

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

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

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

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

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration		
Date de réception 15/01/2016	Dossier complet le 15/01/2016	N° d'enregistrement 2016-0027

1. Intitulé du projet

ESPACES ANNEXES BIS

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

EIFALTIS SNC

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

D'HEROUVILLE BERTRAND PRESIDENT

RCS / SIRET

152540520500028

Forme juridique

SNC (Société en Nom Collectif)

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

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

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
36	Surface Utile Brute Locative (SUBL) créée de 19 000 m ² Surface de Plancher (SDP) créée de 19 500 m ²

4. Caractéristiques générales du projet

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

4.1 Nature du projet

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment tertiaire à usage de siège social de la société ORANGE. Le bâtiment comportera 2 niveaux de parking en sous-sol et 6 niveaux composés de bureaux et d'un restaurant d'entreprise.

Le bâtiment pourra accueillir environ 1 220 personnes. 320 places de parking seront situées dans un nouveau parking sous le bâtiment et 280 places de stationnement seront mises à disposition dans les parkings adjacents du stade.

Le nouveau parking sera facilement accessible par les axes routiers majeurs de la zone du projet (boulevards de Tournai et du Breucq).

La zone du projet est facilement accessible aux piétons car elle est desservie par les moyens de transport en commun : proximité de 3 stations de métro équidistantes (Villeneuve d'Ascq Hôtel de ville, Cité scientifique et 4 cantons) et d'arrêts de lignes de bus à Villeneuve d'Ascq Hôtel de ville et Versailles (face au stade).

4.2 Objectifs du projet

Le projet s'inscrit dans l'urbanisation de la zone du Stade Pierre Mauroy.

Pour mémoire, le Grand Stade a été conçu dès l'origine comme un stade urbain, avec une vocation de germe d'un nouveau quartier. L'objectif était aussi de créer de la mixité urbaine et une animation permanente sur le site, soit le contraire d'un équipement posé sur un no man's land en bordure d'une autoroute.

Une emprise de bâti existe entre le stade et le boulevard du Breucq. Cette emprise est construite en partie (les Terrasses du Grand Stade) et le projet Espace Annexes Bis vient la compléter.

Le projet Espace Annexes Bis s'inscrit précisément dans ce concept urbanistique et participe à la création d'un écrin (discontinu du côté de l'autoroute) qui met le stade en valeur.

De par sa vocation tertiaire, le projet répond à une demande de bureaux sur la métropole lilloise.

Par ailleurs, le projet permet de regrouper 3 sites du groupe ORANGE implanté sur Villeneuve d'Ascq, rue des techniques, rue des fusillés et centre commercial V2.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Les travaux se dérouleront en une phase de construction qui s'étalera sur une période de 28 mois.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le bâtiment d'activité tertiaire de 6 étages est destiné à accueillir environ 1 220 personnes aux jours et horaires d'ouverture normale de bureau.

L'accès principal du bâtiment se fera à pied par le parvis du stade.

Un nouveau parking sera construit sous le bâtiment. Il comprendra 2 niveaux et aura une capacité de 320 places.

A proximité, il y a 2 parkings existants : A1 (VIP) et A3 (Terrasses du Stade). Leur usage sera mutualisé avec le fonctionnement du nouveau projet à hauteur de 280 places. Le parking A1 sera ouvert en permanence, en complément du parking A3 pour les besoins des activités de l'immeuble des Terrasses du Stade.

Les accès aux parkings se réalisent par la rue de la Volonté, spécialement conçue à cet effet, qui est en liaison avec les boulevards de Tournai et du Breucq.

Le bâtiment bénéficiera de la proximité des moyens de transports en commun (métros et lignes de bus).

Par ailleurs, la zone du Grand Stade bénéficie de parkings destinés aux 2 roues. Les différents moyens d'accès au site et de stationnement sont présentés en Annexe 6.

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

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

Aucune procédure d'autorisation.
Un permis de construire sera établi.

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

Aucune procédure d'autorisation.
Formulaire établi dans le cadre du permis de construire.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Surface totale créée	SUBL : 19 000 m ² SDP : 19 500 m ²
Capacité de l'immeuble	1 220 salariés
Parking souterrain créé	320 places
Parkings existants souterrains mis à disposition pour les besoins du projet	280 places

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Boulevard de Tournai à Villeneuve
d'Ascq (59)

Coordonnées géographiques¹

Long. 3 ° 07 ' 59 " E Lat. 50 ° 36 ' 44 " N

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

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

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

Communes traversées :

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

Oui Non

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

Oui Non

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

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

Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

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

La surface sur laquelle s'implantera l'immeuble est actuellement artificialisée.

Elle constitue une partie du parvis du stade et quelques aménagements paysagers.

Au plan local d'urbanisme, la parcelle est située en zone UBs, c'est à dire en zone urbaine mixte, affectée principalement à l'accueil du Grand Stade et d'équipements, d'activités ou de commerces.

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

Oui Non

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

Le PLU a été approuvé initialement le 8 octobre 2004.

Le règlement s'appliquant à la zone du projet reprend les dispositions générales modifiées le 21 février 2014, et les dispositions applicables à la zones UBs des communes suburbaines modifiées le 19 juin 2015.

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

Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

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

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Distances entre le site et les zones naturelles les plus proches : - APB : Prairie des Willemots à 18 km au Nord-ouest - ZNIEFF de type I : Lac du Héron : 3 km au Nord-est - ZNIEFF de type II : Vallée de la Marque entre Ennevelin et Hem : 2,75 km au Nord-est Cf. annexe 7
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le Parc naturel régional le plus proche est le parc Scarpe Escaut à environ 16 km au Sud. Cf. annexe 8
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"/>	La cartographie du bruit a été réalisée par Lille Métropole (MEL).

