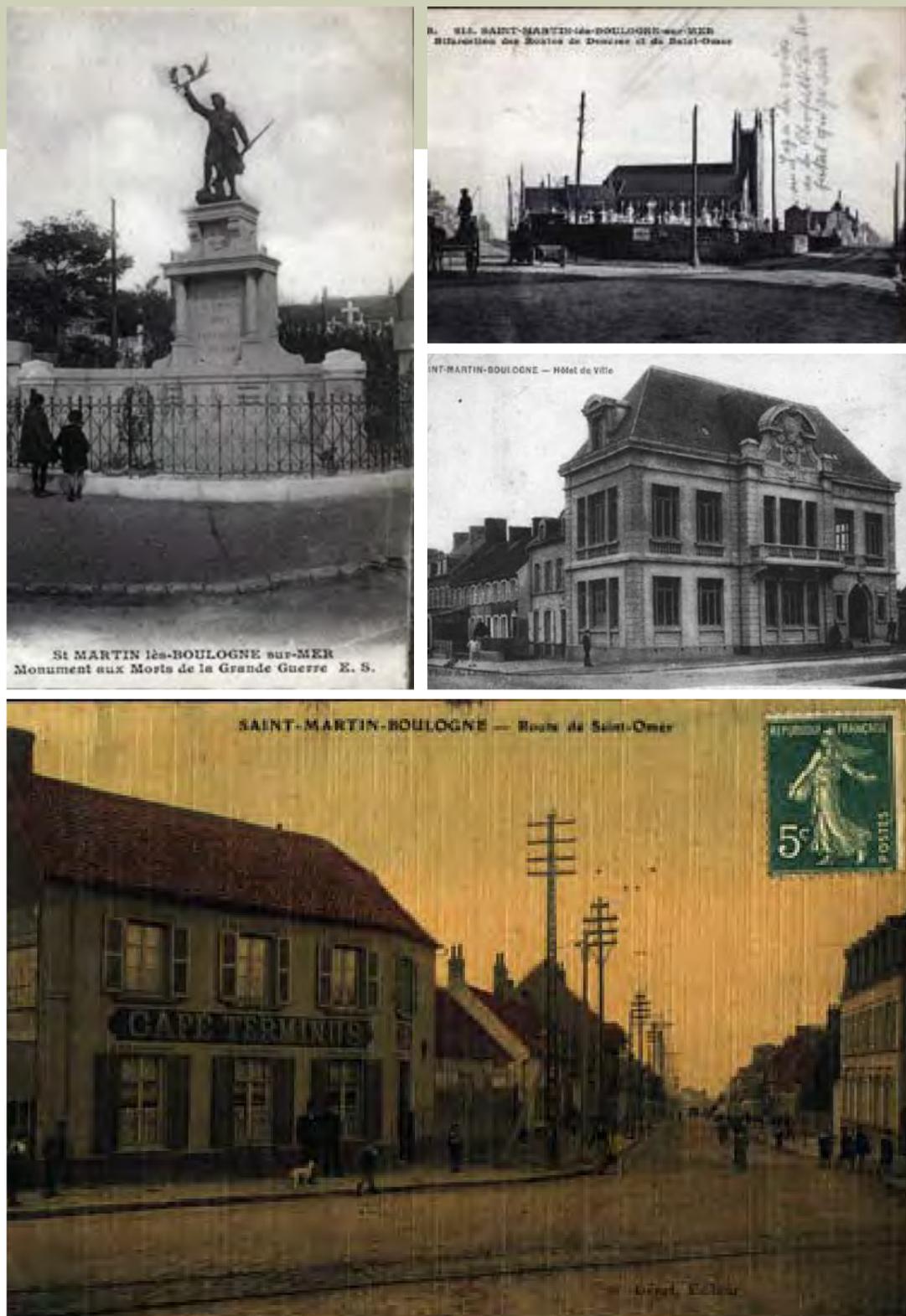
→ Une commune dynamique

St Martin dispose de nombreuses infrastructures qui créent une dynamique forte, comme les établissements scolaires, avec 3 lycées, 2 collèges, 4 écoles primaire et 3 écoles maternelles. A cela s'ajoutent les équipements sportifs majeurs comme le complexe Hélicéa, le stade et les 4 salles de sports. On y trouve également de nombreux professionnels de santé, et le Centre Médical Chirurgical Obstétrical Côte d'Opale.



Vue sur la commune

Source : site de la ville



UNE HISTOIRE ET UN PATRIMOINE MARQUANT L'IDENTITÉ DE LA COMMUNE

→ Une histoire mouvementée

Le territoire communal a toujours été attractif, se trouvant sur le passage de la voie romaine d'Amiens à Boulogne-sur-Mer. L'histoire de St Martin a été fortement influencée par celle de Boulogne. Le bourg naît à partir de l'église St Martin, icône particulière pour les pêcheurs. Cette église se trouvait à l'extérieur de la ville fortifiée de Boulogne et fut détruite lors de la prise de Boulogne par les Anglais en 1544. Par la suite, la commune se développera sous la forme de grandes fermes fortifiées et de manoirs, principalement propriétés de grands seigneurs mais également de l'abbaye Notre-Dame. Durant la Révolution française, St Martin était une commune modeste, elle deviendra ensuite le chef-lieu du district de Boulogne.

Durant le XIXème siècle, la croissance exponentielle de Boulogne engendra une évolution démographique à St martin, qui édifiera une nouvelle église, datant de 1848. Durant cette période, la commune devient un lieu de loisirs, notamment pour la bourgeoisie de Boulogne avec son champ de course et son circuit.

La Première Guerre Mondiale viendra considérablement marquée St Martin les Boulogne : l'implantation des troupes canadiennes, anglaises et indiennes, l'hôpital militaire mais également les bombardements allemands vont durablement marquer les esprits et la ville. Durant l'entre-deux-Guerres, St Martin sera à nouveau florissante avec son développement urbanistique et démographique. Cependant, la seconde Guerre Mondiale viendra frapper violemment le bourg, avec 400 bombardements et 80% des habitations touchées.

→ Un patrimoine affirmé

Plusieurs monuments font la qualité de la ville, comme le Château Denacre qui fut inscrit aux monuments historiques en 1978, la ferme de Bedouâtre ou la ferme du Moulin l'Abbé. Cette dernière et le seul vestige restant du manoir de Moulin l'Abbé, le plus ancien du Boulonnais datant du XIVème siècle.

Vues anciennes sur la commune

Source : communes.com





LES MATÉRIAUX

On trouve plusieurs types de matériaux sur la commune. On trouve notamment sur le bâti ancien, de la pierre naturelle. Elle se présente taillée pour les bâtiments les plus récents ou plus brute pour des espaces anciens. On trouve aussi quelques habitations en enduit. La colorimétrie reste harmonieuse, dans les tons beige et blanc, reprenant parfois le rouge des tuiles.

L'ORGANISATION URBAINE

La commune de St Martin Boulogne a une organisation assez classique, avec un front bâti continu pour un tissu urbain dense au coeur de la ville mais aussi, une périphérie plus aérée. A noter que son tissu urbain est continu à l'ouest avec celui de Boulogne, ce qui explique sa densité urbaine à l'ouest du territoire. A l'Est, une zone commerciale s'est implantée en retrait.

LE PATRIMOINE

Le patrimoine de St martin les Boulogne est tourné autour des manoirs et châteaux. Cependant, les époques, les styles et les formes divergent, si bien que la diversité du patrimoine offre une promenade patrimoniale variée au visiteur. L'église est également un point focal important.

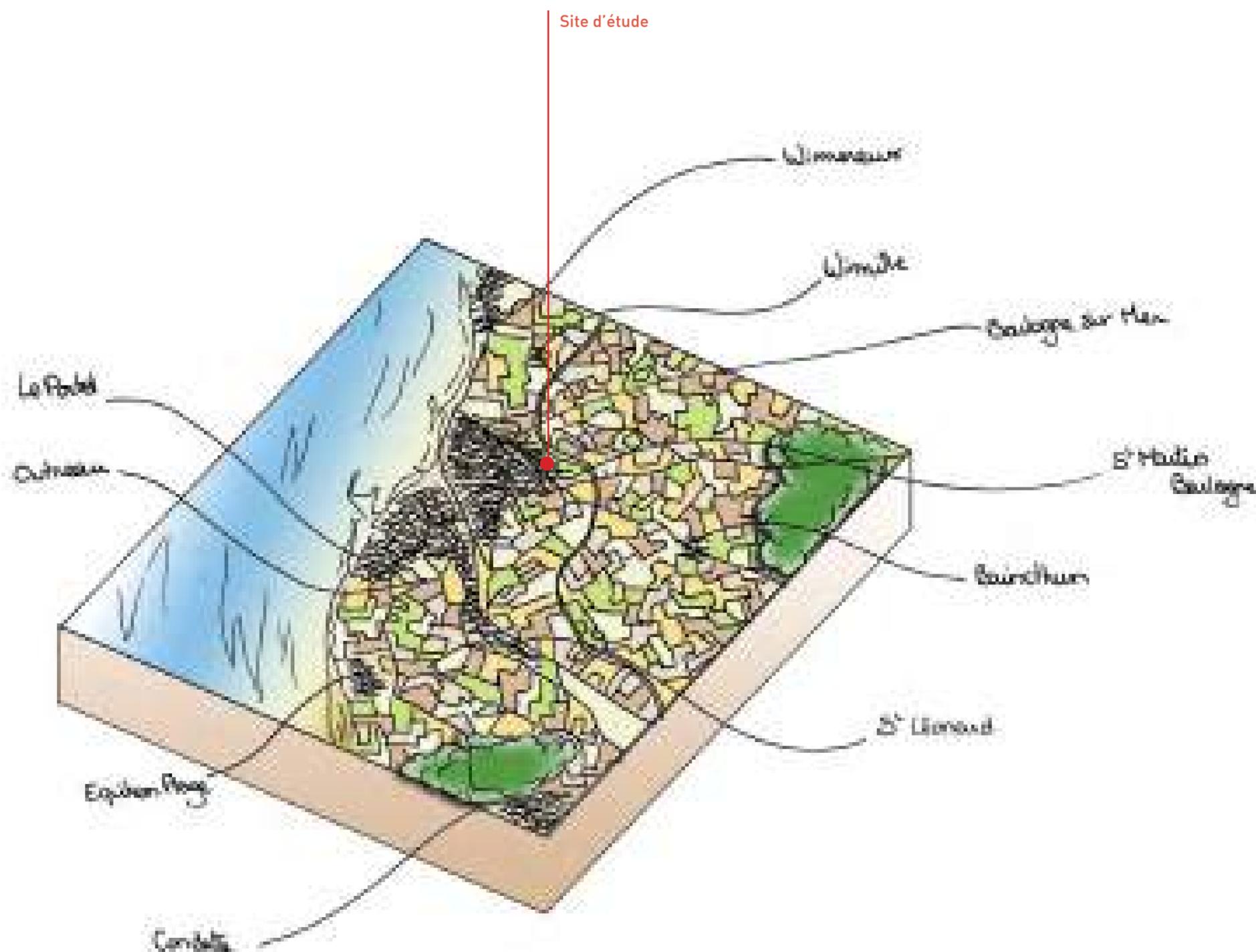


LA PRÉSENCE DE L'EAU

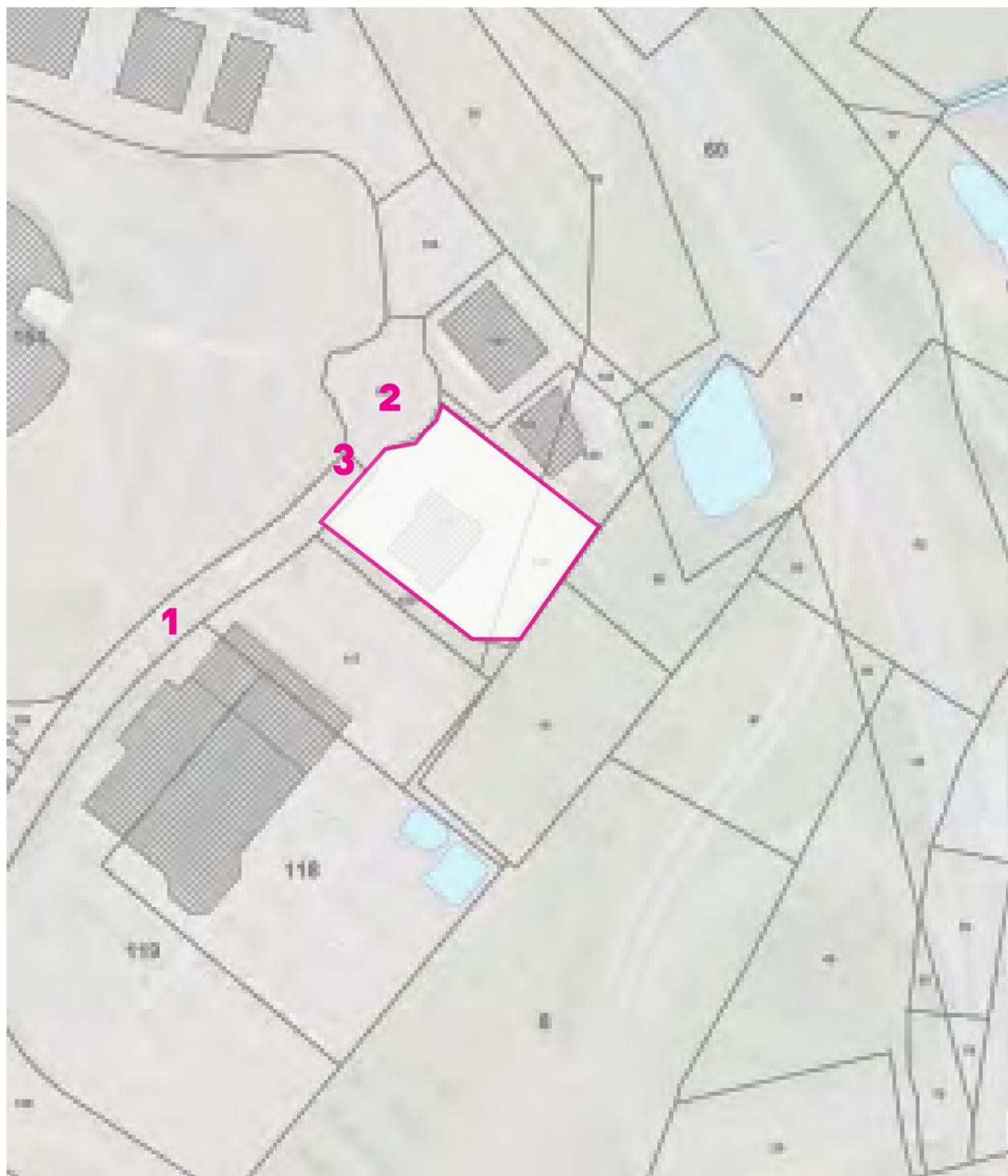
L'eau a une présence discrète sur la commune. En effet, St Martin les Boulogne est traversée par le ruisseau du Blanc Pignon, ou encore, le ruisseau de l'Ecuelle Trouée. Elle se traduit par une ripisylve développée et riche, offrant une ambiance intime et verdoyante aux cours d'eau. La végétation est d'ailleurs souvent le seul témoin de la présence des ruisseaux, qui se font discrets.

DES ESPACES VERTS DE QUALITÉ

La commune présente plusieurs espaces verdoyants, disposant d'une identité propre, tantôt plus urbaine, tantôt plus naturelle. Les espaces urbains, bien que très minéraux, disposent d'espaces verts créant des respirations vertes au cœur du centre-bourg. De plus, la végétation privée participe activement au cadre de vie communal.



