

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

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

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

### Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

22/01/2018

Dossier complet le :

05/02/2018

N° d'enregistrement :

2018-0024

#### 1. Intitulé du projet

Construction d'une surface de vente à dominante alimentaire sous enseigne LIDL avec 120 places de stationnement après démolition des bâtiments existants (ancien bâtiment de l'EPSM Lille Métropole) - rue Albert de Mun sur la commune d'Armentières

#### 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

Etienne COULIER - Responsable Immobilier

RCS / SIRET

34326262604901

Forme juridique

521D

**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.	Réalisation d'une aire de stationnement de 120 emplacements servant de parking à un magasin alimentaire LIDL.

#### 4. Caractéristiques générales du projet

**Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 3.1 du formulaire**

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

Construction d'une surface de vente sous enseigne LIDL (1 274 m<sup>2</sup> de surface de vente et 1 962,5 m<sup>2</sup> de surface plancher) et démolition du bâtiment existant :

- Bâtiment de l'EPSM (Etablissement Public de Santé Mentale) en friche.

Réalisation d'une aire de stationnement de 120 places (dont 3 PMR, 3 famille, 2 pour la recharge des véhicules électriques, 7 pour le covoiturage/auto partage). A noter que 105 places seront perméables (Ecovégétal).

Réfection totale des extérieurs avec réalisation d'un parking et intégration d'une large surface d'espaces verts : plantation d'un minimum de 37 arbres sur 4 656 m<sup>2</sup> d'espaces verts soit plus de 38% de la surface totale du projet affectée aux espaces verts (en respect du PLU qui impose un minimum de 30% d'espaces verts).

#### **4.2 Objectifs du projet**

- Création par transfert d'un magasin LIDL pour bénéficier d'un meilleur positionnement (en entrée de commune et au plus proche de quartiers d'habitations), participer aux évolutions urbaines du secteur (création de logements à proximité et volonté municipale d'ouvrir cet espace sur la rue Albert Mun et le centre) et offrir une modernisation du site en construisant un bâtiment moderne en phase avec les attentes des consommateurs.

Ce projet participera à la dynamisation du secteur et à sa valorisation.

- Rééquilibrage dans la répartition de l'offre alimentaire sur la commune.
- Optimisation de l'occupation des sols grâce au réaménagement total d'un espace occupé par un bâtiment ancien en friche, peu valorisant, déjà largement imperméabilisé.
- Création de 120 places nécessaires au bon fonctionnement du magasin (fonctionnement commercial et fonctionnement structurant pour le quartier et les équipements publics, commerces et services alentour).
- Plantation d'un minimum de 37 arbres sur 4656 m<sup>2</sup> d'espaces verts (contre environ 3 000 m<sup>2</sup> actuellement) soit 38,46% de la surface totale du projet affectée aux espaces verts.
- Engagement de l'enseigne en matière d'environnement et d'éco responsabilité grâce aux innovations techniques déployées sur le bâtiment.
- Intégration optimale dans le réseau des modes doux et de transport en commun.

#### **4.3 Décrivez sommairement le projet**

##### **4.3.1 dans sa phase travaux**

1 - Démolition de la construction existante avec tri sélectif des déchets sur site et évacuation par voie routière. Le béton des fondations sera également concassé sur place avant d'être évacué.

2 - Construction du magasin de vente à dominante alimentaire sur dallage terre-plein.

3 - Construction de l'aire de stationnement par décapage puis terrassement enlèvement des déchets, couche de forme, compactage, pose couche d'accrochage et couche de roulement.

Le niveau fini sera proche du niveau existant.

Les accès rue Albert Mun seront aménagés et sécurisés pour l'entrée et la sortie des véhicules légers et des véhicules de livraison. Les aménagements consentis ont été souhaités et étudiés par la MEL et la Municipalité afin qu'ils soient adaptés non seulement au projet LIDL mais aussi au projet de Cottage social des Flandres situé juste en face du site.