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune est située dans un PPRn : - Approuvé le 17/02/1992 : PER mouvements de terrain - Prescrit le 29/12/2000 : PPRi de la Marque La commune n'est pas située dans le périmètre d'un PPRt
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 l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site inscrit le plus proche est à 2,3 km au Nord-est (Parc du chateau de Brigode).
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 le plus proche se situe à 14 km au Sud. Il s'agit du site "Les Cinq Tailles". Cf. annexe 8
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aucun forage d'eau ne sera réalisé au droit du site. En phase chantier, de l'eau sera utilisée pour les besoins domestiques. En phase d'exploitation, l'eau potable du réseau public sera distribuée pour les besoins sanitaires des employés du bâtiment et du restaurant d'entreprise.
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le toit de la nappe se situe en dessous des parkings actuels. Les 2 niveaux de sous-sol du parking créé n'atteindront pas ce niveau. Il n'y aura donc pas d'impact sur la nappe.
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La création des parkings en sous-sol entraînera un excédent de matériaux de terrassement qui seront éliminés suivant les filières agréées.
	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"/>	La zone est déjà artificialisée et est éloignée de toute zone naturelle. Elle n'est pas non plus implantée sur une zone des trames verte et bleue. Elle ne présente pas d'intérêt écologique particulier.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune zone à sensibilité particulière n'a été recensée.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone est déjà urbanisée dans sa totalité. Elle est située au coeur d'un tissu urbain particulièrement développé (infrastructures de circulation, hôtels, commerces, stade).
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site industriel pour lequel est prescrit un Plan de Prévention des Risques technologiques (PPRT) n'est recensé aux abords du projet.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune est située dans le périmètre d'un PER mouvements de terrain (effondrement de terrain du à la présence de cavités). A noter que les cavités situées au droit de la zone de chantier du Grand Stade ont été comblées lors de sa construction. Au droit du projet Espaces Annexes Bis, les catiches qui ont pu exister ont été comblées dans le cadre de la construction du Grand Stade (voir plan en annexe 9). La commune est en zone de sismicité 2 (faible). Le projet n'est pas concerné par les zones d'inondation de la Marque.
	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"/>	Que ce soit pendant la phase travaux ou pendant la phase d'exploitation, le site ne recensera pas de sources susceptibles d'émettre de rejets aqueux ou atmosphériques présentant un caractère sanitaire dangereux. Les émissions de gaz polluants émis par le trafic lié au site seront limitées grâce au Plan de Déplacement des Entreprises (PDE) mis en place par la société ORANGE favorisant le covoiturage et l'utilisation de modes de transports en commun et doux (annexe 10). Au vu de la proximité du Boulevard du Breucq à l'est du bâtiment projeté, les prises d'air (entrées, pompe à chaleur air-eau et CTA en toiture) seront placées à l'ouest, du côté du Grand Stade, afin de réduire l'exposition des utilisateurs du bâtiments.
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Pendant la phase chantier, des dispositions seront prises pour limiter les bruits liés aux travaux. En phase d'exploitation, les parkings étant sous terre, les bruits liés au stationnement-démarrage des véhicules ne seront pas perceptibles. D'après la cartographie du bruit, le niveau d'exposition totale au bruit le jour (Leden) est compris entre 65 et 70 dB(A) au droit des parcelles (ce niveau est équivalent à un bruit de circulation importante). Ces niveaux de bruit sont conditionnés par le trafic routier sur les boulevards de Tournai et du Breucq. L'isolation sonore du bâtiment est prévue conformément à la réglementation et sera réalisée sur le modèle des bureaux des Espaces Annexes existants tenant compte de la proximité des boulevards. L'impact sonore dans les bâtiments sera donc faible et des mesures de bruit seront réalisées a posteriori.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les vibrations engendrées par le projet seront limitées à quelques phases de travaux. Elles seront ponctuelles et de faible intensité.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Compte tenu de l'amplitude horaire du site (horaires normales de bureau), le site pourra être à l'origine d'émissions lumineuses en période de jour pour les besoins des utilisateurs du bâtiment.</p> <p>Ces émissions lumineuses ne seront pas observées de nuit, période à laquelle le Grand Stade et les hôtels à proximité immédiate sont en activité. Ainsi les nuisances ne seront pas augmentées par rapport à l'état actuel.</p> <p>Le site pourra être impacté par l'éclairage public des voies avoisinantes.</p>
<p>Pollutions</p>	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, les polluants atmosphériques rejetés seront faibles et liés au trafic routier du personnel et au fonctionnement des engins de chantier.</p> <p>En phase d'exploitation, il n'y aura pas de rejets atmosphériques liés au chauffage (produit par des pompes à chaleur électriques). Par ailleurs, le bâtiment sera certifié NF HQE™ Bâtiment Tertiaire. Cette certification permet de distinguer des bâtiments dont les performances environnementales et énergétiques correspondent aux meilleures pratiques actuelles. Le label EFFINERGIE+ est par ailleurs visé.</p> <p>Seul le trafic des véhicules sera une source d'émissions atmosphériques. Un PDE est en place au sein de la société ORANGE et favorise le covoiturage et l'utilisation de modes de transports doux. A noter que le projet permettra de regrouper 3 sites actuellement existants dans le même secteur géographique (rue des techniques, rues des fusillés et centre commercial V2 à Villeneuve d'Ascq). En cela, le trafic lié au projet ne sera pas augmenté par rapport au trafic engendré aujourd'hui par les mêmes utilisateurs.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, les rejets hydrauliques devraient être faibles.</p> <p>En phase d'exploitation, les rejets d'eaux pluviales seront collectés par les bassins de tamponnement du Grand Stade et si nécessaire par un complément de tamponnement propre au projet. Les bassins de tamponnement se déversent ensuite selon un débit régulé dans le réseau public d'assainissement. Les rejets d'eaux usées seront uniquement de type domestique. Ils seront envoyés au réseau public d'assainissement pour être traités par la station d'épuration urbaine.</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, les déchets seront triés en vue d'une valorisation maximale et d'une élimination conforme à la réglementation.</p> <p>En phase d'exploitation, les déchets non dangereux suivants seront générés par les activités : déchets liés aux activités tertiaires et de restauration.</p> <p>Les déchets organiques générés par l'activité de restauration seront stockés au sous-sol du bâtiment puis évacués vers une filière de valorisation par méthanisation.</p> <p>Il n'y aura pas de production de déchets dangereux.</p>
<p>Patrimoine / Cadre de vie / Population</p>	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Un aspect particulier est apporté au volet architectural.</p> <p>La disposition et la conception du bâtiment prennent en compte des critères d'esthétisme, de confort de vue, d'aménagements aussi importants pour les futurs occupants que pour les passants extérieurs.</p> <p>Le projet est développé en concertation avec Lille Métropole (MEL). Il s'inscrit dans le paysage du Grand Stade, d'autant plus que son architecte est le même que celui du Grand Stade et ses Annexes.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La zone est déjà artificialisée dans son ensemble puisqu'elle comprend une partie du parvis piéton du Grand Stade et des aménagements paysagers. La composante urbaine de la zone est accrue, et le projet apportera plus de vie au quartier.</p>

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

A proximité, il a été recensé un projet connu : le projet de bâtiment tertiaire "The Beam" à l'angle de la rue du Vercors et du boulevard Van Gogh.

Etant donné que ce projet se situe à environ 800 m au Nord, le long du boulevard Du Breucq, le seul impact cumulé serait lié au trafic. Le dossier au cas par cas mentionne un nombre de 240 places de parking et l'utilisation des transports en commun pour l'acheminement des personnes.

Au vu de ces données, de la densité des infrastructures routières de la commune et de la distance d'éloignement entre les 2 sites, il n'y aura pas d'incidences cumulées entre les 2 projets.

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Le projet du Grand Stade a créé une zone urbaine par la construction du Stade Pierre Mauroy et des Espaces Annexes composés d'hôtels et de commerces.