Falaise d'Opale
belvédère paysager
relief structurant
paysage littoral
influence de **Boulogne**



PHOTOS DU SITE

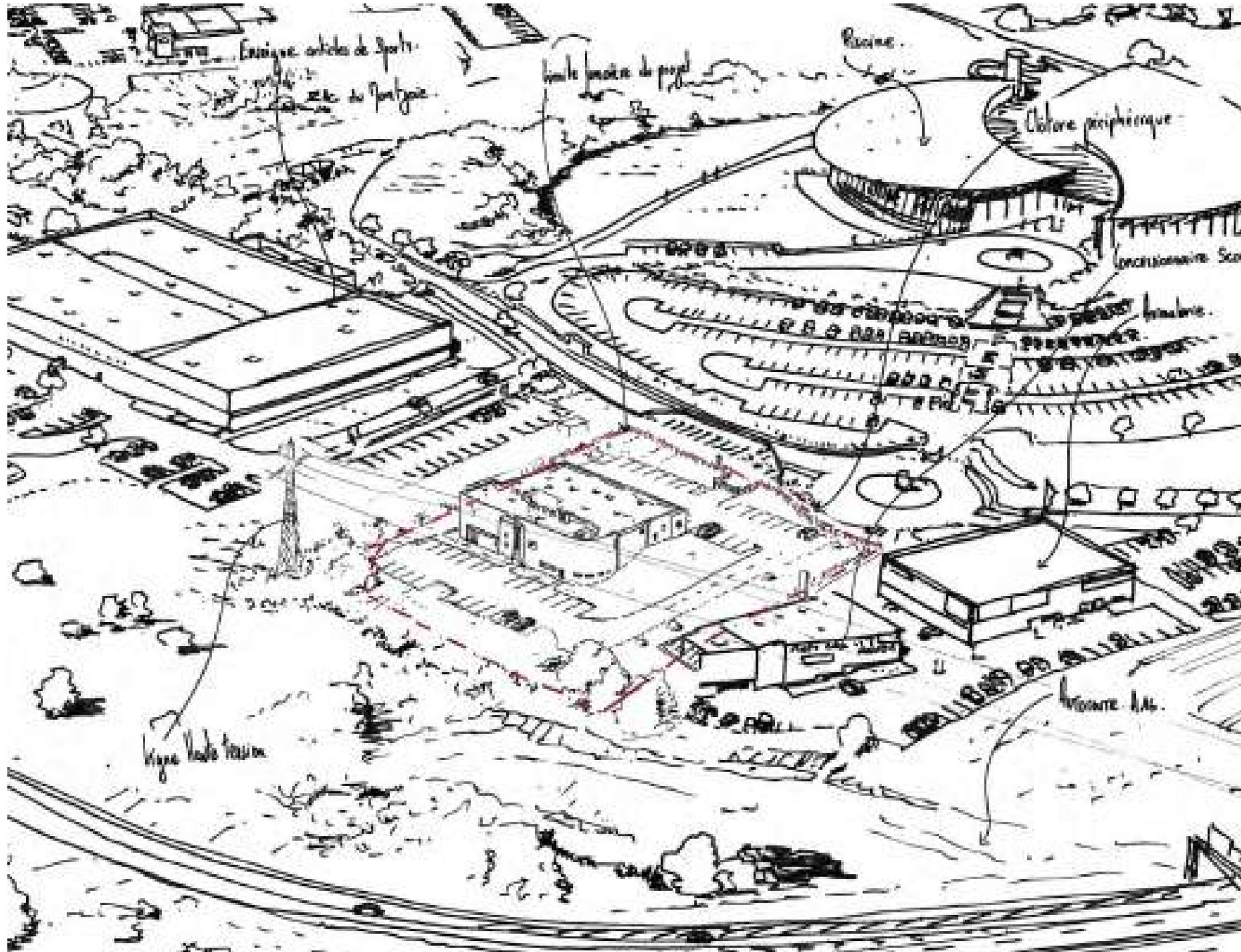
- 1 : Le site se situe sur un axe passant et structurant de la zone, lui offrant une visibilité et une accessibilité aisées.
- 2 : Le site se trouve sur une zone d'activités commerciales, rendant son implantation cohérente.
- 3 : Le site actuel est peu qualitatif, à l'aménagement vieillissant et largement imperméabilisé.





L'ESSENTIEL : LE SITE EST IMPLANTÉ À L'EST DU TISSU URBAIN

- le site se trouve à proximité d'un axe structurant de la zone, la rue du Mont Joie, mais également un axe structurant régional, avec le passage de l'A16.
- le projet s'implante sur un site occupé actuellement par une entreprise dont l'aménagement est peu qualitatif et vieillissant.



LOCALISATION :

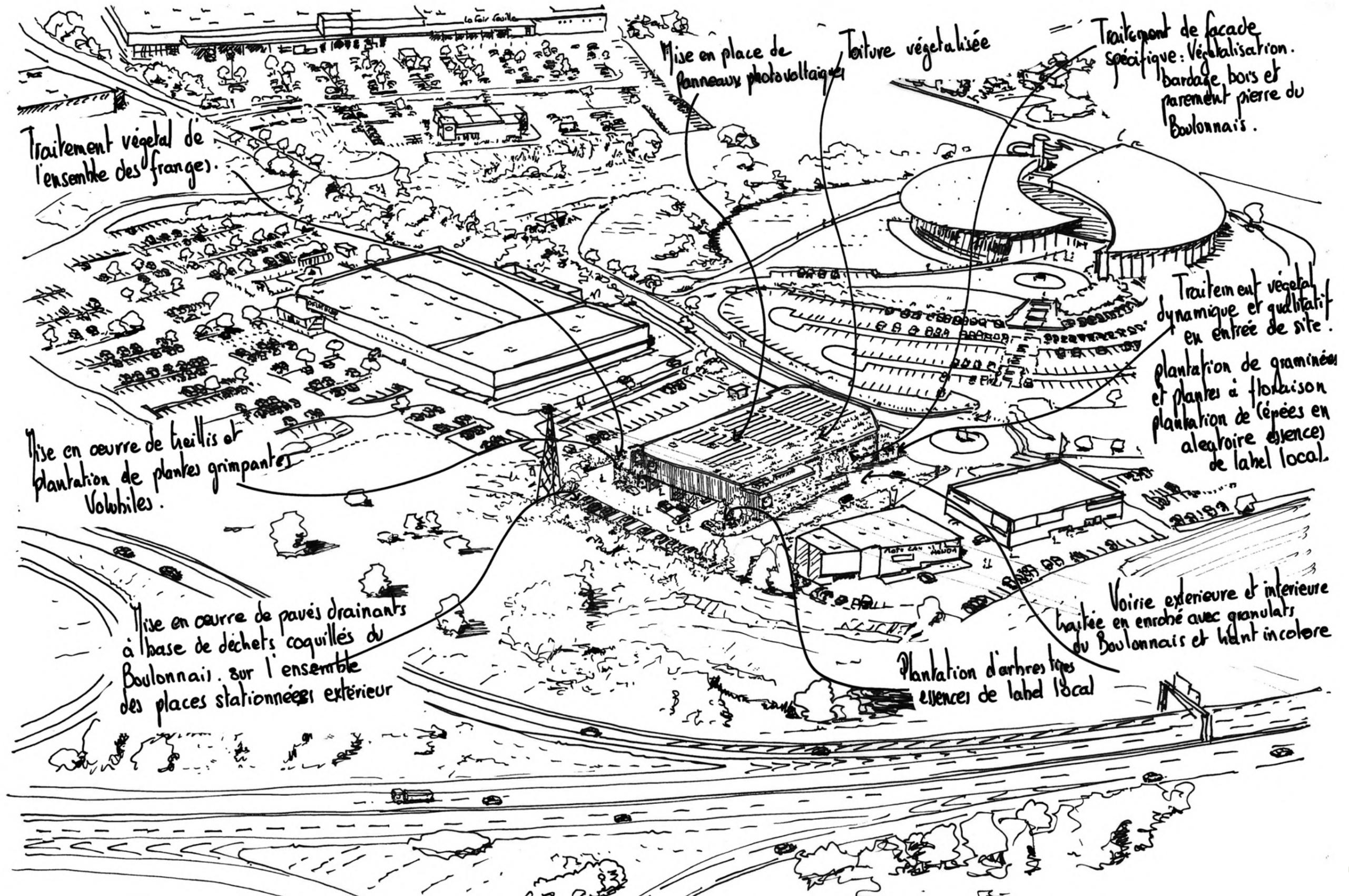


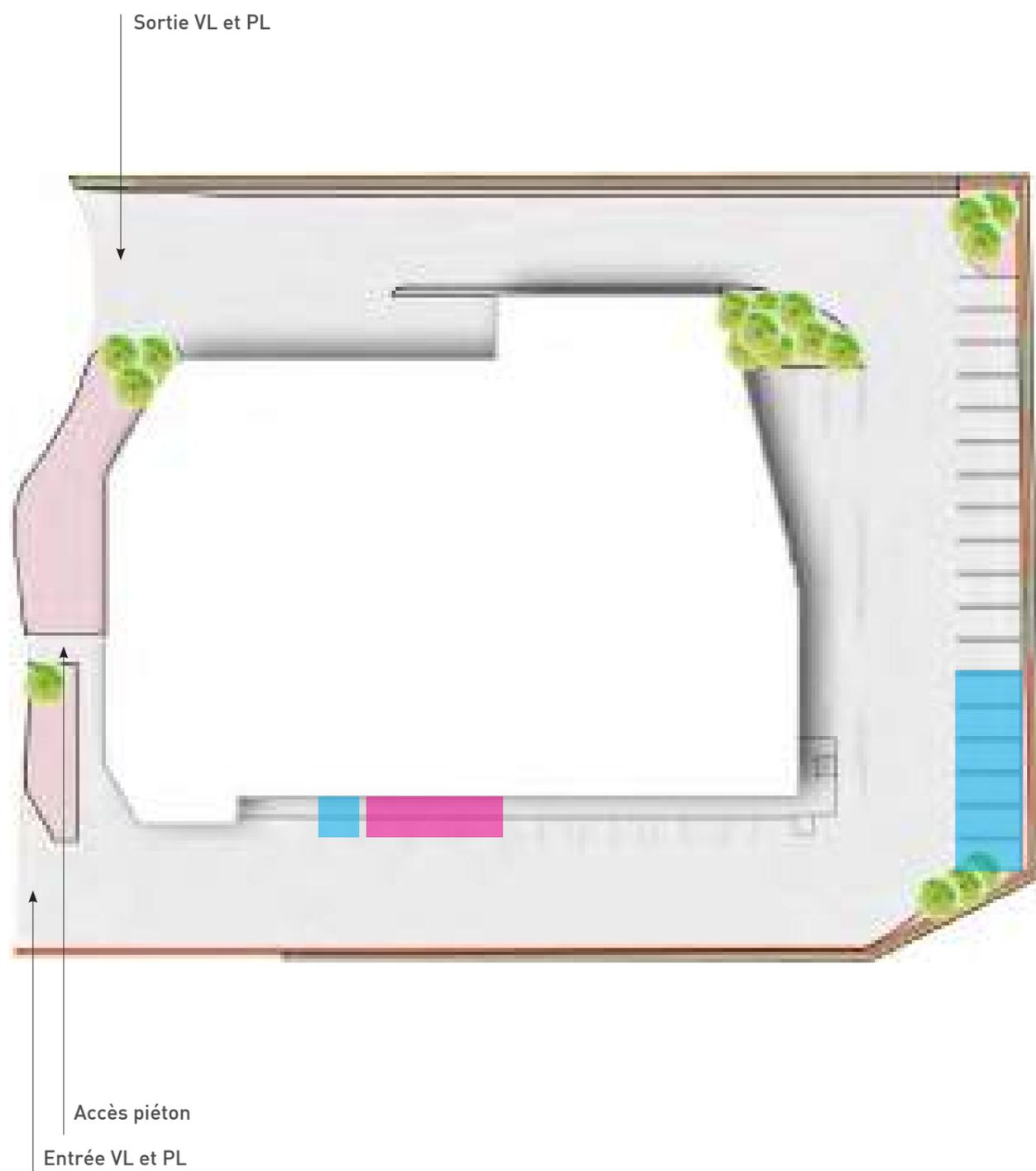
● Arbres du site

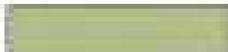
L'ESSENTIEL

- Le site actuel dispose de 23 arbres
- Ces derniers ne pourront être conservés en fonction de la composition du projet







-  *Prunus avium* - Cèpelet
- Corylus avellana* - Cèpelet
- Carpinus betulus*
- Acer campestre*
-  Plantations à fleurs
- Cornus pendula*
- Malva casaria*
- Salix purpurea* nana gracile
- Perovskia atricincta*
- Ceanothus lillorensis*
- Paillage
-  Haies mixtes
- Alnus incana*
- Carpinus betulus*
- Ilex aquifolium*

L'ESSENTIEL :

- Le projet prévoit une implantation du bâtiment en retrait de l'espace public.
- Le projet développe 44 places de stationnement en extérieur, dont :
 - 1 place PMR électrique
 - 3 places famille
 - 7 places électriques (dont une PMR)
- un accès de la rue du Mont Joie :
 - entrée pour les véhicules légers, les poids lourds et véhicules de livraisons
 - un second :
 - sortie séparée pour les véhicules légers, les poids lourds et véhicules de livraisons
- Le projet prévoit de planter 18 arbres

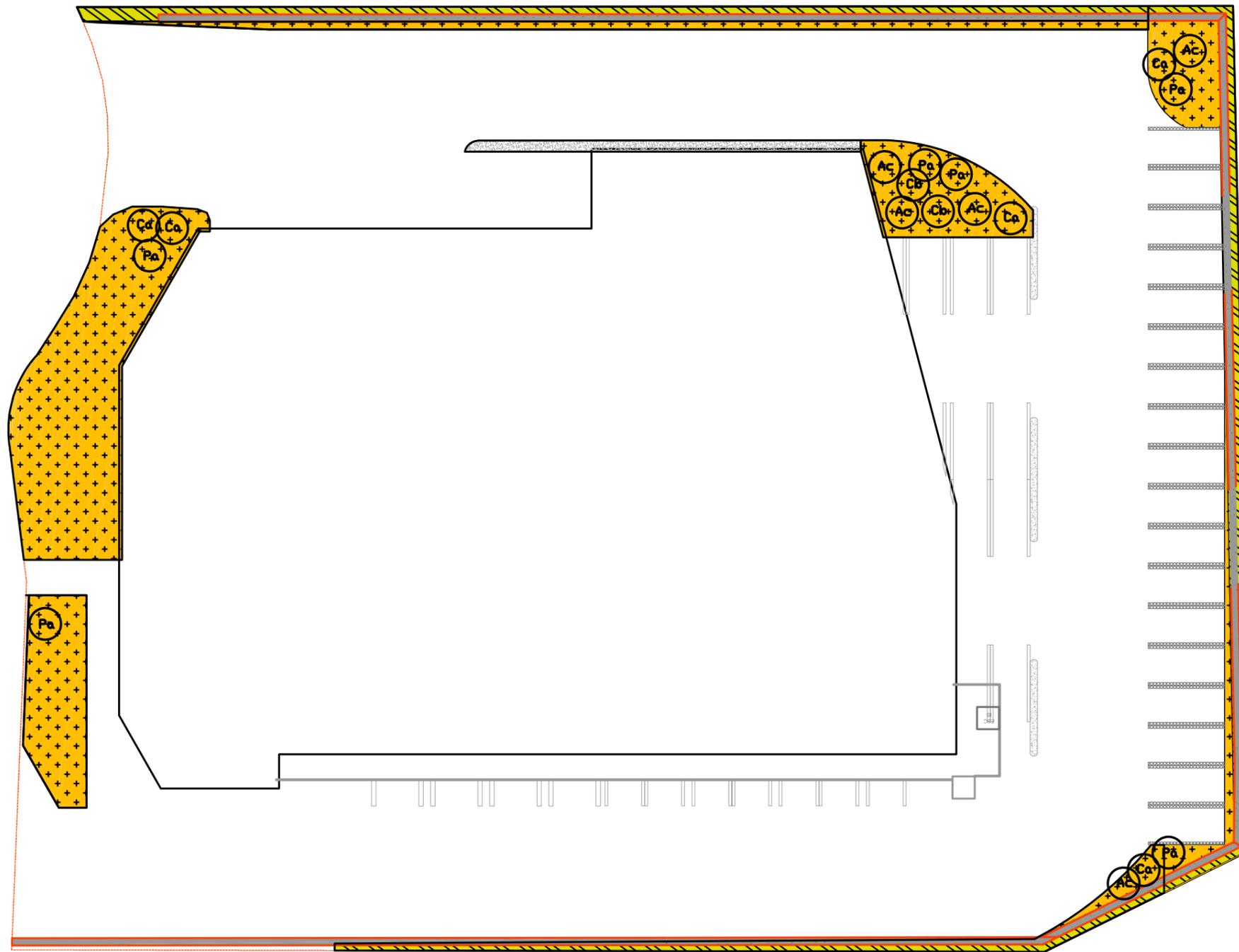


plantation de cèpées graphiques
en façade de site

plantation de vivaces et graminées
en façade de site

zone arbustive
en périphérie de site

Plantation d'arbres divers pour animer le parking
extérieur



- ⊙ Pa Prunus avium - Cépées
- ⊙ Ca Corylus avellana - Cépées
- ⊙ Cb Carpinus betulus
- ⊙ Ac Acer campestre



Plantations à fleurs
 Carex pendula
 Molinia caerulea
 Salix purpurea nana gracilis
 Perovskia atripicifolia
 Gaura lindheimerii
 Paillage