##### **4.3.2 dans sa phase d'exploitation**

Ouverture d'un supermarché à dominante alimentaire sous enseigne LIDL d'une surface de plancher de 1 962,5 m<sup>2</sup>.

Situé le long de la rue Albert Mun, voie d'entrée Sud d'Armentières, le magasin sera très facilement accessible via les aménagements existants à proximité.

Les véhicules légers pourront rejoindre l'aire de stationnement depuis la rue Albert Mun.

Les poids lourds pourront rejoindre l'aire de livraison depuis cette même rue, mais pas de cisaillement possible, les livraisons s'effectuant en dehors des heures d'ouverture.

Le site sera relié aux transports collectifs via des trottoirs permettant l'accès à un arrêt de la ligne 79 du réseau de transport TRANSPOLE situé à moins de 200 mètres du projet.

Les aménagements "modes doux existants" permettent aussi la venue des consommateurs situés dans les habitations de la zone proche de manière sécurisée (trottoirs maillant les différentes rues et voie cyclable le long de la rue Albert Mun, aménagements sécurisés au droit du projet dans le cadre de la réfection de la voirie).

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

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

Demande de permis de construire un E.R.P.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
SURFACE TERRAIN .....	12 090 m <sup>2</sup>
EMPRISE AU SOL BATIMENT .....	2 087 m <sup>2</sup>
SURFACE VRD .....	5 353 m <sup>2</sup>
SURFACE ESPACES VERTS .....	4 656 m <sup>2</sup>
NOMBRE DE PLACES .....	120 places

**4.6 Localisation du projet**

**Adresse et commune(s)  
d'implantation**

Rue Albert Mun  
59 280 Armentières

**Coordonnées géographiques<sup>1</sup>**

Long. 50°40'54" N Lat. 02°53'18" E

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et 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 ?**

<sup>1</sup> 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 de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>. Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRI de la Lys aval - PRESCRIT LE 13/07/2000
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Site répertorié comme site BASIAS car une ancienne activité de blanchisserie était développée sur le site EPSM. Cette activité n'existe plus et était située à l'Est du foncier concerné par le projet LIDL. La société LIDL prendra en compte les résultats d'une étude de sol pour l'implantation du projet et le traitement des eaux (eaux pluviale infiltrée à la parcelle).
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Démolition d'un bâtiment existant.  LIDL traitera l'ensemble des déchets liés à cette démolition.
	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"/>	
<b>Milieu naturel</b>	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"/>	
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	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"/>	
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Etude trafic du cabinet EGIS : Au regard des projections de trafic réalisées en considérant cette voie de stockage centrale, les impacts circulatoires du projet LIDL Armentières apparaissent tout-à-fait compatibles avec des conditions de circulation générale satisfaisantes. Enfin, la jauge de stationnement prévue (120 places) est cohérente avec les volumes de clientèle attendu.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Circulation routière clientèle et flux de livraison. Au regard de la circulation actuelle, la majorité des clients futurs fréquentent déjà les axes limitrophes. La fréquence des livraisons est d'une livraison par jour avec des camions certifiés PIEK. Au regard de ces éléments, les sources de bruit engendrées ne sont pas de nature à modifier l'état existant.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En plus de limiter la consommation d'énergie, l'éclairage des bâtiments LIDL est également conçu de manière à limiter les nuisances lumineuses. Le magasin et ses aménagements ne sont pas éclairés en permanence. L'éclairage extérieur du magasin (enseignes, candélabres et lampes extérieures) s'allume à 5h30 du matin, peu avant l'arrivée du personnel, et s'éteint automatiquement le soir peu après le départ du personnel.</p>
<b>Emissions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

Création d'un Cottage social de 22 logements en face du projet LIDL.

L'implantation de cet espace d'habitation a été pris en compte dans l'amélioration et la sécurisation des conditions d'accès.

En effet, l'espace de voirie entre le projet LIDL et le projet Cottage sera modifié afin de faciliter les flux et de sécuriser les différents modes de transports (traversées piétonnes, ralentisseurs, tourne à gauche avec voie de stockage).