La construction des Espaces Annexes Bis vient s'inscrire dans ce contexte. Il n'y a donc pas de perte de surface naturelle ou agricole puisque la zone est déjà artificialisée et localisée au cœur d'un tissu urbain.

En phase travaux, comme vécu lors de la construction du Grand Stade, le chantier sera conduit de façon à minimiser les impacts au maximum suivant la Charte Développement Durable et Chantier d'EIFFAGE. Cela se traduira concrètement par :

- le tri des déchets,
- la gestion des nuisances liées au bruit,
- le cloisonnement de la zone en chantier pour des raisons de sécurité.

En phase d'exploitation, les dispositions suivantes seront prises :

- gestion des eaux pluviales et des eaux usées conformément aux prescriptions du PLU;
- des constructions réalisées selon les dernières règles en vigueur concernant l'isolation acoustique et énergétique. Le bâtiment sera certifié NF

HQETM Bâtiment Tertiaire et labellisé EFFINERGIE +;

- gestion du trafic et des accès aux sites :

- ~ construction d'un parking enterré de 320 places et utilisation de 2 parkings actuels en période de jour ouvrable, d'où une optimisation de l'occupation de ces équipements,
- ~ regroupement de sites existants dans le même secteur géographique et mise en place du PDE de l'entreprise favorisant le covoiturage et l'utilisation de mode de transports doux, d'où un trafic généré similaire à l'état actuel sur le secteur.

Les impacts dans les domaines du bruit, des déchets, de l'air sont négligeables. Le projet ne présente aucun caractère sanitaire dangereux.

Au regard des équipements existants à proximité immédiate (Grand Stade, Espaces Annexes) et en raison des faibles interférences entre les périodes d'activités de ces équipements et du projet de bâtiment tertiaire, les nuisances générées par le projet, et notamment les émissions lumineuses, sonores et le trafic, seront moindres et ne se cumuleront pas aux nuisances existantes actuellement.

Au vu des éléments ci-dessus et en annexes, il semble que le projet ne génère pas d'impact majeur et qu'il ne nécessite pas d'étude d'impact.

A noter que la Société EIFALTIS SNC s'est adjoint les services du bureau d'études en environnement Kalies pour la réalisation de cette expertise.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

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

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

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

Objet
Annexe 6 : Moyens d'accès et de stationnement
Annexe 7 : Milieux naturels : ZNIEFF
Annexe 8 : Sites Natura 2000 - Parc Naturel Régional - APB
Annexe 9 : Plan de localisation des catiches
Annexe 10 : Plan de déplacement des entreprises (PDE) de la société ORANGE