Haies mixtes
 viburnum opulus
 Carpinus betulus
 ligustrum vulgare

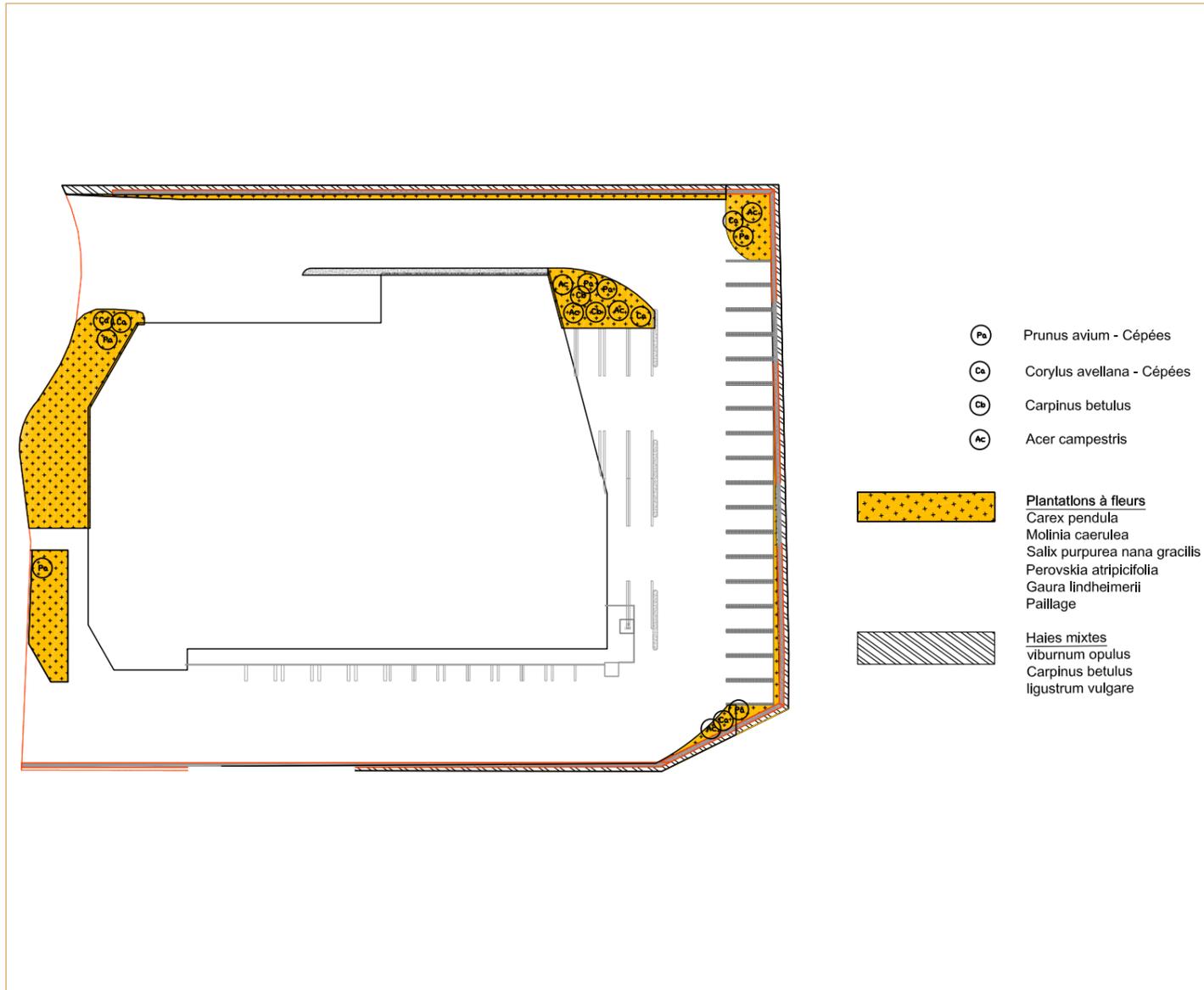
L'ESSENTIEL : UNE PALETTE VÉGÉTALE ÉTABLIE SUR LES CARACTÉRISTIQUES CLIMATOLOGIQUES ET ÉCOLOGIQUES DE LA ZONE D'IMPLANTATION EN CONFORMITÉ AVEC LES RECOMMANDATIONS DU CONSERVATOIRE NATIONAL BOTANIQUE.

INTÉRÊT AUTOMNALE FLUIDITÉ

FEUILLAGES PERSISTANTS

EFFET DE MASSE MOUVEMENT

FLORAISONS ORIGINALITÉ



MASSIF DE GRAMINEES

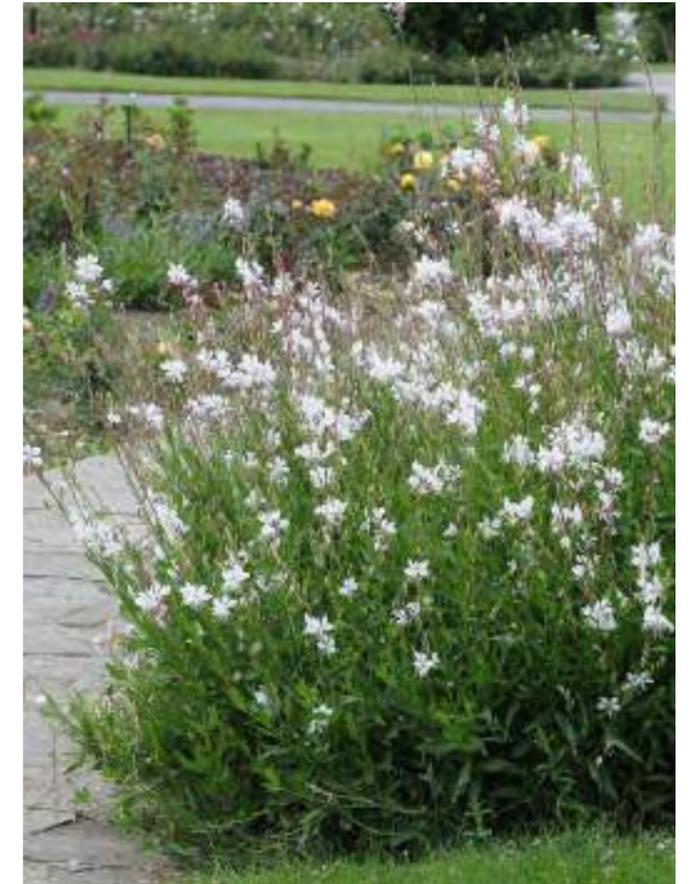
- Carex pendula
- Molinia caerulea
- Salix purpurea nana gracilis
- Perovskia atripicifolia
- Gaura lindheimerii
- Paillage



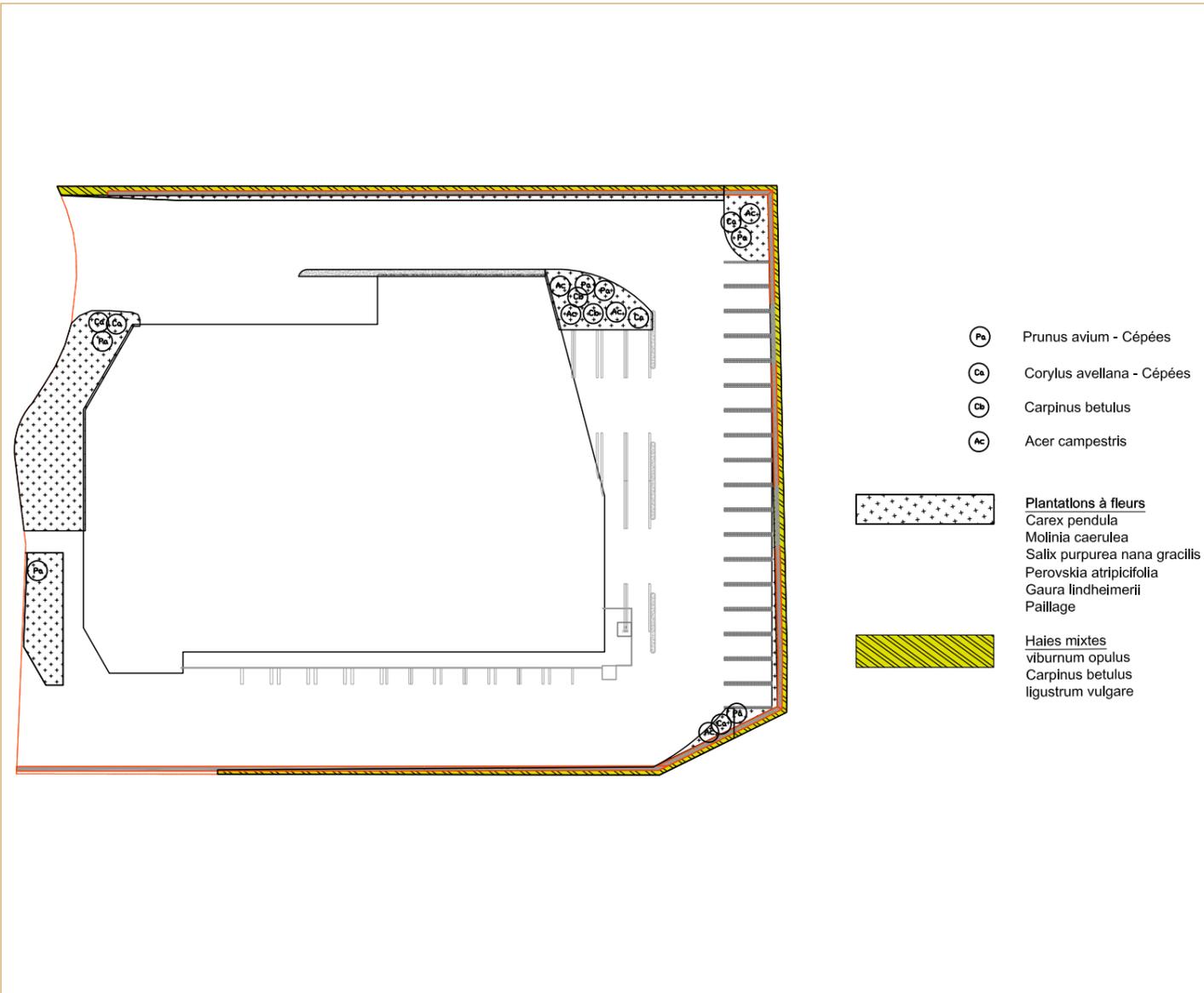
Carex pendula



Perovskia atripicifolia



Gaura lindheimerii



ARBUSTES

- viburnum opulus
- Carpinus betulus
- ligustrum vulgare

ARBRES

- Prunus avium
- Castanea sativa
- Carpinus betulus
- Acer campestre



Acer campestre



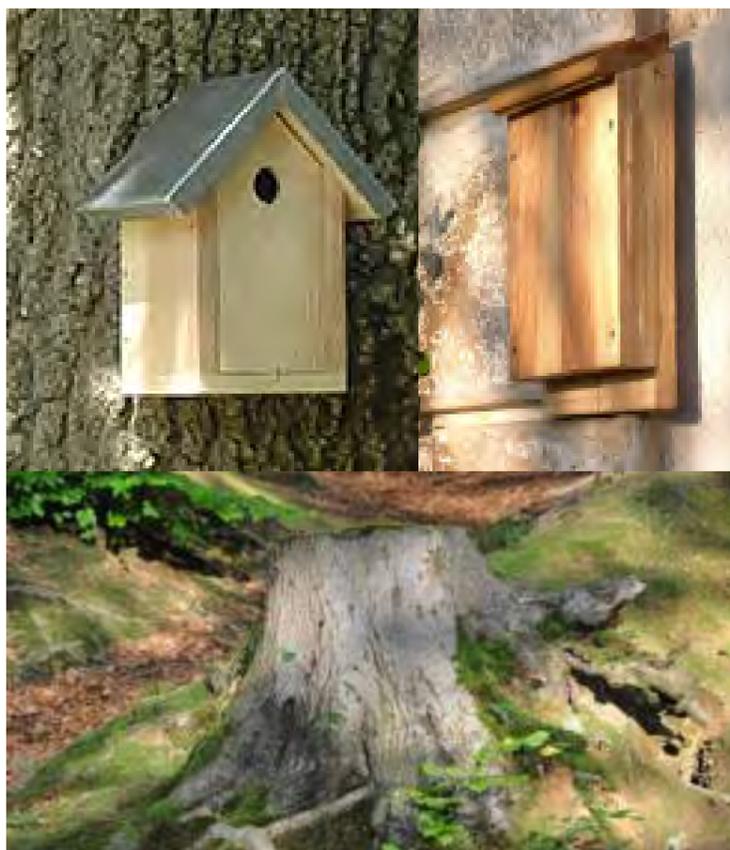
Carpinus betulus



Prunus avium



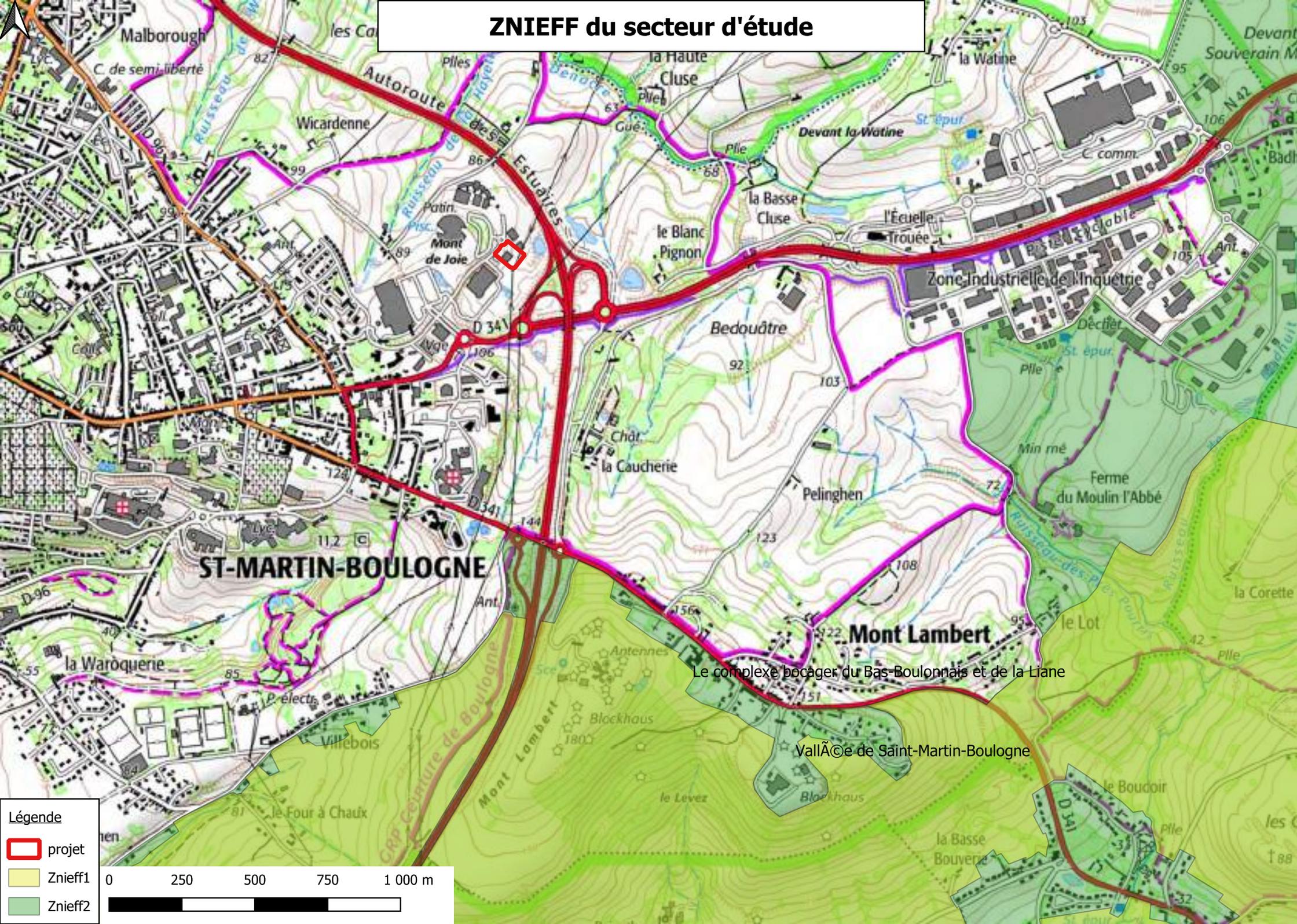
Viburnum opulus



une approche respectueuse de l'environnement :
 Aucun arrosage, palette végétale régionale et mellifère, toutes les surfaces plantées sont recouvertes d'un paillage.
 Gestion différenciée des espaces verts.