**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) :**

### 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.

Ce projet s'inscrit dans une zone urbanisée, sur un espace d'entrée de ville. Il participera à la restructuration d'un site qui est occupé par un bâtiment vieillissant en friche, peu valorisant. Le terrain d'assiette actuel est en grande partie imperméabilisé avec la construction, les aires de circulation et de stationnement existantes.

Le projet s'intégrera parfaitement à son environnement proche et contribuera à valoriser le site actuel grâce à une architecture adaptée, une ouverture sur la ville et la création d'espaces verts. Il fera l'objet d'une insertion optimale dans le réseau viaire et les réseaux "modes doux" et transport en commun.

### 8. Annexes

#### 8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<input 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 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 type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , 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 type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 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 : 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 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

**9. Engagement et signature**

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



Fait à La Chapelle d'Armentières le, 19/01/2018

Signature

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus

**SNC LIDL**  
**DIRECTION RÉGIONALE**  
**LA CHAPELLE D'ARMENTIERES**  
38, Rue de la Gare  
2011, Avenue Industrielle La Houssoye  
59930 LA CHAPELLE D'ARMENTIERES  
SIRET 343 262 622 19636 - APE 5210 A  
Tél : 03 20 44 02 00  
Fax : 03 20 44 02 49

# Demande de dispense d'Etude d'Impact pour le projet de création d'un magasin LIDL, sur la commune d'Armentières (59 280)



Rue Albert de Mun

## Préambule

Le projet concerne création d'un magasin LIDL, sur un emplacement situé rue Albert de Mun sur la commune d'Armentières.

LIDL est présent sur la commune d'Armentières via deux magasins : l'un situé à côté de l'hypermarché CARREFOUR, Quai de Beauvais; et l'autre situé à côté du supermarché Match, Boulevard Faidherbe. Ces magasins sont situés respectivement à environ 1km au Nord et 1km à l'Ouest de notre projet.

Notre projet consiste à déplacer l'activité du magasin actuellement situé Quai de Beauvais afin d'associer notre nouvelle stratégie d'entreprise, fondée sur un objectif de montée en gamme, et le positionnement de nos magasins au plus près de notre clientèle. Ainsi, de par ce nouveau positionnement commercial et géographique nous avons pour objectif de répondre parfaitement aux attentes de nos clients et de réduire leurs déplacements pour réaliser la majeure partie de leurs courses hebdomadaires.

Nous pouvons noter que ce projet aura des impacts positifs sur son environnement, et ce pour différentes raisons :

☑ **Un projet traité de manière à laisser une grande place aux modes alternatifs à la voiture** = Proximité d'un arrêt de bus bénéficiant d'une forte fréquence, accessibilité aisée pour les piétons au regard des aménagements existants, sécurisation des modes doux au regard des aménagements existants (trottoirs, pistes cyclables et passages piétons et passages sécurisés pour les vélos très nombreux dans la proximité du site) et futurs (aménagement de la voirie au droit du projet pour faciliter la venue de la clientèle piétonne, installation d'un parc à vélo sur le site, cheminements piétons et cycles prolongés sur le parking...). Parallèlement à cela, l'accès des véhicules a fait l'objet d'une grande réflexion avec la commune et la MEL afin de sécuriser les entrées et les sorties et de limiter l'impact du projet sur le réseau viaire existant.

☑ **Un projet structurant le territoire de la commune commercialement** = Le repositionnement du magasin permettra une meilleure distribution des surfaces commerciales alimentaires sur le territoire. En effet, le magasin viendra combler un espace, au plus près d'une frange de population importante, aujourd'hui dépourvu de ce type d'offre. Il animera positivement, dans ce cadre, la vie urbaine d'Armentières et participera à l'amélioration notable de l'entrée de ville.