9. Engagement et signature

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

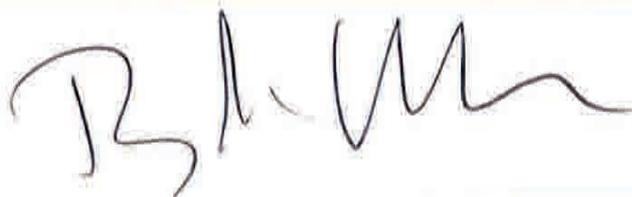
Fait à

Villeneuve d'Ascq

le,

12 janvier 2016

Signature



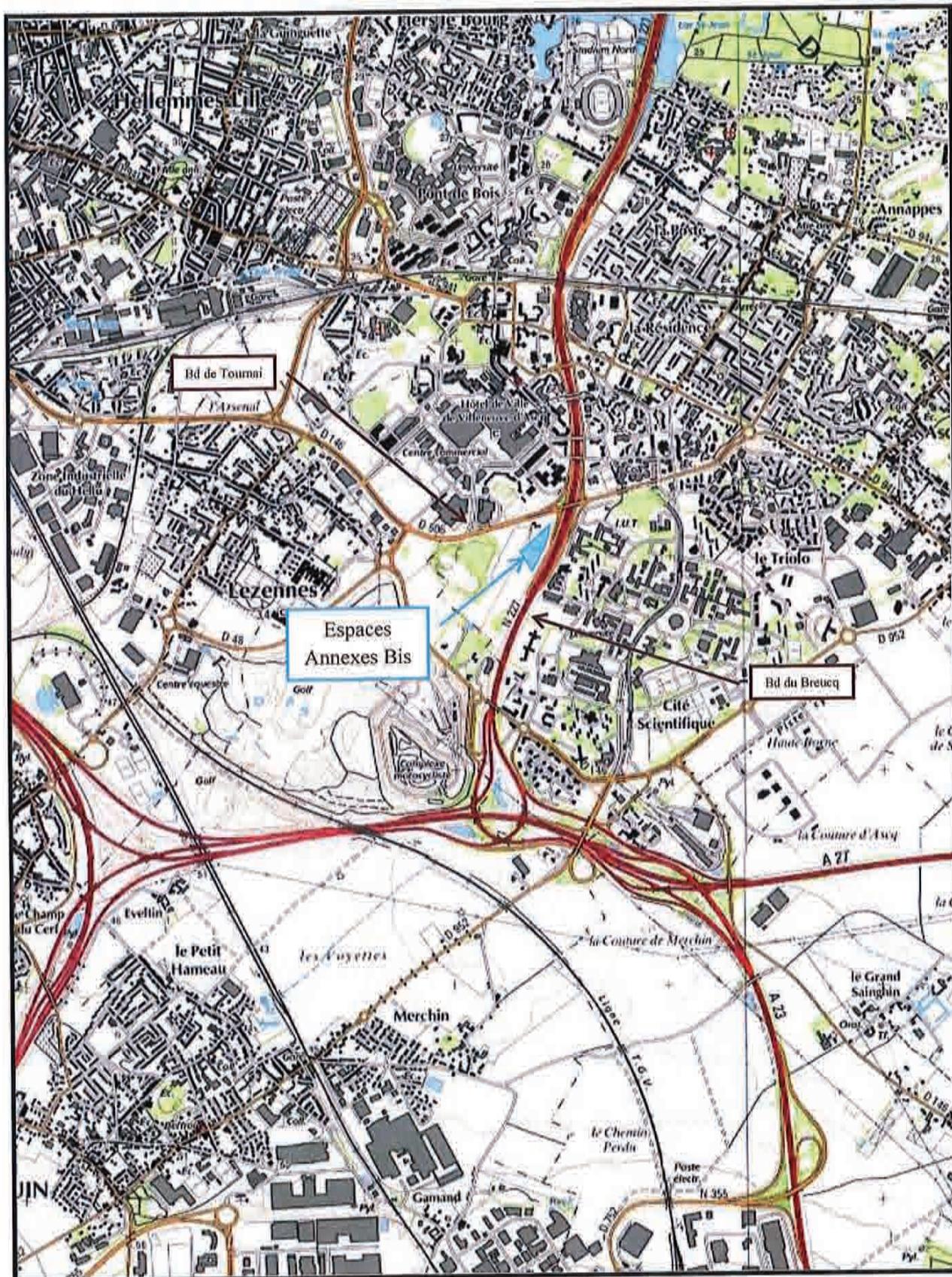
ANNEXES



ANNEXE N° 2

PLAN DE SITUATION

W

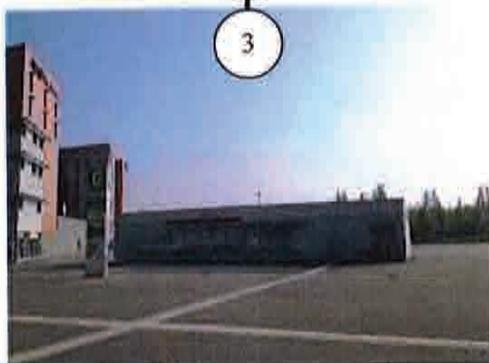
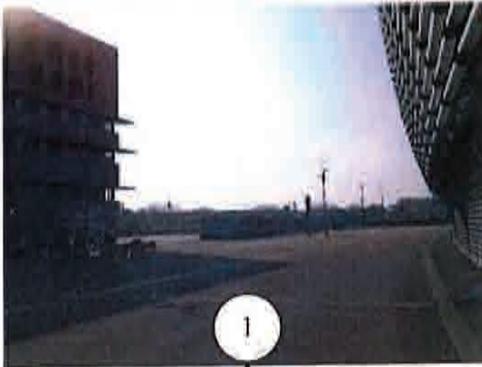


W

ANNEXE N° 3

DOCUMENTS PHOTOGRAPHIQUES

w



Les photographies n°1 à 4 sont localisées sur la vue aérienne ci-dessus.



W



Photo n°3 : Parvis du stade – Vue Ouest (prise de vue : 23.04.15)



Photo n°4 : Parvis du stade – Vue Sud (prise de vue : 23.04.15)



ANNEXE N° 4

PLAN DU PROJET





PLAN MASSE

- 19 000 m² SU
- 19 500 m² SP



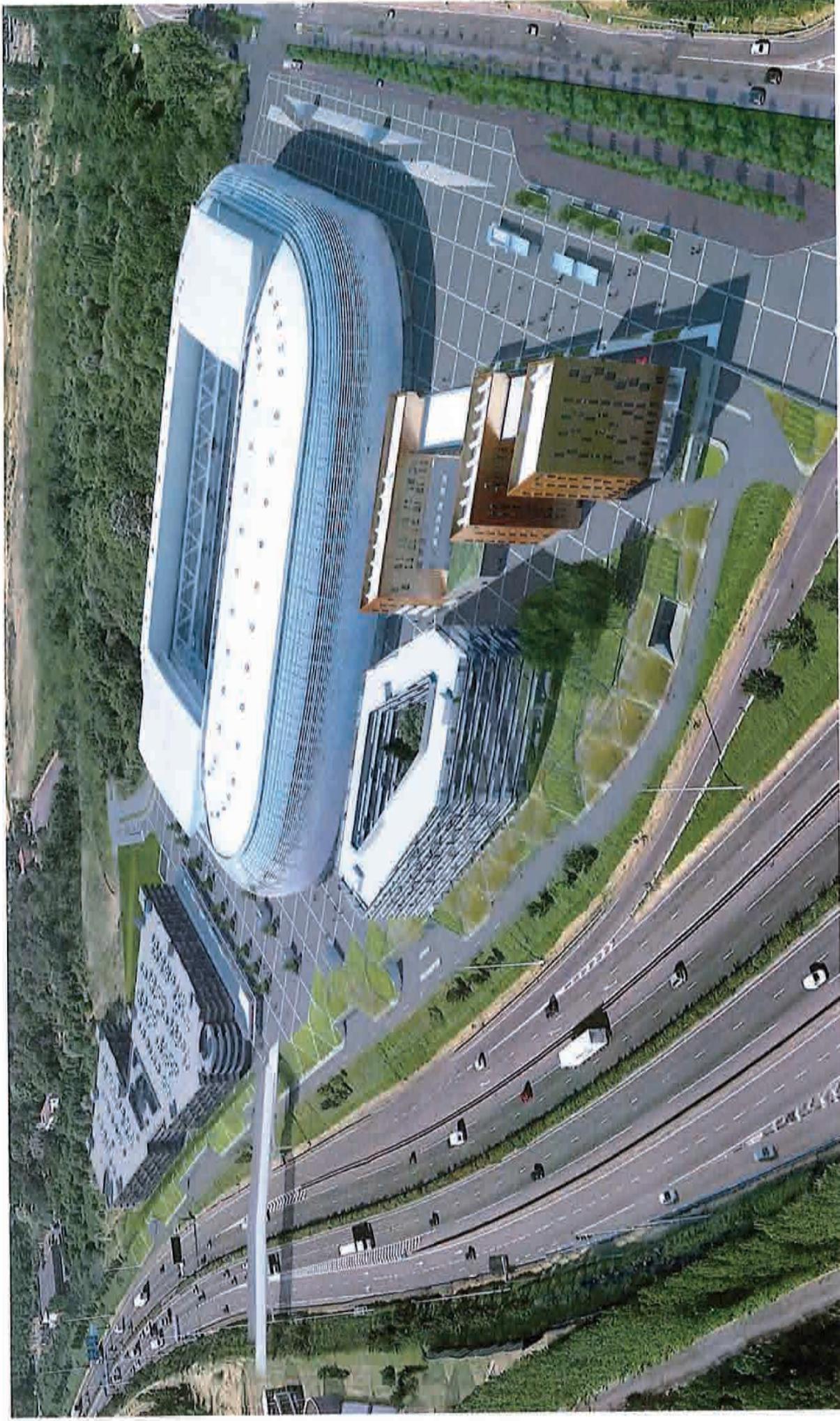
09 - 09 - 2015



DES PARKINGS MUTUALISES

- 320 places privatives sous le bâtiment,
- Le solde dans les parkings A1 / A3,





09 - 09 - 2015

Valode & Pistre

EIFFAGE
IMMOBILIER



EIFALITIS

ANNEXE N° 5

PLAN DES ABORDS DU PROJET

✓



ANNEXE N° 6

MOYENS D'ACCES ET DE STATIONNEMENT





En métro

- Ligne 1**
 - Station Cité Scientifique
 - Professeur Gabillard
 - Station 4 Cantons Grand Stade
- Ligne 2**
 - Station Les Prés
 - navette gratuite sur voies dédiées

En bus

- Ligne 18 arrêt Versailles
- Ligne Corolle arrêt Versailles

En voiture

accès direct par autoroute

- P** ZONE A Sur réservation
- P** ZONE B Sur réservation
- P** ZONE C Sur réservation
- P** ZONE D navette gratuite sur voies dédiées