marquage des végétaux dans une pépinière locale

ZNIEFF du secteur d'étude



ST-MARTIN-BOULOGNE

Mont Lambert

Le complexe bocager du Bas-Boulonnais et de la Liane

Vallée de Saint-Martin-Boulogne

Légende

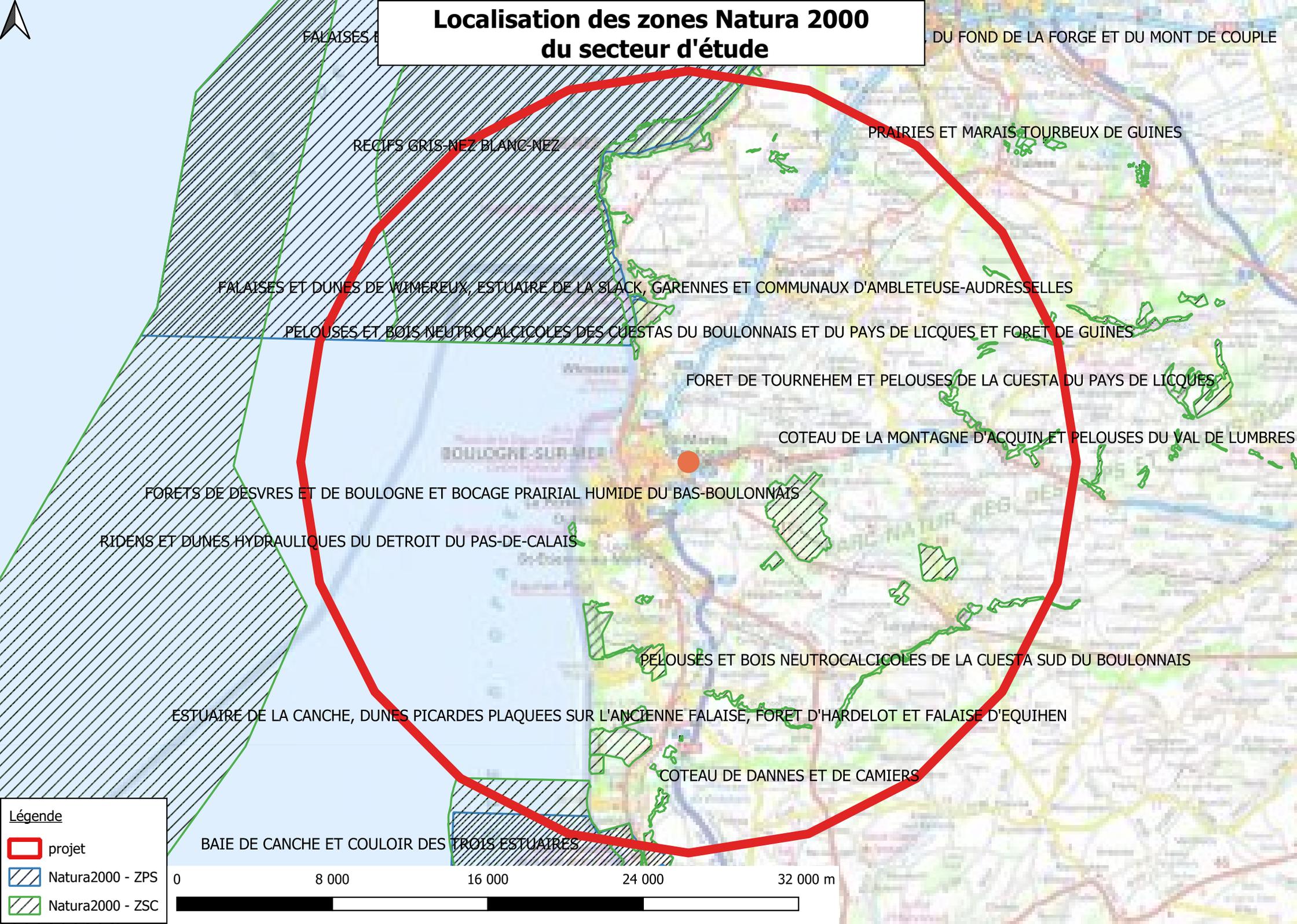
-  projet
-  Znieff1
-  Znieff2

0 250 500 750 1 000 m



Localisation des zones Natura 2000 du secteur d'étude

DU FOND DE LA FORGE ET DU MONT DE COUPLE



FALAISES

RECIFS GRIS-NEZ-BLANC-NEZ

PRAIRIES ET MARAIS TOURBEUX DE GUINES

FALAISES ET DUNES DE WIMEREUX, ESTUAIRE DE LA SLACK, GARENNES ET COMMUNAUX D'AMBLETEUSE-AUDRESSELLES

PELOUSES ET BOIS NEUTROCALCICOLES DES CUESTAS DU BOULONNAIS ET DU PAYS DE LICQUES ET FORET DE GUINES

FORET DE TOURNEHEM ET PELOUSES DE LA CUESTA DU PAYS DE LICQUES

COTEAU DE LA MONTAGNE D'ACQUIN ET PELOUSES DU VAL DE LUMBRES

FORETS DE DESVRES ET DE BOULOGNE ET BOCAGE PRAIRIAL HUMIDE DU BAS-BOULONNAIS

RIDENS ET DUNES HYDRAULIQUES DU DETROIT DU PAS-DE-CALAIS

PELOUSES ET BOIS NEUTROCALCICOLES DE LA CUESTA SUD DU BOULONNAIS

ESTUAIRE DE LA CANCHE, DUNES PICARDES PLAQUEES SUR L'ANCIENNE FALAISE, FORET D'HARDELLOT ET FALAISE D'EQUIHEN

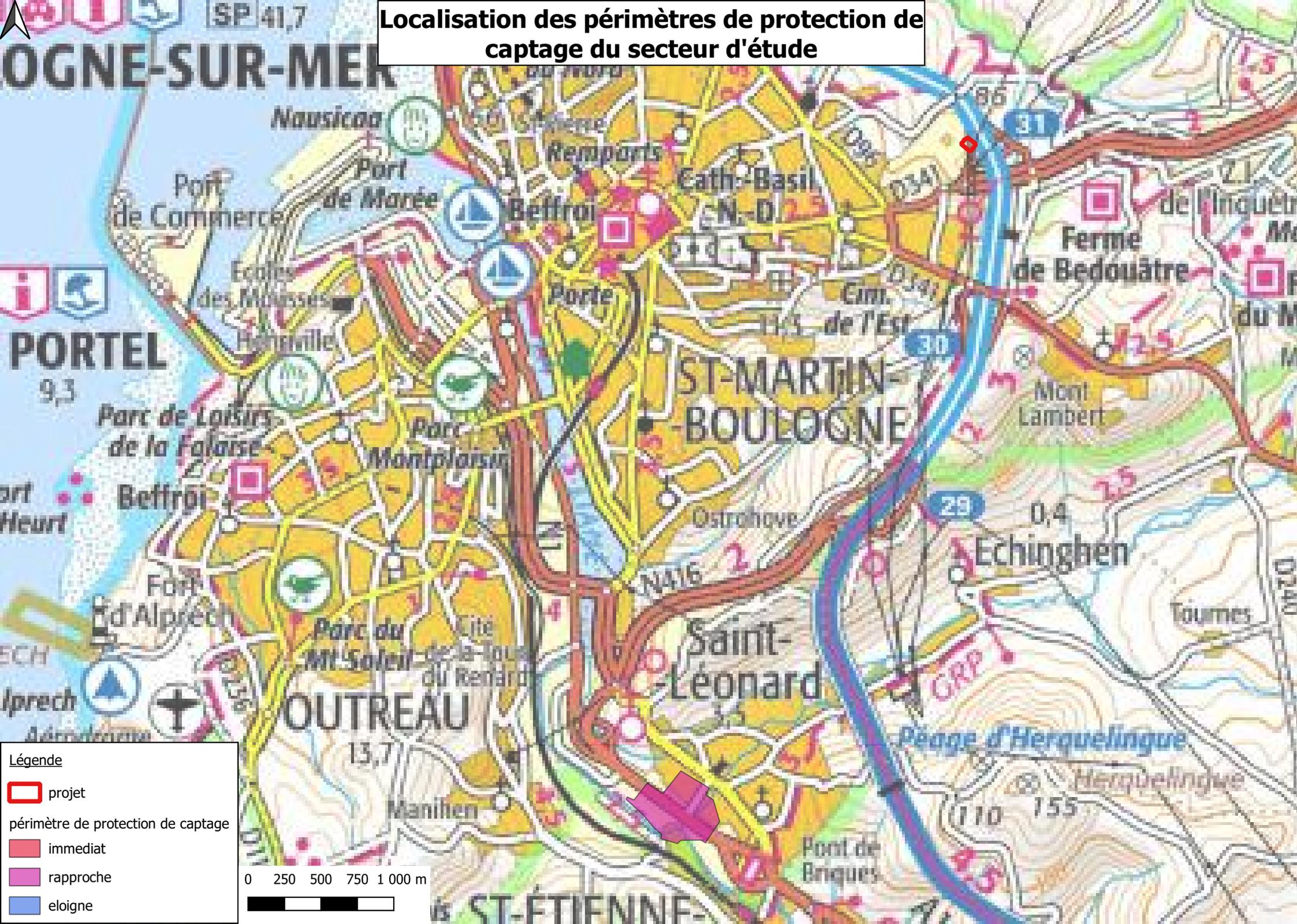
COTEAU DE DANNES ET DE CAMIERS

BAIE DE CANCHE ET COULOIR DES TROIS ESTUAIRES

Légende

- projet
- Natura2000 - ZPS
- Natura2000 - ZSC

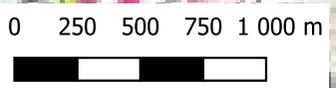
0 8 000 16 000 24 000 32 000 m



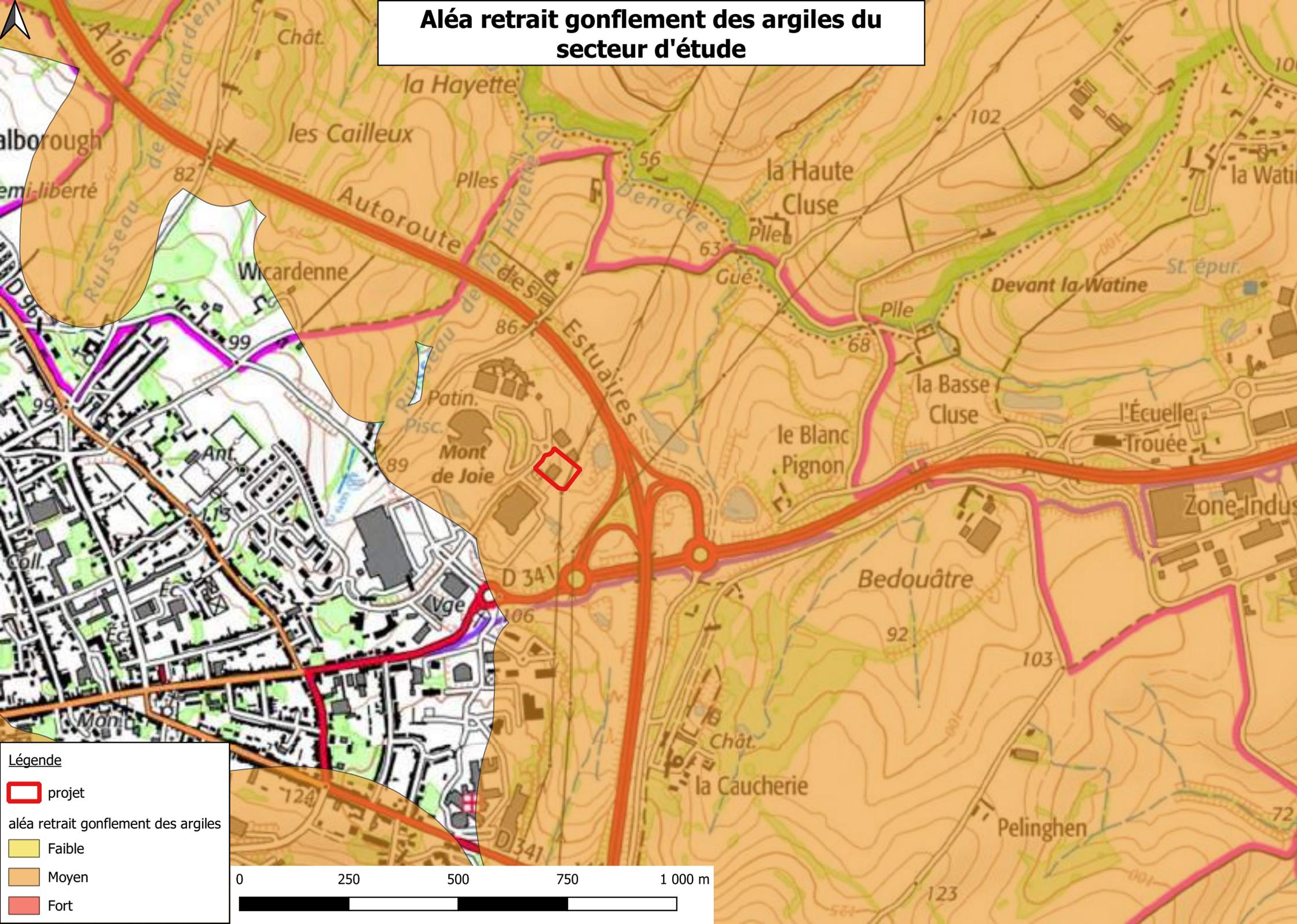
Localisation des périmètres de protection de captage du secteur d'étude

Légende

- projet
- périmètre de protection de captage
 - immédiat
 - rapproche
 - éloigne



Aléa retrait gonflement des argiles du secteur d'étude



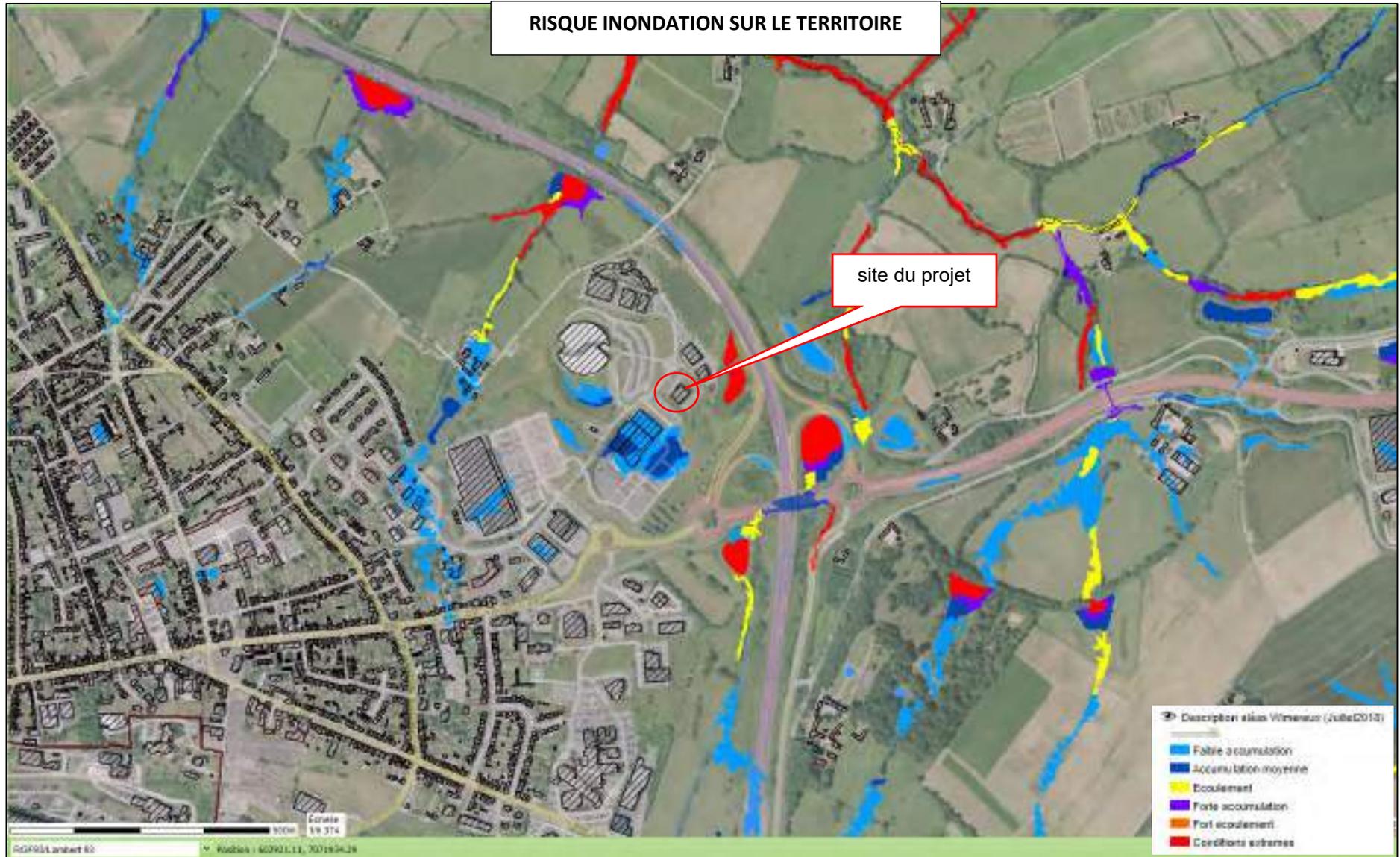
Légende

- projet
- aléa retrait gonflement des argiles
 - Faible
 - Moyen
 - Fort



RISQUE INONDATION SUR LE TERRITOIRE

site du projet





Localisaiton des sites BASIAS et BASOL du secteur d'étude



Légende

 projet





Projet de développement LIDL à
Saint-Martin Boulogne

-
Etude de circulation

SOMMAIRE

P3 Contexte

P4 La campagne de comptages

P5 Situation actuelle – les volumes de trafic à l'HPS

P7 Situation actuelle – le fonctionnement à l'HPS

P10 Situation actuelle – les volumes de trafic journaliers

P11 La desserte en transports collectifs

P16 Le projet LIDL de St-Martin Boulogne : programmation et génération

P20 Situation projetée – flux et analyse fonctionnelle

P25 Conclusions

Contexte du projet LIDL de St-Martin Boulogne

Le projet LIDL objet du présent document consiste en une création de magasin sur les parcelles situées au sein de la zone « Hélicéa », accessible depuis la rue du Mont-Joie à partir de la RD341 et du diffuseur A16 # RN42.