☑ **Un projet réfléchi pour une occupation des sols optimisée** = Le projet a été pensé de manière à répondre le plus efficacement possible aux orientations locales et aux attentes actuelles, tout en s'intégrant dans les projets d'aménagement proches. Il est développé en privilégiant l'infiltration des eaux pluviales (augmentation des zones perméables, traitement végétal et paysager de grande qualité) et une insertion qualitative et raisonnée (bâtiment compact, parking répondant aux contraintes commerciales mais participant aussi à un meilleur fonctionnement du quartier en proposant des places ouvertes à tous, architecture reprenant l'esprit local...). Il permettra de proposer un espace « lieu de vie » agréable (fort volet paysager demandé aujourd'hui dans le cadre des implantations de commerces), tourné vers le cœur de ville et permettant la suppression d'une friche dévalorisante pour l'entrée de ville.

# Sommaire

Préambule .....	1
Sommaire .....	2
<b>PARTIE 1 - INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET .....</b>	<b>3</b>
I / POSITIONNEMENT DU PROJET .....	4
II / DESCRIPTION DU PROJET LIDL .....	8
<b>PARTIE 2 - INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES RELATIVES A L'ENVIRONNEMENT PROCHE DU PROJET .....</b>	<b>17</b>
I / LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'ENVIRONNEMENT PROCHE DU PROJET .....	18
II / LES DIFFERENTS MODES D'ACCES AU PROJET .....	22
III / LES OPERATIONS D'URBANISME ET PROGRAMMES DE LOGEMENTS .....	30
IV / LES DOCUMENTS D'URBANISME .....	34
<b>PARTIE 3 - EFFETS DU PROJET EN MATIERE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE .....</b>	<b>36</b>
I / PRISE EN COMPTE DE L'OBJECTIF DE COMPACITE DES BÂTIMENTS ET AIRES DE STATIONNEMENT .....	37
III / EVALUATION DES FLUX DE DEPLACEMENTS .....	38
III / LES AMENAGEMENTS ENVISAGES DE LA DESSERTE DU PROJET .....	46
IV / LES MESURES PRISES POUR LE DEVENIR DU SITE EXISTANT .....	46

## **PARTIE 4 - EFFETS DU PROJET EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT DURABLE.....47**

I / REDUCTION DE LA CONSOMMATION ENERGETIQUE .....	48
II / LES ENERGIES RENOUVELABLES INTEGRES AU PROJET ET LEUR CONTRIBUTION A LA PERFORMANCE ENERGETIQUE DES BÂTIMENTS .....	49
III / LES MESURES PROPRES A LIMITER L'IMPERMEABILISATION DES SOLS.....	50
IV / LES MESURES POUR LA GESTION DES EAUX PUVIALES .....	51
V / LES MESURES DE PROTECTION DE LA FAUNE ET DE LA FLORE.....	51
VI / L'INTEGRATION DU PROJET DANS LE PAYSAGE.....	53

## **PARTIE 5 - EVALUATION DES RISQUES ET MESURES MISES EN PLACE .....58**

I / EVALUATION DES RISQUES NATURELS, TECHNOLOGIQUES OU MINIERES .....	59
II / EVALUATION DES RISQUES ET MESURES PROPRES A ASSURER LA SECURITE EN PHASE CHANTIER.....	65

**PARTIE 1**  
**INFORMATIONS RELATIVES**  
**AU PROJET**



## I / Positionnement du projet

Le projet LIDL sera localisé rue Albert De Mun sur la commune d'Armentières (59 280).