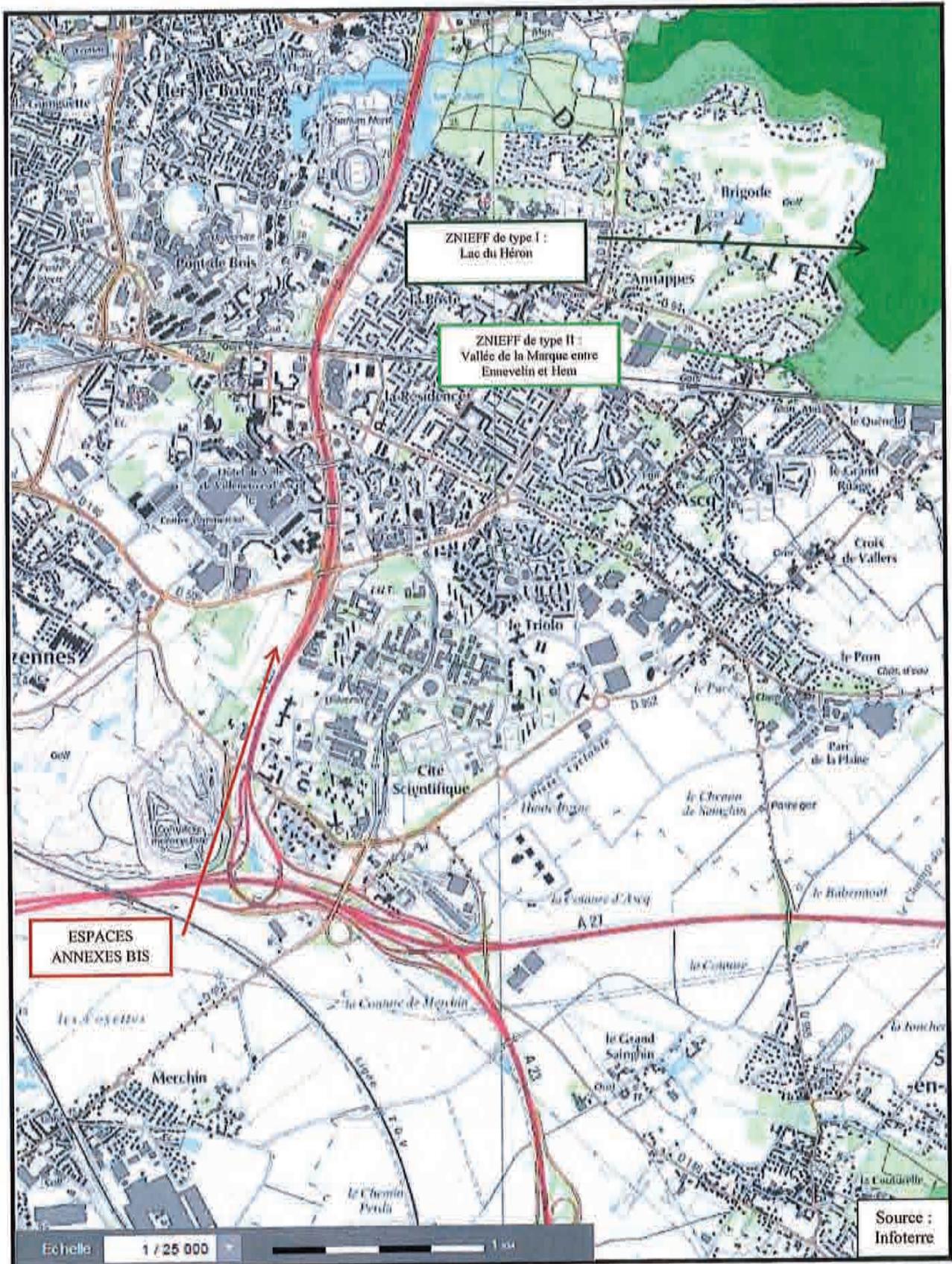
A pied

- Voies dédiées
- Parking payant sur réservation
- Parking gratuit



ANNEXE N° 7

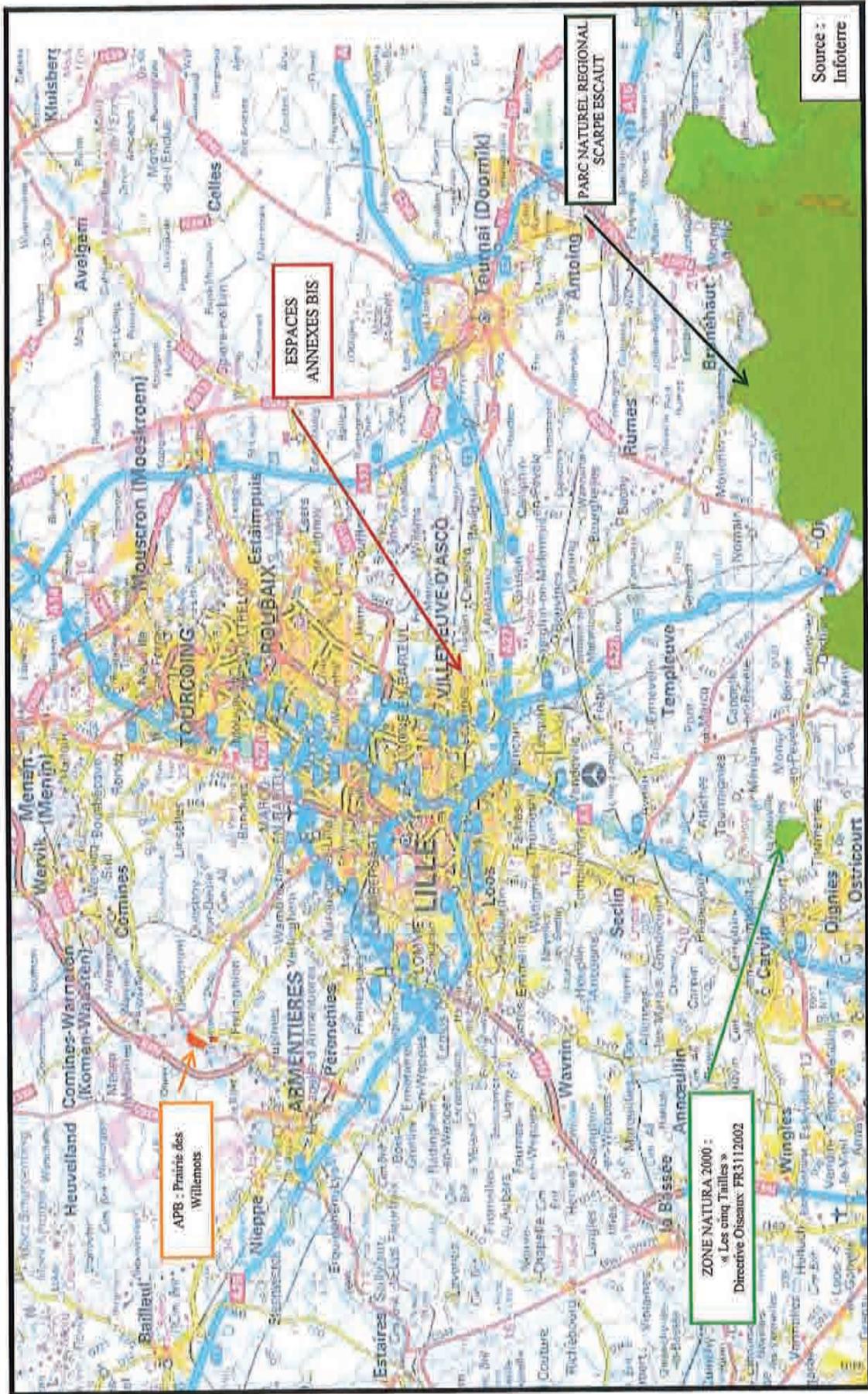
MILIEUX NATURELS : ZNIEFF



ANNEXE N° 8

**SITES NATURA 2000 – PARC NATUREL
REGIONAL - APB**

ANNEXE 8 : LOCALISATION DES ZONES NAT URA 2000, APB, PARC NATUREL REGIONAL



ANNEXE N° 9

PLAN DE LOCALISATION DES CATICHES



ANNEXE N° 10

**PLAN DE DEPLACEMENT DES ENTREPRISES
(PDE) DE LA SOCIETE ORANGE**

**Accord local sur la mise en œuvre
d'un Plan de Déplacement d'Entreprise
sur le territoire de la Direction Orange Nord de France**

Entre les soussignés :

Accord conclu entre la Direction Orange Nord de France Télécom SA, dont le siège est situé
2 rue Trémière, BP 60229 – 59654 Villeneuve d'Ascq cedex, représentée par

D'une part,

Et les organisations syndicales représentatives

Préambule

Pour limiter le réchauffement du climat, la majorité des pays industriels se sont engagés à diviser par quatre le volume des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Cet objectif pourra être atteint si chacun contribue à cet effort : pouvoirs publics, entreprises et citoyens.

L'objectif des Plans de Déplacement d'Entreprise (PDE) est de contribuer à la réduction de l'impact des déplacements, qui constituent une des causes principales de l'effet de serre et des émissions polluantes.

L'accord sur la mise en place d'un Plan de Déplacement Entreprise sur le territoire de la DO Nord de France, s'inscrit :

- dans le cadre de la politique de responsabilité sociale d'entreprise et de développement durable de FTSA pour réduire les consommations d'énergie,
- dans la déclinaison des accords FTSA signés en 2010, sur le territoire de la DO Nord de France, dans le cadre de la négociation globale sur le stress et notamment de l'accord sur l'équilibre vie professionnelle/vie privée.

Il résulte de séances de négociation avec les représentants de l'ensemble des organisations syndicales représentatives, qui se sont déroulées entre juillet 2010 et février 2011 au siège de la Direction Orange Nord de France.

Chapitre 1 – Objet de l'accord

Cet accord traduit la volonté commune de l'entreprise et des organisations syndicales signataires de promouvoir les alternatives à l'utilisation des véhicules individuels à moteur. Il porte sur les mesures destinées à privilégier les modes de transports collectifs et doux pour les déplacements domicile-travail et pour les déplacements professionnels, chaque fois que cela est possible.

Chapitre 2 – Champ d'application de l'accord et bénéficiaires

Les mesures décrites dans le présent accord concernent l'ensemble des salariés du Groupe France Télécom :

- travaillant sur le périmètre géographique de la Direction Orange Nord de France quelle que soit leur unité d'appartenance sur le périmètre de l'UES France Télécom – Orange (liste en Annexe 4)
- quel que soit leur statut : fonctionnaires, personnes sous contrat à durée indéterminée et personnes sous contrat à durée déterminée, sous contrat de professionnalisation, apprentis et stagiaires
- présent au moins 6 mois dans la période d'un an suivant la date de début de contrat, sauf mention contraire précisée dans le présent accord