L'entrée en sens unique du projet est prévue en Tourne-à-Droite depuis la rue du Mont-Joie, tandis que la sortie sera gérée vers le giratoire d'accès au pôle de loisirs Hélicéa (piscine, patinoire...).

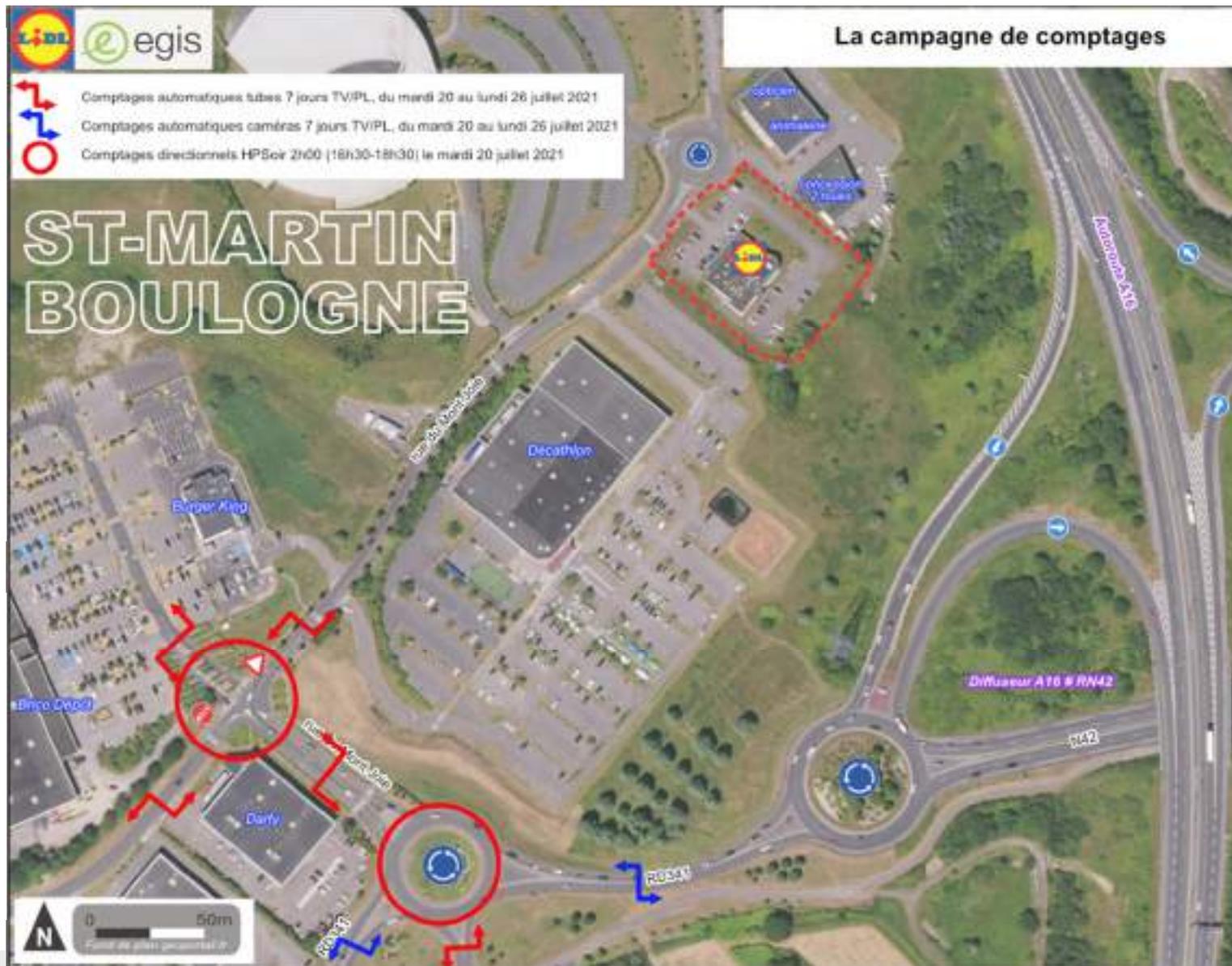


Campagne de comptages

De sorte à caractériser les niveaux de trafic routier observés en situation existante, une campagne de comptages a été menée du 20 au 26 juillet 2021, intégrant la réalisation d'enquêtes directionnelles en heures de pointe du soir ainsi que de comptages automatiques (tubes et caméras sur l'axe RD341) en section durant une semaine.

La période estivale est considérée significative pour le secteur, avec l'afflux touristique vers le littoral et une affluence accrue vers la polarité Héricéa.

Le chantier en de réaménagement du diffuseur A16 # RN42 n'impacte pas directement la circulation au niveau des nœuds enquêtés.

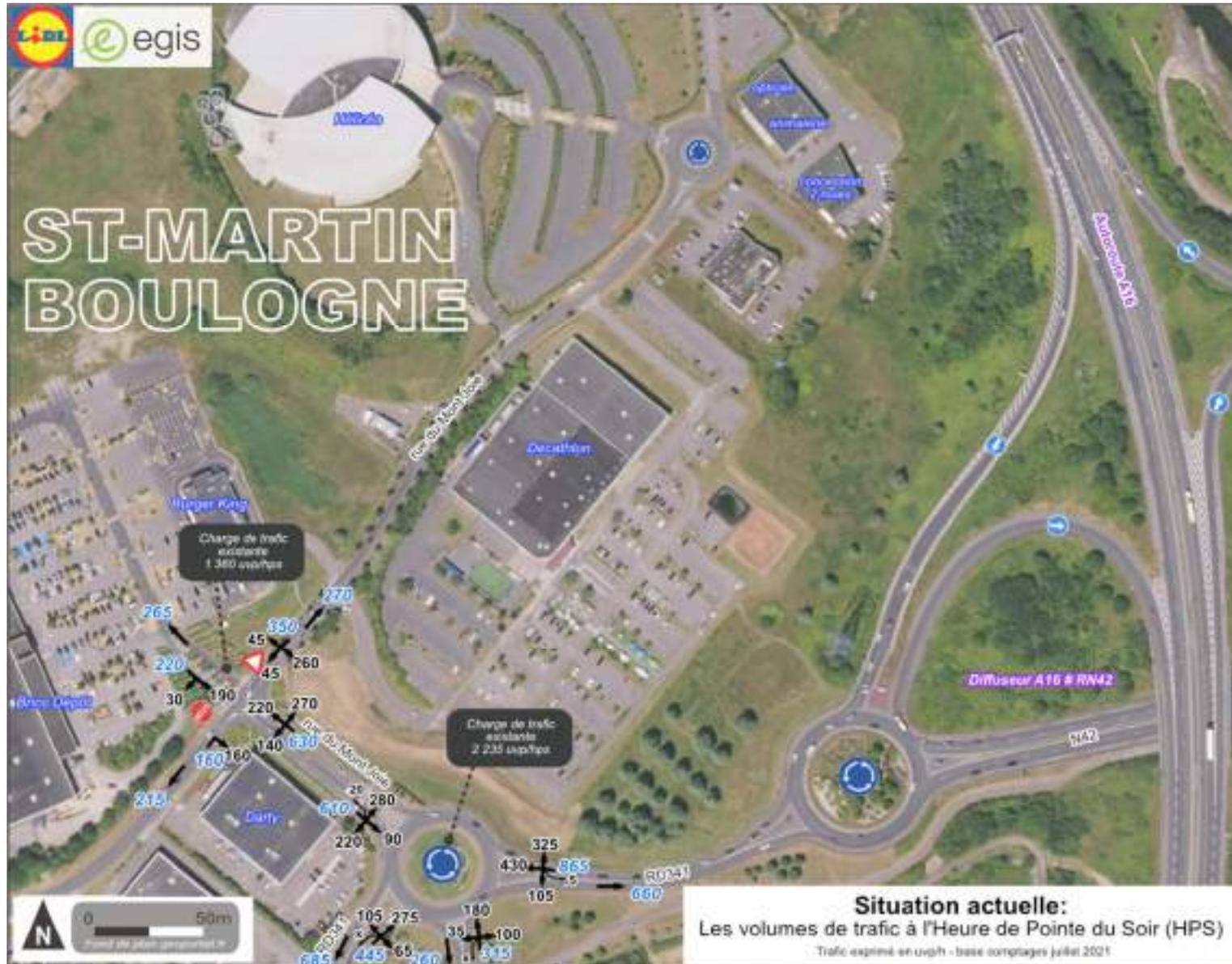


Situation actuelle – les volumes de trafic à l'Heure de Pointe du Soir (HPS)

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

On y observe que la RD341 Est, en lien avec le diffuseur de l'A16, est le tronçon viaire le plus chargé avec près de 1500 uvp/heure deux sens confondus, et un sens dominant de retour de l'A16 durant la pointe du soir (865 uvp/h). Près de 1 100 uvp/h se retrouvent sur le tronçon Ouest de la RD341, en direction du cœur de Ville.

La rue du Mont-Joie, qui organise la desserte des zones commerciales et de la polarité Hélicéa, reçoit près de 1 240 uvp/heure deux sens confondus, dont près de 600 uvp en lien avec le secteur Est Hélicéa Décathlon.



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

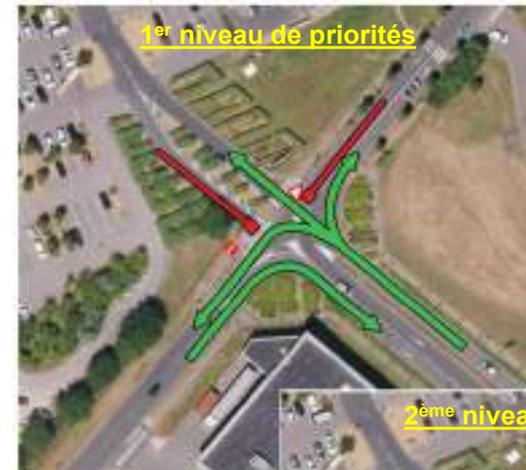
Situation actuelle – les volumes de trafic à l'Heure de Pointe du Soir (HPS)

En ce qui concerne les carrefours, le giratoire RD341 # rue du Mont-Joie reçoit près de 2 235 uvp/h de charge globale, sur un anneau de près de 56 mètres de diamètre.

Le carrefour Mont-Joie # Brico Dépôt reçoit 1 360 uvp/heure, avec une gestion à priorités verticales singulière:

- Le sens Sud>Nord d'entrée de zone bénéficie d'une priorité absolue, tandis que la sortie de la voie Ouest s'effectue sans conflit, avec une voie dédiée en Tourne-à-Droite uniquement;
- La sortie de la voie Est s'effectue en cédez le passage par rapport au flux Sud>Nord
- Et enfin, la sortie du site Brico-Dépôt s'effectue via une gestion par Stop, débitrice de priorité par rapport à l'ensemble des flux antagonistes.

La capacité offerte par cette gestion particulière apparaît extrêmement dépendante de la bonne utilisation des clignotants et des habitudes des usagers, ce qui n'est pas sans générer un certain risque...



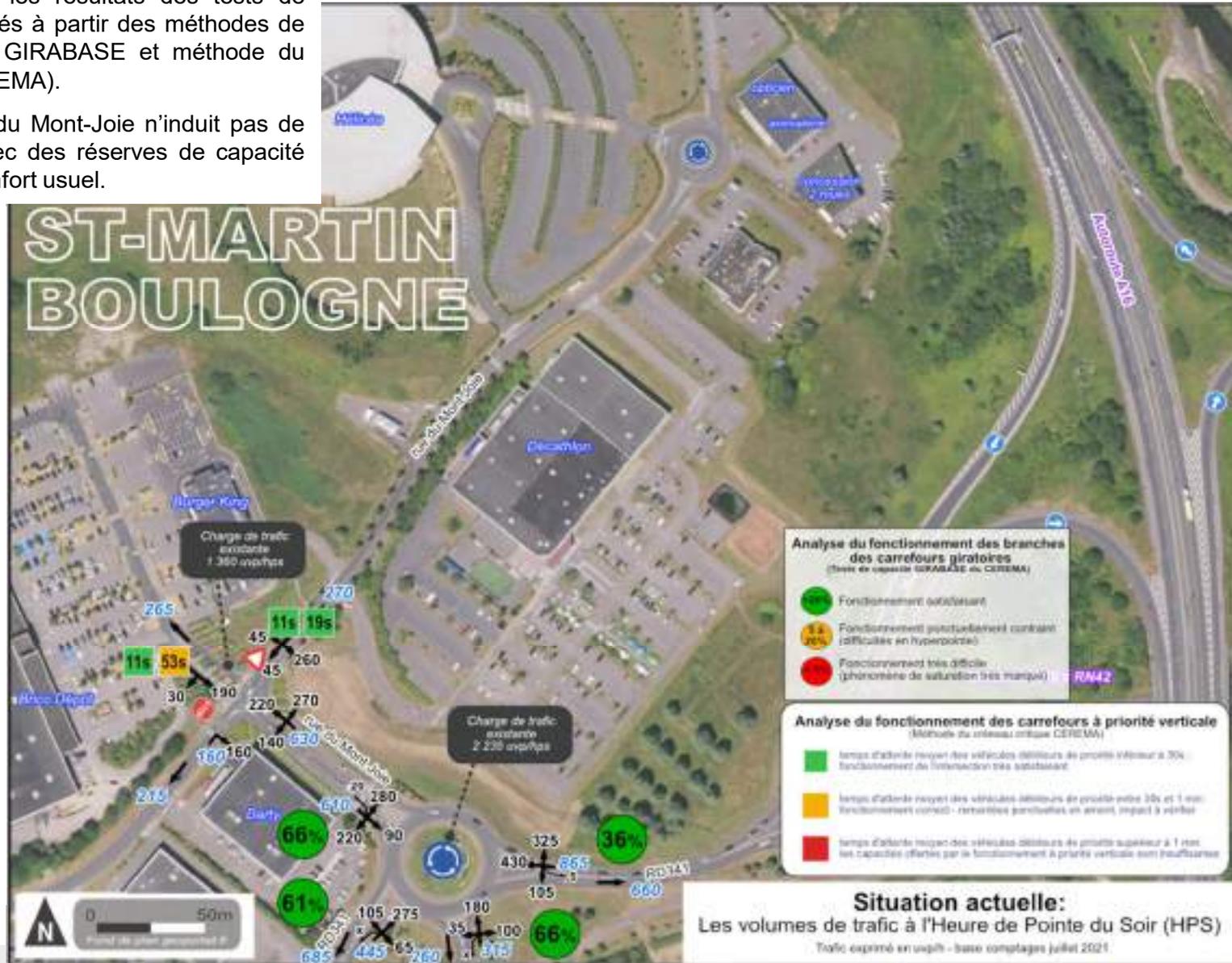
Situation actuelle – les niveaux de fonctionnement à l'Heure de Pointe du Soir (HPS)

La carte ci-contre illustre les résultats des tests de capacités théoriques réalisés à partir des méthodes de calcul de référence (outil GIRABASE et méthode du créneau critique base CEREMA).