Le présent accord ne peut avoir ni pour objet ni pour effet de priver les salariés de dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles plus favorables

Chapitre 3 – Développer l'utilisation des transports en commun

S'entendent par transports en commun le bus, le car, le train, le métro et le tramway.

3.1 – Relations avec les autorités organisatrices de transport et les sociétés de transport

La Direction Orange Nord de France s'engage à poursuivre les échanges initiés en 2010 avec les autorités organisatrices de transport (AOT) et les sociétés de transport pour améliorer l'offre et l'utilisation des transports collectifs et notamment :

- faire connaître à ses salariés les catalogues existants des offres de déplacements
- mettre à disposition sur les supports de communication tous les outils disponibles (calculateurs, outils d'aide à la décision, informations écologiques...)
- faire bénéficier des meilleures conditions disponibles dans le cadre de la politique tarifaire mis en place par chaque société de transport
- faire prendre en compte les trajets quotidiens des salariés du Groupe dans l'analyse des flux et les besoins de déplacements
- obtenir l'amélioration des dessertes des différents sites (horaires, fréquences, circuits) dans l'évolution de leurs Plans de Déplacement Urbains, quand ceux-ci existent

- faire connaître l'emplacement des parkings-relais mis à disposition des usagers par les AOT et obtenir la gratuité de ces parkings-relais pour les salariés de l'entreprise lorsque ceux-ci ne sont pas compris dans leur abonnement

3.2 – Promotion de la prise en charge par l'employeur des titres d'abonnement

La Direction Orange Nord de France assurera la promotion de la prise en charge par France Télécom, soit 50 % du coût des titres d'abonnement (Décret n° 2008-1501 du 30 décembre 2008 relatif au remboursement des frais de transport des salariés) afin de :

- généraliser cette prise en charge à l'ensemble de ses salariés disposant déjà d'un ou plusieurs abonnements de transport collectif ou autres modes de transport doux identifiés dans la présente convention
- encourager les utilisateurs occasionnels à développer leur usage des transports en commun grâce à l'abonnement

Pour les personnes sous contrat à durée déterminée et les stagiaires dont le temps de présence est inférieur à 6 mois, le remboursement des frais de transport s'effectuera exclusivement sur présentation de titres d'abonnement hebdomadaire, mensuel ou trimestriel.

En outre, et sauf accord local ou particulier plus favorable, la Direction Orange Nord de France permettra durant l'année 2011 à tous les salariés de son périmètre géographique de tester gratuitement pendant une période maximale de deux mois l'utilisation des transports en commun pour les déplacements domicile-travail. Le remboursement s'effectuera après établissement d'une note de frais validé par le responsable.

L'objectif de ces mesures est d'augmenter significativement le nombre d'utilisateurs des transports en commun sur le périmètre géographique de la DO Nord de France (moins de 300 ont été recensés à la date de cette présente convention).