Le giratoire RD341 # rue du Mont-Joie n'induit pas de difficultés particulières, avec des réserves de capacité supérieures au seuil de confort usuel.

Au niveau du carrefour Mont-Joie # Brico Dépôt, on a un double constat:

- Si on considère que tous les usagers utilisent correctement leurs clignotants et connaissent le site, les indicateurs de temps d'attente apparaissent cohérents;
- Par contre, en hypothèse réaliste, le temps d'attente des usagers en sortie du Stop de la branche Brico Dépôt grimpe à 53s, bien au-delà du seuil fonctionnel des 30 secondes, ce qui traduit un fonctionnement potentiellement à risque.



Situation actuelle – détail du fonctionnement des carrefours à priorités verticales

Le carrefour rue du Mont-Joie # accès Brico-Dépôt a fait l'objet de tests circulatoires sur base de la méthode du créneau critique.

Pour que des carrefours à priorités à droite ou verticales présentent des niveaux de fonctionnement satisfaisants, il faut que les temps d'attente moyen des usagers non-prioritaires soient inférieurs à 30s.

Une tolérance est offerte quand les temps d'attente sont compris entre 30s et une minute, lorsque les véhicules en attente ne pénalisent pas la circulation générale.

Ici, les temps d'attente moyen des usagers apparaissent sous le seuil de confort de 30s si on considère que tous les usagers utilisent correctement leurs clignotants, connaissent le secteur et sont attentifs à la circulation... en hypothèse pessimiste plus proche de la réalité, le temps d'attente des usagers en sortie du stop du Brico-Dépôt grimpe à 53 secondes, ce qui est proche du seuil critique de la minute.

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

Carrefour Rue du Mont-Joie # accès commerces (VERSION OPTIMISTE)

Rue du Mont-Joie Est	350	Rue du Mont-Joie Sud>Ouest+Nord	360	5s	684	11
Accès Brico Dépôt	220	Rue du Mont-Joie Sud>Ouest + Rue du Mont-Joie Est>Ouest+Sud	450	6s	540	11

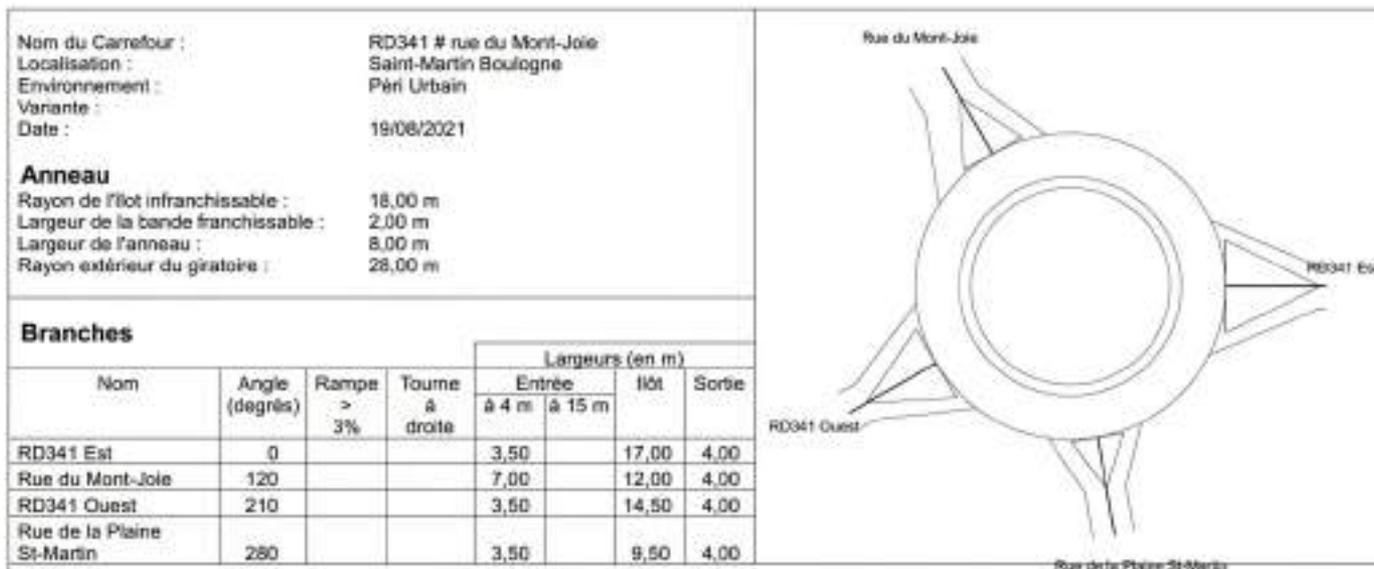
Carrefour Rue du Mont-Joie # accès commerces (VERSION PESSIMISTE)

Rue du Mont-Joie Est	350	Rue du Mont-Joie Sud>Nord	630	5s	538	19
Accès Brico Dépôt	220	Rue du Mont-Joie Sud>Nord + Rue du Mont-Joie Est>Ouest	980	6s	288	53

Situation actuelle – détails du fonctionnement du giratoire RD341 # Mont-Joie

Ci-dessous, les résultats des tests Girabase relatifs au fonctionnement actuel du giratoire RD341 # rue du Mont-Joie, pour l'Heure de Pointe du Soir (HPS).

Avec plus de 35% de capacités résiduelles sur les différentes branches de l'ouvrage, bien au-delà du seuil de confort usuel de 20% pour une période de trafic dimensionnante, les résultats obtenus apparaissent satisfaisants.



Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	5	325	430	105	865
2	280	20	220	90	610
3	275	105	0	65	445
4	100	180	35	0	315
Total Sortant	660	630	685	260	2235

Résultats

	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
RD341 Est	485	36%	1vh	4vh	3s	0,7h
Rue du Mont-Joie	1201	66%	0vh	2vh	0s	0,1h
RD341 Ouest	706	61%	0vh	3vh	2s	0,3h
Rue de la Plaine St-Martin	609	66%	0vh	3vh	3s	0,3h

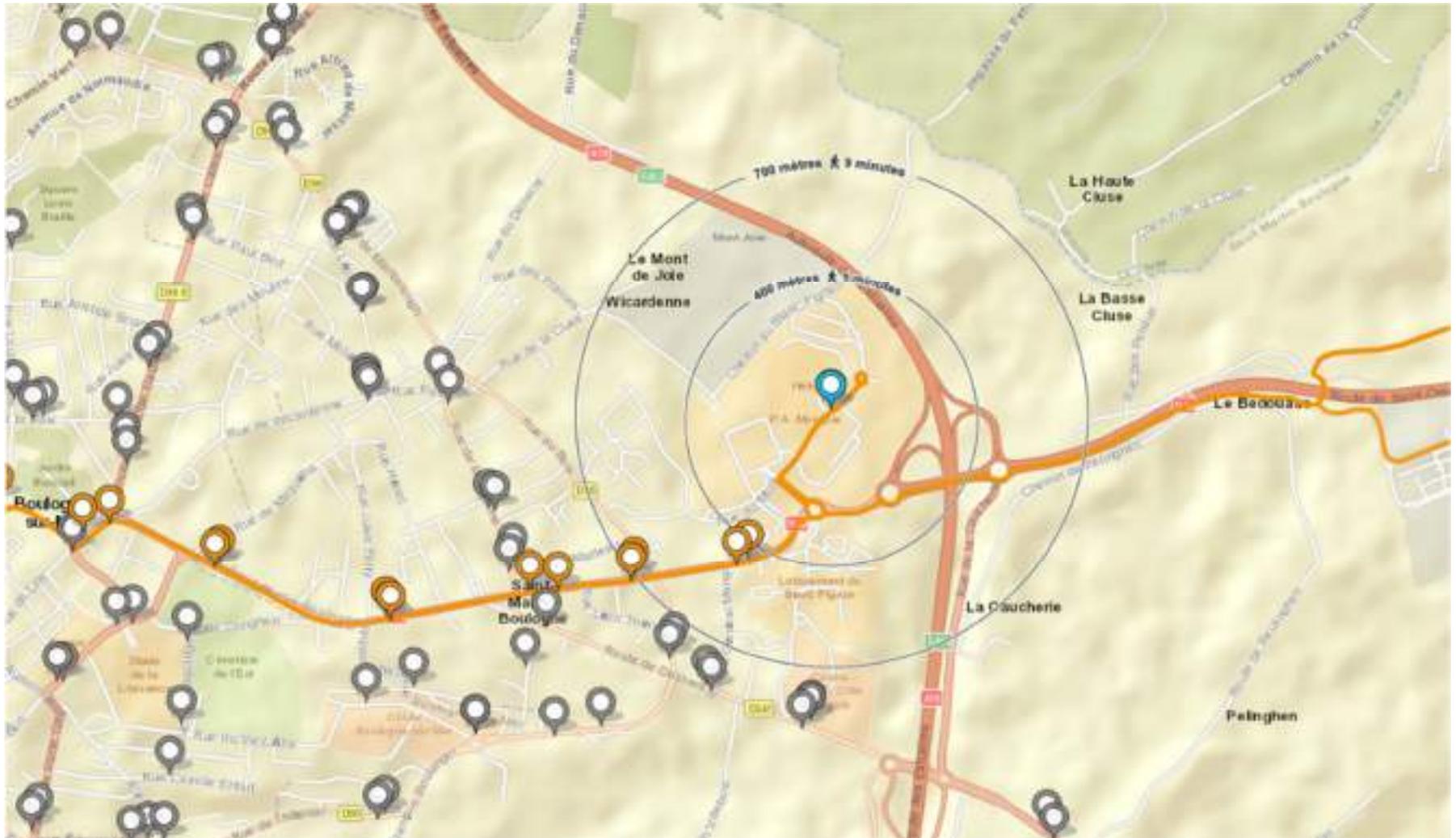
ST-MARTIN BOULOGNE

Situation actuelle:
Les volumes de trafic journaliers
 base comptages semaine du 21 au 27 juillet 2021

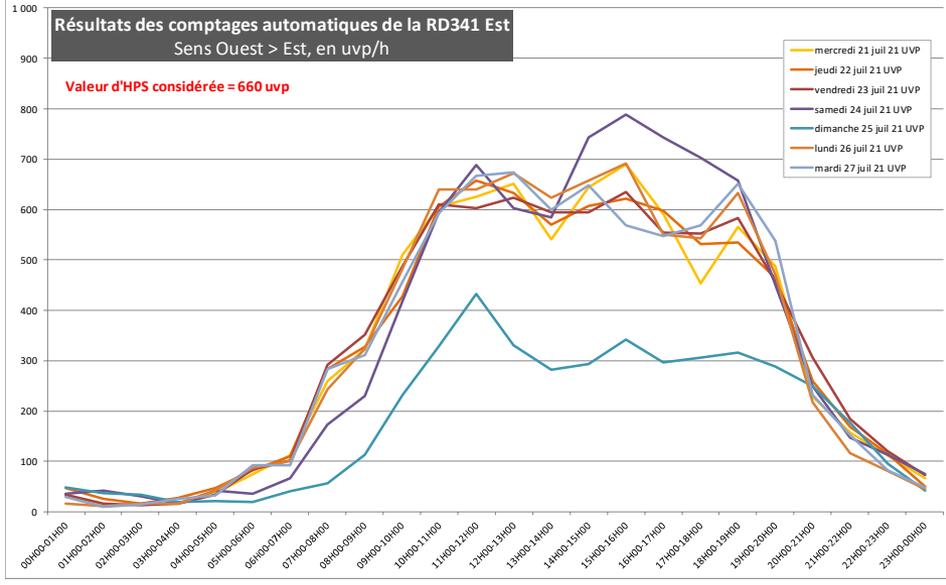
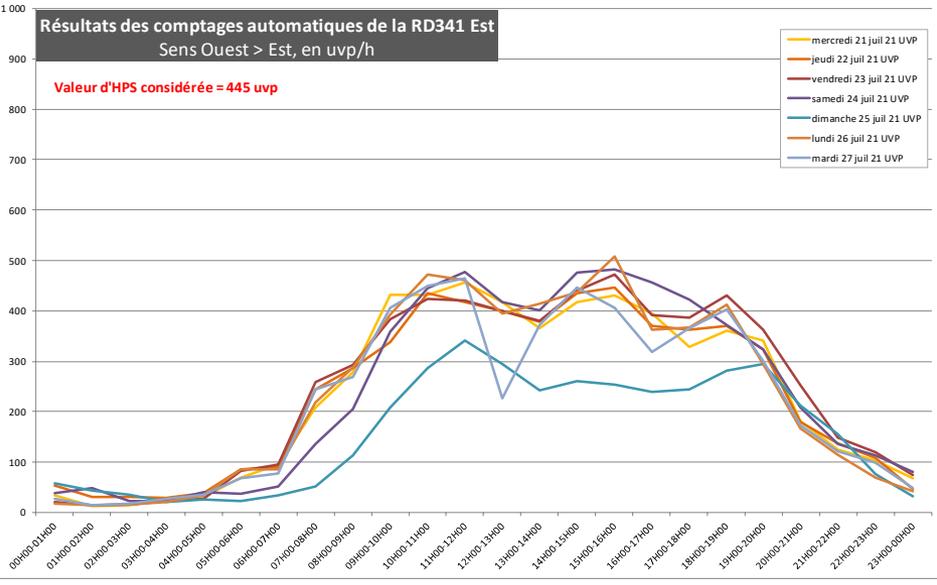
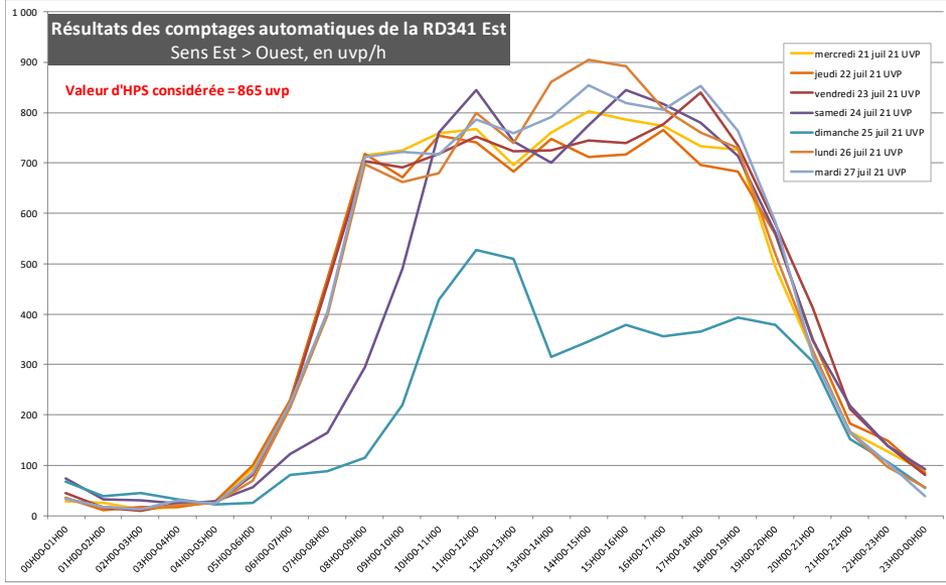
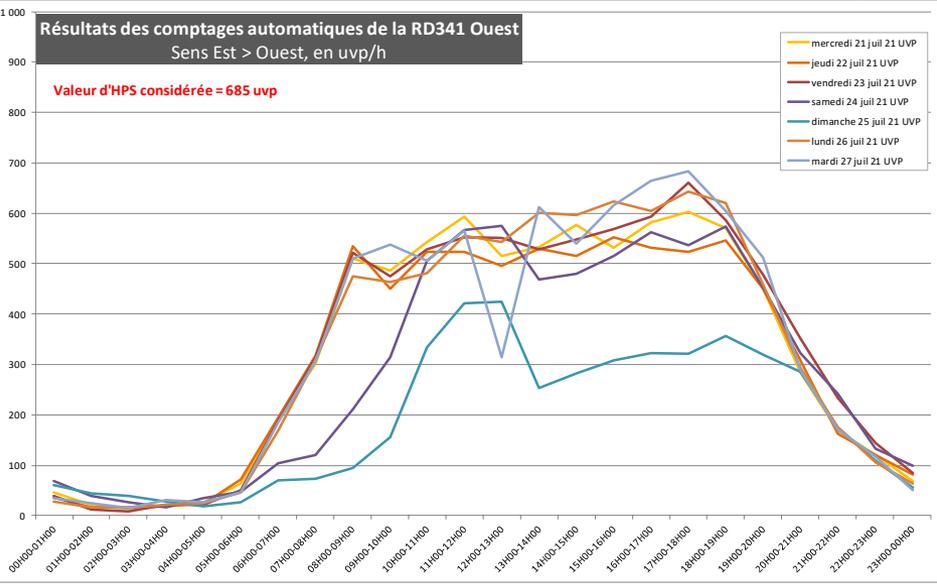


La desserte en transports collectifs

En termes de transports collectifs, le site LIDL de St-Martin Boulogne est desservi par les bus de la ligne L du réseau Marinéo (*1 bus par heure et par sens à l'arrêt Hélicéa, à 1 minute du projet LIDL*).



Détails des résultats des comptages automatiques



Détails des résultats des comptages automatiques

Résultats du comptage automatique de la rue du Mont-Joie Sud
Sens Nord > Sud, en uvp/h

Valeur d'HPS considérée = 610 uvp/h



Résultats du comptage automatique de la rue du Mont-Joie Sud
Sens Sud > Nord, en uvp/h

Valeur d'HPS considérée = 630 uvp/h



Résultat du comptage automatique de la rue de la Plaine St-Martin
Sens Nord > Sud, en uvp/h

Valeur d'HPS considérée = 260 uvp/h



Résultats du comptage automatique de la rue de la Plaine St-Martin
Sens Sud > Nord, en uvp/h

Valeur d'HPS considérée = 315 uvp/h



Détails des résultats des comptages automatiques

Résultats du comptage automatique de la rue du Mont-Joie Ouest
Sens Est > Ouest, en uvp/h

Valeur d'HPS considérée = 215 uvp/h

- mercredi 21 juil 21 UVP
- jeudi 22 juil 21 UVP
- vendredi 23 juil 21 UVP
- samedi 24 juil 21 UVP
- dimanche 25 juil 21 UVP
- lundi 26 juil 21 UVP
- mardi 27 juil 21 UVP

Résultats du comptage automatique de la rue du Mont-Joie Est
Sens Est > Ouest, en uvp/h

Valeur d'HPS considérée = 350 uvp/h

- mercredi 21 juil 21 UVP
- jeudi 22 juil 21 UVP
- vendredi 23 juil 21 UVP
- samedi 24 juil 21 UVP
- dimanche 25 juil 21 UVP
- lundi 26 juil 21 UVP
- mardi 27 juil 21 UVP

Résultats du comptage automatique de la rue du Mont-Joie Ouest
Sens Ouest > Est, en uvp/h

Valeur d'HPS considérée = 160 uvp/h

- mercredi 21 juil 21 UVP
- jeudi 22 juil 21 UVP
- vendredi 23 juil 21 UVP
- samedi 24 juil 21 UVP
- dimanche 25 juil 21 UVP
- lundi 26 juil 21 UVP
- mardi 27 juil 21 UVP

Résultats du comptage automatique de la rue du Mont-Joie Est
Sens Ouest > Est, en uvp/h

Valeur d'HPS considérée = 270 uvp/h

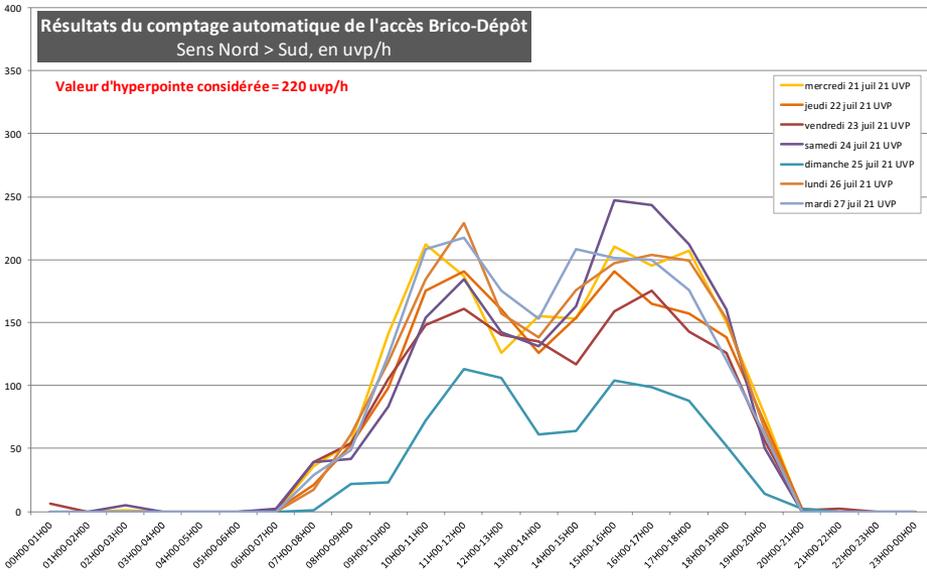
- mercredi 21 juil 21 UVP
- jeudi 22 juil 21 UVP
- vendredi 23 juil 21 UVP
- samedi 24 juil 21 UVP
- dimanche 25 juil 21 UVP
- lundi 26 juil 21 UVP
- mardi 27 juil 21 UVP

Détails des résultats des comptages automatiques

Résultats du comptage automatique de l'accès Brico-Dépôt
Sens Nord > Sud, en uvp/h

Valeur d'hyperpointe considérée = 220 uvp/h

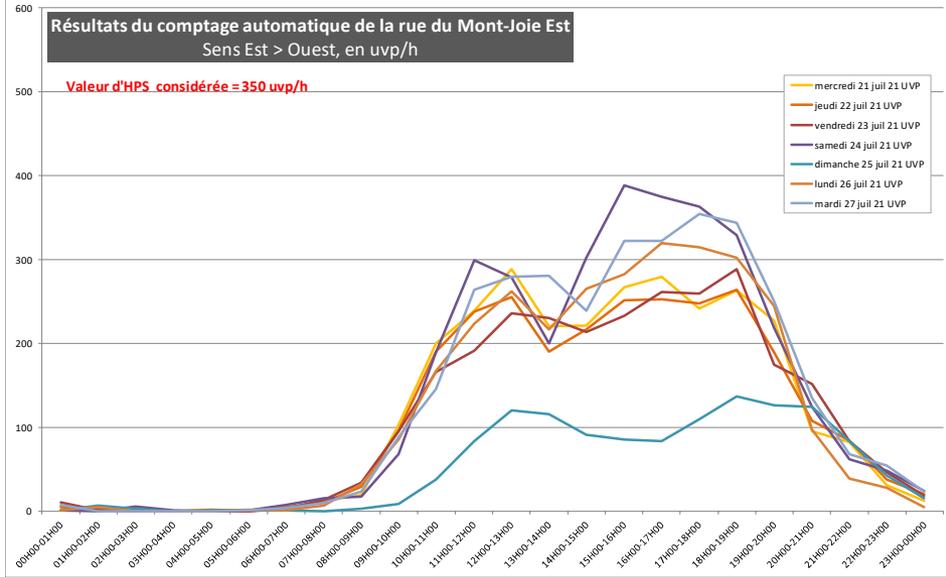
- mercredi 21 juil 21 UVP
- jeudi 22 juil 21 UVP
- vendredi 23 juil 21 UVP
- samedi 24 juil 21 UVP
- dimanche 25 juil 21 UVP
- lundi 26 juil 21 UVP
- mardi 27 juil 21 UVP



Résultats du comptage automatique de la rue du Mont-Joie Est
Sens Est > Ouest, en uvp/h

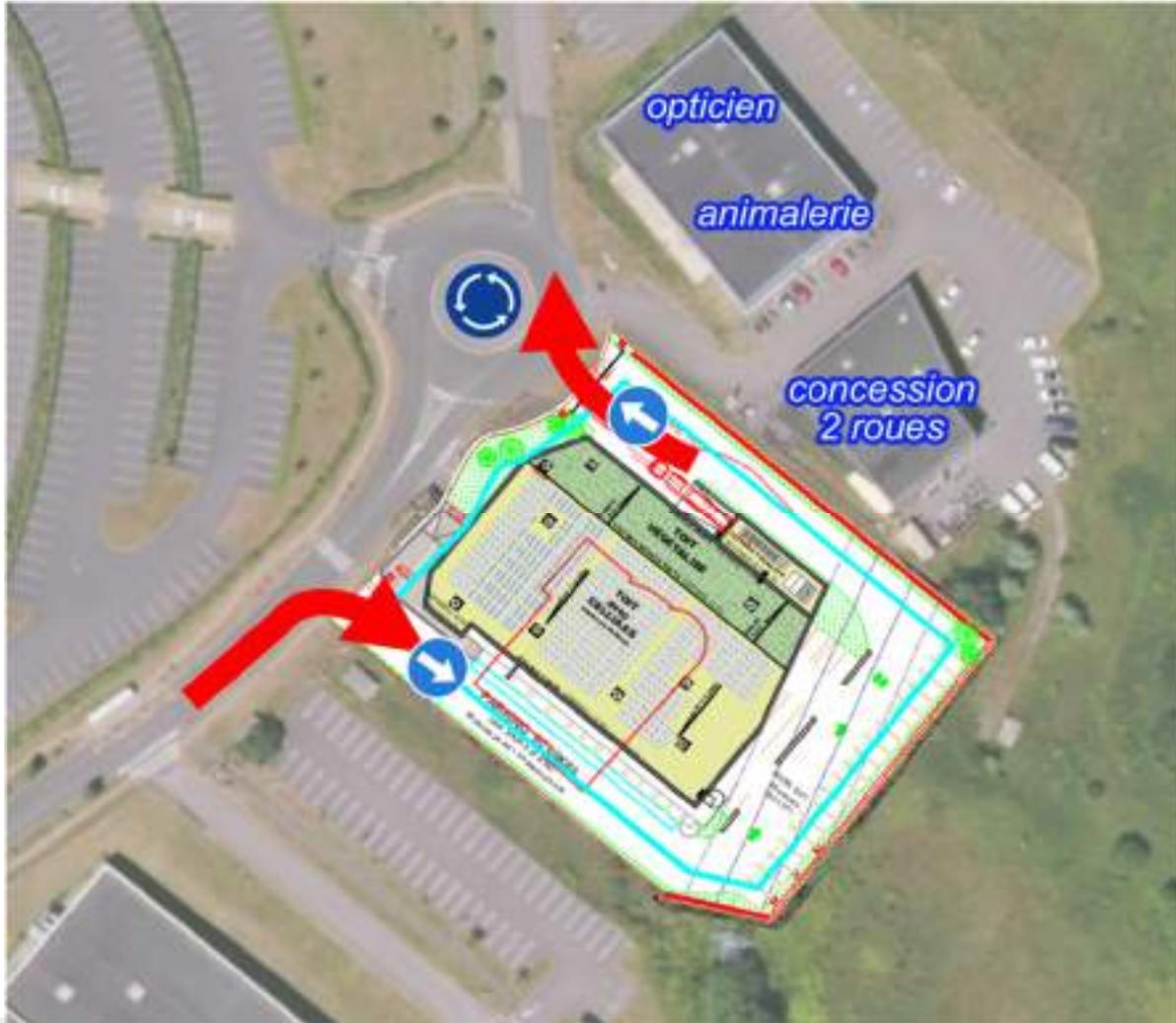
Valeur d'HPS considérée = 350 uvp/h

- mercredi 21 juil 21 UVP
- jeudi 22 juil 21 UVP
- vendredi 23 juil 21 UVP
- samedi 24 juil 21 UVP
- dimanche 25 juil 21 UVP
- lundi 26 juil 21 UVP
- mardi 27 juil 21 UVP



Le projet LIDL de St-Martin Boulogne

Le projet de création LIDL de St-Martin Boulogne intégrera une surface de vente de 995m² avec un parking de 90 places. L'entrée du site sera organisée en Tourne-à-Droite depuis la rue du Mont-Joie, tandis que la sortie sera gérée vers l'anneau du giratoire d'accès au site Hélicéa (circuit de desserte unique pour véhicules légers et livraisons).



Le projet LIDL de St-Martin Boulogne – génération de trafic

- Le projet LIDL de St-Martin Boulogne développera 995m² de surface de vente.
- Nous estimons la fréquentation du futur magasin à un maximum de **120 véhicules/heure** attendus en entrée et en sortie de projet LIDL, en période d'affluence du secteur.

Dans le cadre de la présente étude de circulation, est considérée l'hypothèse pessimiste que les futurs clients LIDL seront tous de nouveaux automobilistes à rajouter sur le réseau viaire, sans captation d'usagers ou clients déjà présents sur les voiries du périmètre d'étude (RD341...) durant l'hyperpointe du soir.

Cette hypothèse pessimiste a pour objectif de tester la robustesse du système viaire dans le cadre de projections de flux les plus contraignantes.

Hypothèses de distribution géographique des trafics induits

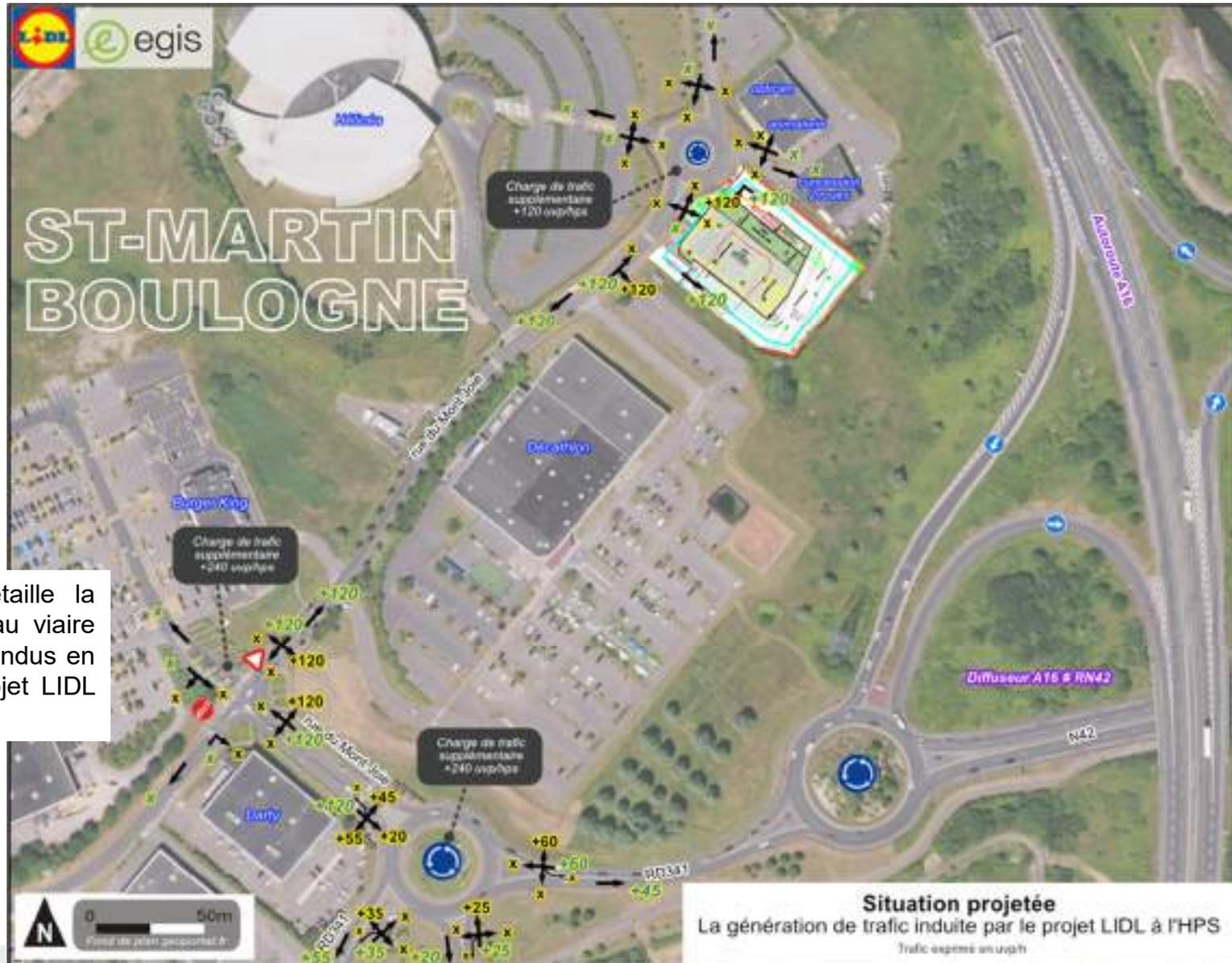
La distribution géographique des 120 flux de clientèle induits par le développement du site LIDL de St-Martin Boulogne a été établie sur base de la répartition actuelle des flux routiers en pointe du soir.