3.3 – Difficulté exceptionnelle d'utilisation des transports en commun pour les abonnés

Lorsqu'à l'initiative de l'employeur, un salarié abonné de transports en commun (ou autres modes de transport doux identifiés dans la présente convention), dépasse de manière exceptionnelle son heure de fin de service et ne peut retourner à son domicile dans des délais proches de ses délais habituels, le trajet de retour sera pris en charge par l'employeur, après accord préalable de son manager et sur présentation d'un justificatif.

Chapitre 4 – Développer l'utilisation des « 2 roues propres »

S'entendent par « 2 roues propres » les vélos traditionnels, les vélos et scooters électriques

4.1 – Aménagement des sites et des locaux

Afin de conforter et encourager la pratique des « 2 roues propres », la Direction Orange Nord de France s'engage à créer et rénover des abris adaptés, sécurisés et éclairés pour le garage des vélos et le rechargement des batteries (vélos et scooters électriques) pour les « sites ciblés », à chaque fois que cela sera possible.

Sont qualifiés de « sites ciblés », les établissements du périmètre géographique de la DO Nord de France comptant, soit plus de 200 salariés du Groupe, toutes unités confondues, soit au moins cinq utilisateurs de « 2 roues propres » identifiés comme réguliers.

Pour les autres sites, et notamment les boutiques en centre commercial ou unités hébergées dans des locaux partagés, une étude concernant l'aménagement du site pourra être mise en place, en coordination avec les CHSCT, sur la base d'une sollicitation écrite de plus de 5 personnes appartenant à ce site, utilisateurs de « 2 roues propres » ou s'engageant à le devenir.

Pour faciliter cette démarche et en cas d'implantation ou de rénovation d'abris, des équipements spécifiques (vestiaires et/ou douches) seront prévus en fonction du nombre connu d'utilisateurs de « 2 roues propres ». La possibilité d'installation de casiers personnels sera étudiée en fonction des demandes et chaque fois que cela sera possible. Ils seront installés à proximité des lieux de travail.

4.2 – Information et sensibilisation

Dans le cadre du plan de communication global (voir chapitre 7), des actions spécifiques seront mis en place pour promouvoir l'usage des « 2 roues propres » en associant notamment des partenaires privilégiés. Ces actions viseront à :

- sensibiliser à la sécurité et à l'entretien des « 2 roues propres »
- permettre aux utilisateurs de s'informer et de partager sur leurs bonnes pratiques
- sensibiliser et inciter d'autres collègues à utiliser ces modes de déplacement doux
- communiquer sur les offres de service public (location de vélo...) quand elles existent ou se déploient.

4.3 – Prise en charge des titres d'abonnement au service de location et participation à l'équipement

Au même titre que pour les transports en commun, la Direction Orange Nord de France assurera la prise en charge à hauteur de 50 % du coût des titres d'abonnement à un service public ou privé de location de vélo, vélo électrique ou scooter électrique. Pour les personnes sous contrat à durée déterminée et les stagiaires dont le temps de présence est inférieur à 6 mois, le remboursement des frais de transport s'effectuera exclusivement sur présentation de titres d'abonnement hebdomadaire, mensuel ou trimestriel

W

Une participation à l'utilisation des « 2 roues propres » est instaurée pour ceux qui utilisent leur vélo, vélo électrique ou scooter électrique. Elle concerne toutes les dépenses liées à l'utilisation de ce moyen de transport (achat, petit équipement, entretien, sécurité...)

Elle sera versée en une seule fois avant la fin du mois suivant le mois de la demande à toute personne s'engageant à utiliser ce moyen de déplacement pour ses trajets domicile-travail

Pour les usagers actuels, le montant maximal de la participation annuelle est fixée selon le tableau suivant sur présentation d'une ou plusieurs factures de petits équipements (entretien, sécurité...) achetés durant l'année en cours, au nom du salarié et postérieure à la date d'entrée en vigueur du présent accord, et d'un engagement à continuer d'utiliser ce mode de déplacement de façon régulière (Annexe N°1)

Frais d'entretien et de sécurité annuels	
Vélo traditionnel	60 €
Vélo à assistance électrique	75 €
Scooter électrique	150 €

Pour les nouveaux usagers, le montant de la participation à l'achat est fixé selon le tableau suivant sur présentation d'une facture d'un « 2 roues propres » au nom du salarié et postérieure à la date d'entrée en vigueur du présent accord et d'un engagement à utiliser ce mode de déplacement de façon régulière (Annexe N°2). Une seule participation par salarié sera acceptée sur la durée de l'accord.

Acquisition 2 roues propres	Achat
Vélo traditionnel	150 €
Vélo à assistance électrique	300 €
Scooter électrique	450 €

Les personnes souhaitant bénéficier de l'une et/ou l'autre de ces mesures devront formaliser leur engagement en présentant une déclaration sur l'honneur pour l'utilisation d'un « 2 roues propres ».

Les signataires conviennent qu'en cas d'abus constaté à l'occasion des suivis mis en place par les « correspondants PDE », les mesures individuelles d'accompagnement pourront être levées.

Chapitre 5 – Développer l'utilisation du covoiturage

La Direction Orange Nord de France souhaite promouvoir les services de covoiturage.

5.1 – Accès aux services de covoiturage

La DO Nord de France s'engage à étudier immédiatement la mise en place d'un site dédié au covoiturage domicile-travail en complément de la promotion du dispositif de covoiturage professionnel existant sur l'intranet.

Dans l'attente de la mise en place de ce site ou en cas de difficulté de déploiement sur l'intranet et/ou l'internet, elle s'engage à adhérer aux services de covoiturage mis en place par les AOT qui proposent cette solution et à en faire la promotion auprès des salariés via le site intranet de la DO Nord de France et associés en y référençant les sites internet des AOT concernées.

5.2 – Emplacements de parking dédiés

Afin de promouvoir le covoiturage, la DO Nord de France s'engage à réserver des emplacements dédiés aux covoitureurs sur les principaux sites disposant d'un parking.

Sont qualifiés de sites « principaux », les établissements de France Télécom comptant plus de 100 salariés du Groupe, toutes entités confondues.

Le nombre d'emplacements réservés pour le covoiturage sera fixé, pour chaque site, en cohérence avec le nombre d'utilisateurs réguliers de ce type de déplacement.

5.3 – Conditions pour bénéficier des mesures liées au covoiturage

Les personnes souhaitant bénéficier de ces mesures devront s'assurer que leur police d'assurance couvre le trajet domicile-travail et le recours au covoiturage. Ils devront formaliser leur engagement en présentant une déclaration sur l'honneur pour l'utilisation du covoiturage (Annexe N°3). Elles y mentionneront l'identification du ou des véhicules les plus fréquemment utilisés.

Chapitre 6 – Engagements associés

6.1 – Accès aux sites France Télécom

L'usage des modes de transports doux (transports en commun, vélo, marche à pied, ...) peut engendrer des risques liés à certains accès aux sites France Télécom peu sécurisés. La Direction Orange Nord de France s'engage à aborder ces questions avec les CHSCT concernés afin de déterminer les actions de son ressort.

Elle se mettra également en rapport avec les services publics compétents pour promouvoir son action en faveur des transports doux et obtenir les aménagements qui leur incombent.

6.2 – Pause méridienne

Le questionnaire réalisé auprès des salariés mettant en avant une utilisation importante de véhicules personnels pour le déjeuner, la Direction Orange Nord de France s'engage à réaliser un diagnostic précis sur les sites principaux (au sens du paragraphe 5.2) afin de rechercher des solutions favorisant l'utilisation de modes de transports doux.

W

6.3 – Eco-conduite

L'entreprise proposera des formations « éco-conduite » à destination des salariés amenés à se déplacer fréquemment dans le cadre professionnel.

Des formations « éco-conduite » seront également encouragées dans le cadre du DIF pour les personnels souhaitant mettre en adéquation leur conduite et le développement durable.

Chapitre 7 – Communication sur la démarche PDE

Pour mener à bien la mise en œuvre du PDE, la Direction Orange Nord de France et les organisations syndicales s'engagent à apporter, dès la signature de l'accord, une information générale la plus complète possible de façon à faciliter l'engagement de chacun des salariés pour la pratique des transports doux.

Un plan de communication sera mis en place dès le 1^{er} semestre 2011 et sera décliné auprès des salariés par l'entreprise, les managers et les organisations syndicales.

A chaque fois qu'ils existent, les « responsables de site », RSS ou autres correspondants désignés par l'entreprise constitueront des « relais PDE » qui relaieront les actions, les événements et messages liés au PDE sur leur site d'affectation et remonteront à la « commission de suivi » toutes informations utiles

Par ailleurs, la Direction Orange Nord de France mettra à disposition une « hot line » permettant d'apporter les réponses, dans un délai raisonnable, aux questions que chacun peut se poser dans le cadre du PDE (Compagnies de transports à disposition - horaires de transports en commun - remboursements des frais de transports - locations de vélos - ...)

Chapitre 8 – Organisation et Aménagement du temps de travail

En cohérence avec les négociations menées et à venir au sein de la DO Nord de France sur l'Organisation et l'Aménagement du Temps de Travail, et notamment dans le cadre du chantier « Bonnes Pratiques », l'entreprise s'engage à :

- prendre en compte les mesures de l'accord PDE dans tous les dossiers d'évolution de l'organisation présentés au CE de la DO Nord de France et autres CE du Bassin d'Emploi
- d'examiner au cas par cas avec le manager, en fonction des contraintes des équipes et les nécessités de service, l'adaptation des horaires de travail pour tous salariés utilisant ou s'engageant dans un mode de transport doux aux conditions suivantes :
 - ✓ transports en commun à trajets longs (supérieurs à 2h aller-retour par jour) et/ou à fréquence faible, sous réserve de fourniture des justificatifs d'horaires et d'abonnement
 - ✓ difficultés à poursuivre ou à s'engager dans le covoiturage, sous réserve de déclaration commune sur l'honneur des covoitureurs.

Les décisions individuelles seront contractualisées entre le manager et le salarié et pourront faire l'objet d'une période d'observation maximum de 3 mois.

Les signataires conviennent qu'en cas d'abus les mesures individuelles d'adaptation des horaires pourront être immédiatement levées.

Chapitre 9 : Modalités de l'accord

9.1 – Date d'entrée en vigueur

Le présent accord, entrera en vigueur le jour qui suit les formalités de dépôt auprès des services compétents (cf. articles L.2231-6 et D.2231-2 du nouveau Code du Travail). Il est conclu pour une période déterminée de trois ans.

En accord avec les organisations syndicales et sur la base d'un bilan établi conjointement, sa tacite reconduction ou un nouvel accord sur le PDE pourront être renégociés dans les 6 mois avant le terme de cet accord.

9.2 – Création d'une commission de suivi

Afin d'assurer une continuité et pour permettre l'évolution de cette première version du PDE, les parties conviennent de créer une « commission de suivi » du présent accord qui se réunira trois fois par an la première année puis une fois par semestre. Elle est composée de deux représentants désignés par chacune des organisations syndicales signataires et des représentants de la Direction Orange Nord de France.

Cette commission a pour mission de suivre la mise en œuvre du présent accord et notamment d'établir un bilan annuel global de l'application de l'accord selon les axes suivants :

- Encourager l'utilisation des transports en commun
 - o Bilan sur les actions de communication et le référencement des sites internet
 - o Évolution du nombre d'utilisateurs des transports en commun
- Encourager l'utilisation des « 2 roues propres »
 - o Évolution des aménagements sur site pour les utilisateurs de « 2 roues propres »
 - o Bilan sur les actions de communication et de sensibilisation
 - o Évolution du nombre d'utilisateurs de « 2 roues propres »
- Encourager le covoiturage
 - o Évolution du nombre d'emplacements réservés au covoiturage
 - o Évolution de nombre de personnes pratiquant le covoiturage
- Développement de l'éco-conduite : proposition de formations à l'éco-conduite
- Proposer des actions de communication et/ou événementielles pour l'année suivante

Elle pourra également se réunir à la demande de l'entreprise ou de la majorité des Organisations Syndicales signataires pour examiner les éventuelles difficultés rencontrées

pouvant provenir de l'interprétation du présent accord dans l'objectif d'y apporter des solutions de conciliation.

9.3 – Modalités de révision

Des avenants à cet accord permettront d'intégrer, au fur et à mesure de leur signature, les mesures complémentaires et additionnelles au contenu de ce présent accord

Par ailleurs, les parties signataires peuvent déposer une demande de révision de tout ou partie des dispositions du présent accord, conformément à l'article L2222-5 du nouveau code du travail. Toute demande de révision devra être portée à la connaissance des autres signataires par lettre recommandée avec accusé de réception et être accompagnée d'un projet sur le ou les articles concernés. Les négociations commenceront le plus rapidement possible avec l'ensemble des organisations syndicales représentatives dans le champ d'application du présent accord.

Le présent accord peut faire l'objet d'une dénonciation totale ou partielle dans les conditions prévues aux articles L2222-6, L2261-9 et suivantes du code du travail

9.4 – Formalités de dépôt

Conformément aux articles L.2231-6 et D.2231-2 du nouveau code du travail, le présent accord sera déposé auprès du secrétariat greffe du Conseil des Prud'hommes en un exemplaire. Deux exemplaires dont une version sur support papier signées des parties et une version sur support électronique seront transmis à la DIRECCTE du Nord – Pas de Calais (Service dialogue social).

Fait à Villeneuve d'Ascq, le 11 mai 2011