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

	ENTREES DE PROJET LIDL			SORTIES DE PROJET LIDL		
	RD341 Ouest	RD341 Est	Rue de la Plaine St-Martin	RD341 Ouest	RD341 Est	Rue de la Plaine St-Martin
HEURE DE POINTE DU SOIR (HPS)						
Hypothèses de distribution des flux par itinéraire routier	30%	50%	20%	45%	40%	15%
Distribution brute des 120 véhicules générés par le développement du LIDL de St-Martin Boulogne en Entrée/Sortie	36	60	24	54	48	18
Distribution arrondie, en uvp/heure/sens	35	60	25	55	45	20



Situation projetée – la génération de trafic induite par LIDL

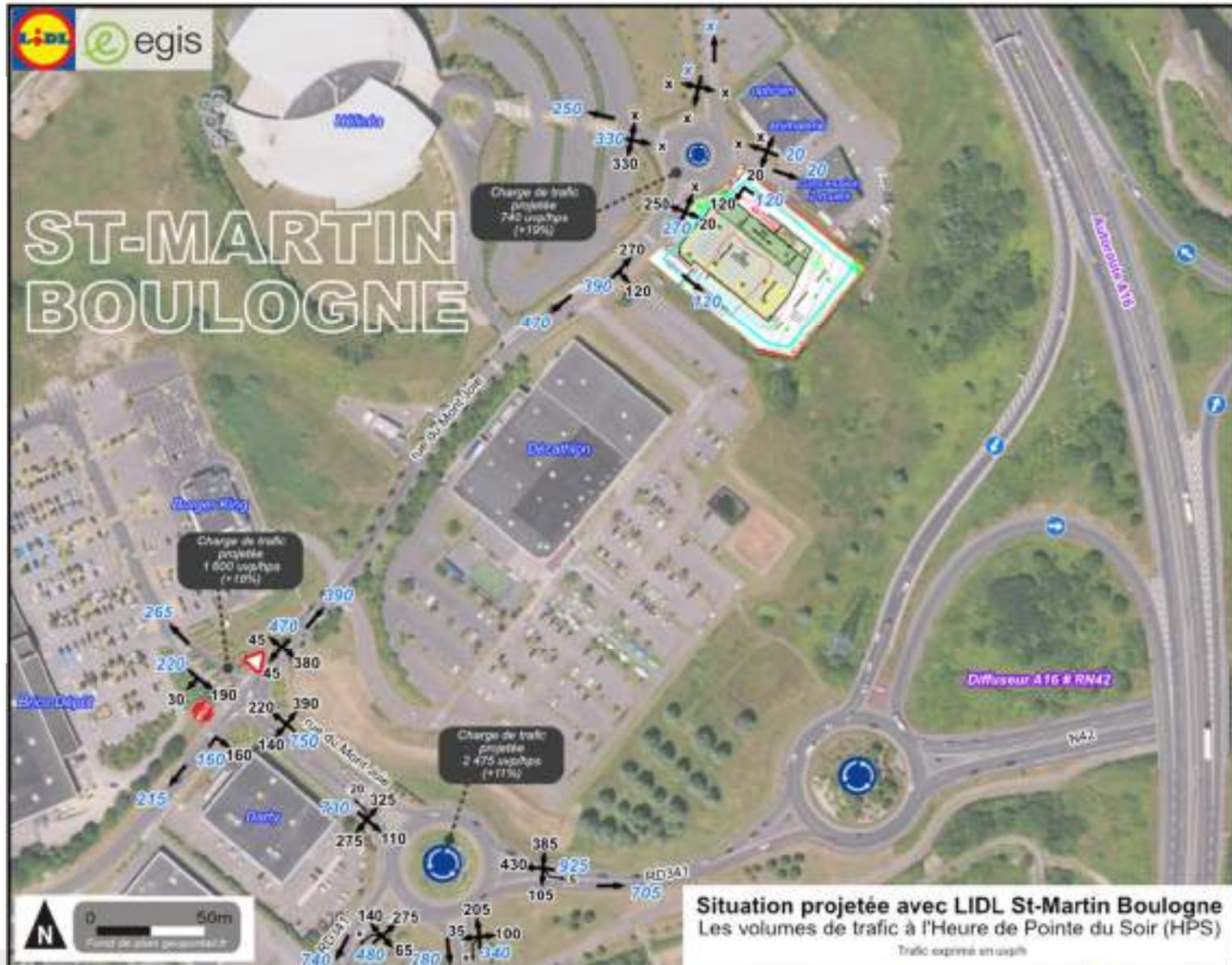


La carte ci-contre détaille la répartition sur le réseau viare des 120 uvp/heure attendus en entrée et sortie du projet LIDL de St-Martin Boulogne.

Situation projetée – les volumes de trafic à l'HPS

La carte ci-contre précise les flux attendus à l'HPS à l'horizon du développement du site LIDL de St-Martin Boulogne.

L'intégration des flux supplémentaires en lien avec le projet se traduira par une hausse de l'ordre de +240 uvp/heure au niveau du giratoire RD341 # Mont-Joie et du carrefour à priorités verticales Mont-Joie # Brico-Dépôt, soit une hausse respective de +11% et +18%.



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

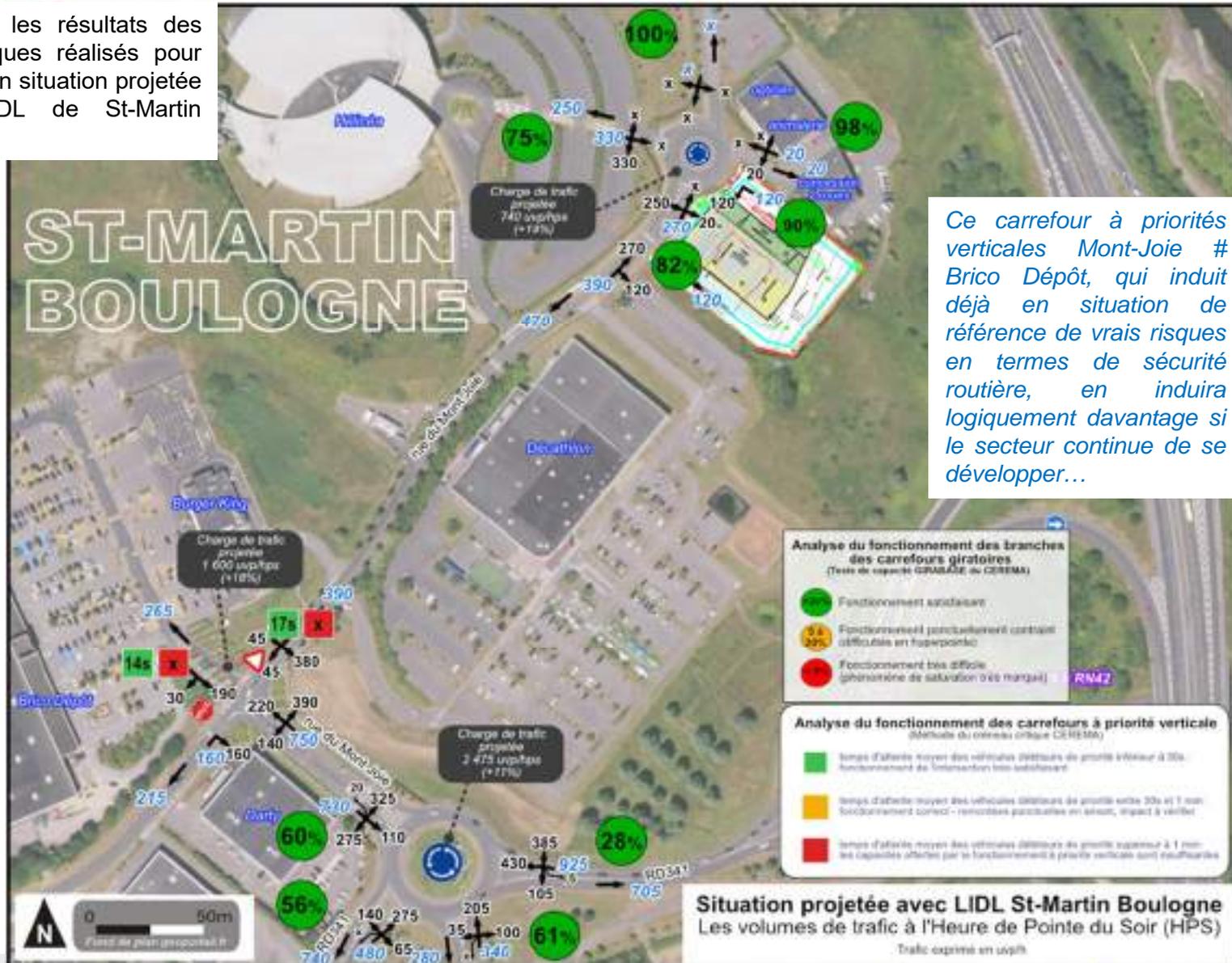
La carte ci-contre illustre les résultats des tests de capacités théoriques réalisés pour l'Heure de Pointe du Soir en situation projetée avec développement LIDL de St-Martin Boulogne.

Au niveau du giratoire RD341 # Mont-Joie et de l'accès Hélicéa, les réserves de capacité estimées restent tout à fait satisfaisantes.

Sans surprise c'est le carrefour à priorités verticales Mont-Joie # Brico Dépôt qui questionne, avec:

- Des niveaux de fonctionnement théoriques qui restent satisfaisants si on considère une configuration optimiste de pleine utilisation des clignotants et de bonne connaissance du secteur par les usagers...

- ... mais des niveaux qui apparaissent insuffisants, au-delà de la minute d'attente, dès lors qu'on considère des paramètres de conduite plus proche de la réalité du terrain



Ce carrefour à priorités verticales Mont-Joie # Brico Dépôt, qui induit déjà en situation de référence de vrais risques en termes de sécurité routière, en induira logiquement davantage si le secteur continue de se développer...

Pistes d'optimisation

Pour sécuriser ce carrefour Mont-Joie # Brico Dépôt, deux pistes nous apparaissent intéressantes :

- Une piste carrefour giratoire, avec un nœud de diamètre 26,00m qui permettrait de satisfaire pleinement la demande de trafic tout en limitant les contraintes sur l'écoulement du flux Sud>Nord (pour ne pas perturber le système RD341 à 80,00m en amont)
- Une piste carrefour à feux, potentiellement moins infrastructurelle mais qui pourrait tout de même nécessiter la réorganisation des voies du tronçon Mont-Joie Sud, pour augmenter le stockage Sud>Nord en approche du nouveau nœud.



Situation projetée – détail du fonctionnement des carrefours à priorités verticales

Le carrefour rue du Mont-Joie # accès Brico-Dépôt a fait l'objet de tests circulatoires sur base de la méthode du créneau critique, en situation projetée avec développement LIDL

Pour que des carrefours à priorités à droite ou verticales présentent des niveaux de fonctionnement satisfaisants, il faut que les temps d'attente moyen des usagers non-prioritaires soient inférieurs à 30s.

Une tolérance est offerte quand les temps d'attente sont compris entre 30s et une minute, lorsque les véhicules en attente ne pénalisent pas la circulation générale.

Ici, les temps d'attente moyen des usagers apparaissent sous le seuil de confort de 30s si on considère que tous les usagers utilisent correctement leurs clignotants, connaissent le secteur et sont attentifs à la circulation... en hypothèse pessimiste plus proche de la réalité, les temps d'attente des usagers débiteurs de priorité grimpent au-delà du fonctionnel...

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

Carrefour Rue du Mont-Joie # accès commerces (VERSION OPTIMISTE)

Rue du Mont-Joie Est	470	Rue du Mont-Joie Sud>Ouest+Nord	360	5s	684	17
Accès Brico Dépôt	220	Rue du Mont-Joie Sud>Ouest + Rue du Mont-Joie Est>Ouest+Sud	570	6s	478	14

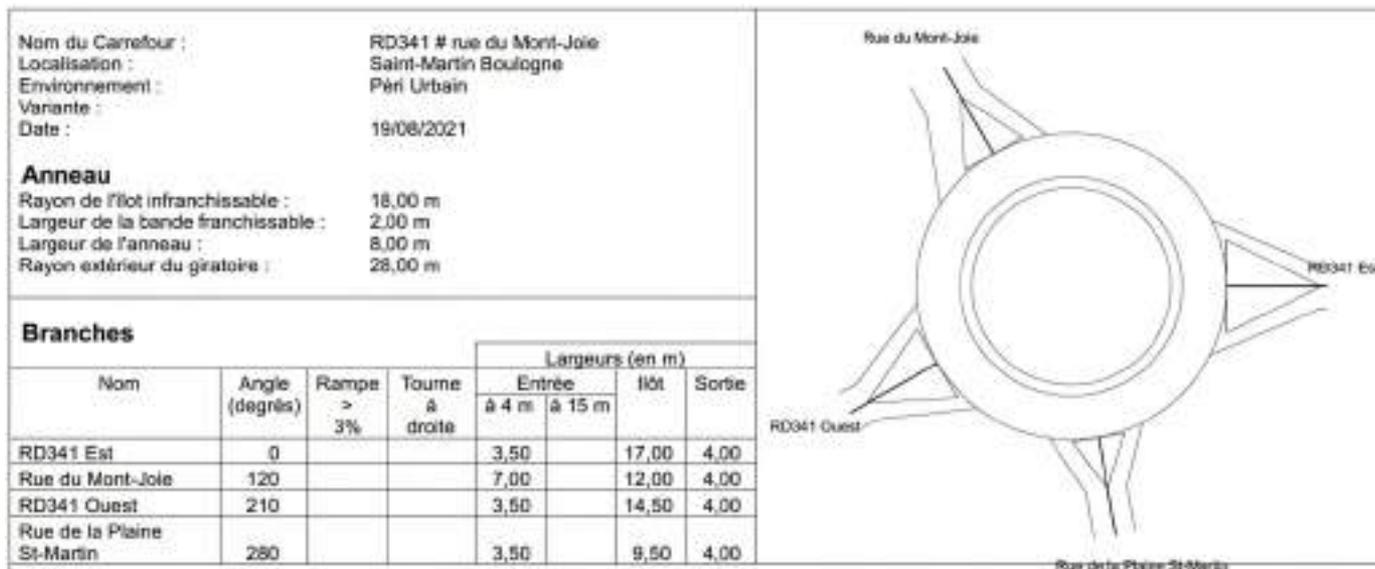
Carrefour Rue du Mont-Joie # accès commerces (VERSION PESSIMISTE)

Rue du Mont-Joie Est	470	Rue du Mont-Joie Sud>Nord	750	5s	480	360
Accès Brico Dépôt	220	Rue du Mont-Joie Sud>Nord + Rue du Mont-Joie Est>Ouest	1220	6s	222	1800

Situation projetée – détails du fonctionnement du giratoire RD341 # Mont-Joie

Ci-dessous, les résultats des tests Girabase relatifs au fonctionnement projeté du giratoire RD341 # rue du Mont-Joie, pour l'Heure de Pointe du Soir (HPS), avec développement LIDL.

Avec plus de 25% de capacités résiduelles sur les différentes branches de l'ouvrage, les résultats obtenus apparaissent satisfaisants.



Trafic Véhicules en UVP

	1	2	3	4	Total Entrant
1	5	385	430	105	925
2	325	20	275	110	730
3	275	140	0	65	480
4	100	205	35	0	340
Total Sortant	705	750	740	280	2475

Résultats

	Réserve de Capacité en uvp/h en %		Longueur de Stockage moyenne maximale		Temps d'Attente moyen total	
RD341 Est	366	28%	1vh	5vh	4s	1,1h
Rue du Mont-Joie	1074	60%	0vh	2vh	1s	0,1h
RD341 Ouest	611	56%	0vh	3vh	3s	0,4h
Rue de la Plaine St-Martin	521	61%	0vh	3vh	4s	0,4h

Conclusions

Le projet de développement LIDL de St-Martin Boulogne se traduira par une clientèle motorisée estimée à un maximum de 120 véhicules en entrée & sortie durant la pointe dimensionnante du Soir, en période d'affluence estivale.

Au regard des projections de trafic réalisées, les impacts circulatoires du projet LIDL apparaissent compatibles avec le maintien d'un **fonctionnement satisfaisant du réseau viaire** au niveau du système RD341 et de l'accès Hélicéa.

En revanche le carrefour à priorités verticales rue de Mont-Joie # accès Brico Dépôt, dont le fonctionnement interpelle déjà en situation de référence par sa capacité réduite et sa dangerosité, nécessiterait d'être optimisé pour satisfaire correctement toute nouvelle augmentation de déplacements dans le secteur.

Deux pistes de réaménagement sont à ce stade identifiées: un petit nœud giratoire (diamètre 25,00m max, pour des capacités résiduelles supérieures à 50%) et un carrefour à feux.

La jauge de parking attendue de 90 places apparait cohérente avec la demande de trafic attendue (maximum de 120 véhicules/heure pour une présence moyenne sur site de 35 minutes, soit un besoin clients de 70 places, plus les besoins du personnel).



yann.delafosse@egis.fr