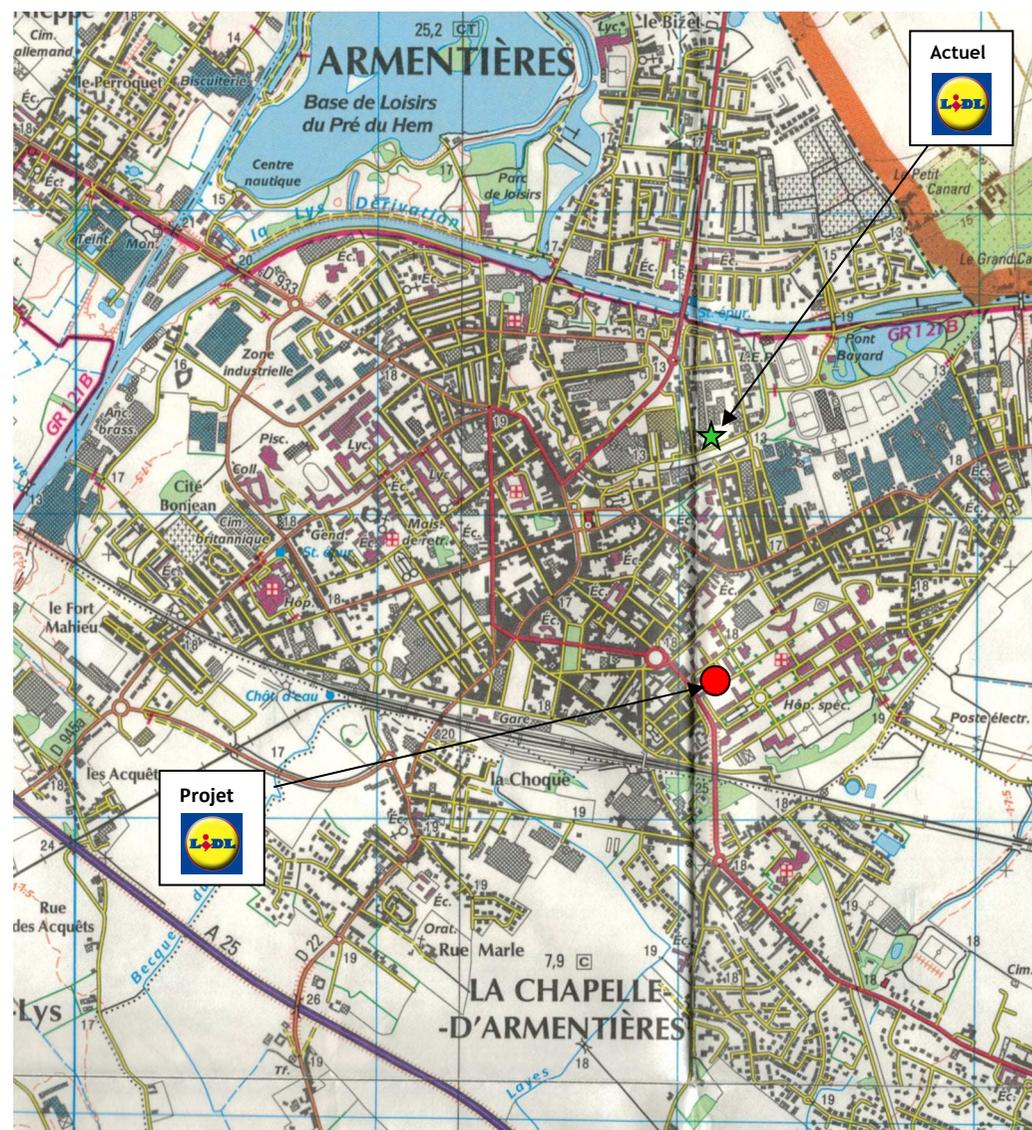
Le site sera facilement accessible depuis la rue Albert de Mun, que ce soit en provenance du Nord (centre-ville d'Armentières), que du Sud-Est (La Chapelle d'Armentières).

La création du magasin engendrera l'installation d'un tourne à gauche avec voie d'insertion (dispositif étudié par la MEL et la Ville) permettant de faciliter l'accès aux véhicules venant du centre ville et assurer de bonnes conditions de circulation.

Le magasin bénéficiera, de plus, d'une bonne situation, à proximité immédiate d'un giratoire, à l'intersection de la D933 (Rue Albert de Mun, axe de liaison avec Nieppe, Bailleul et Lille) et les autres axes desservant le centre-ville d'Armentières.

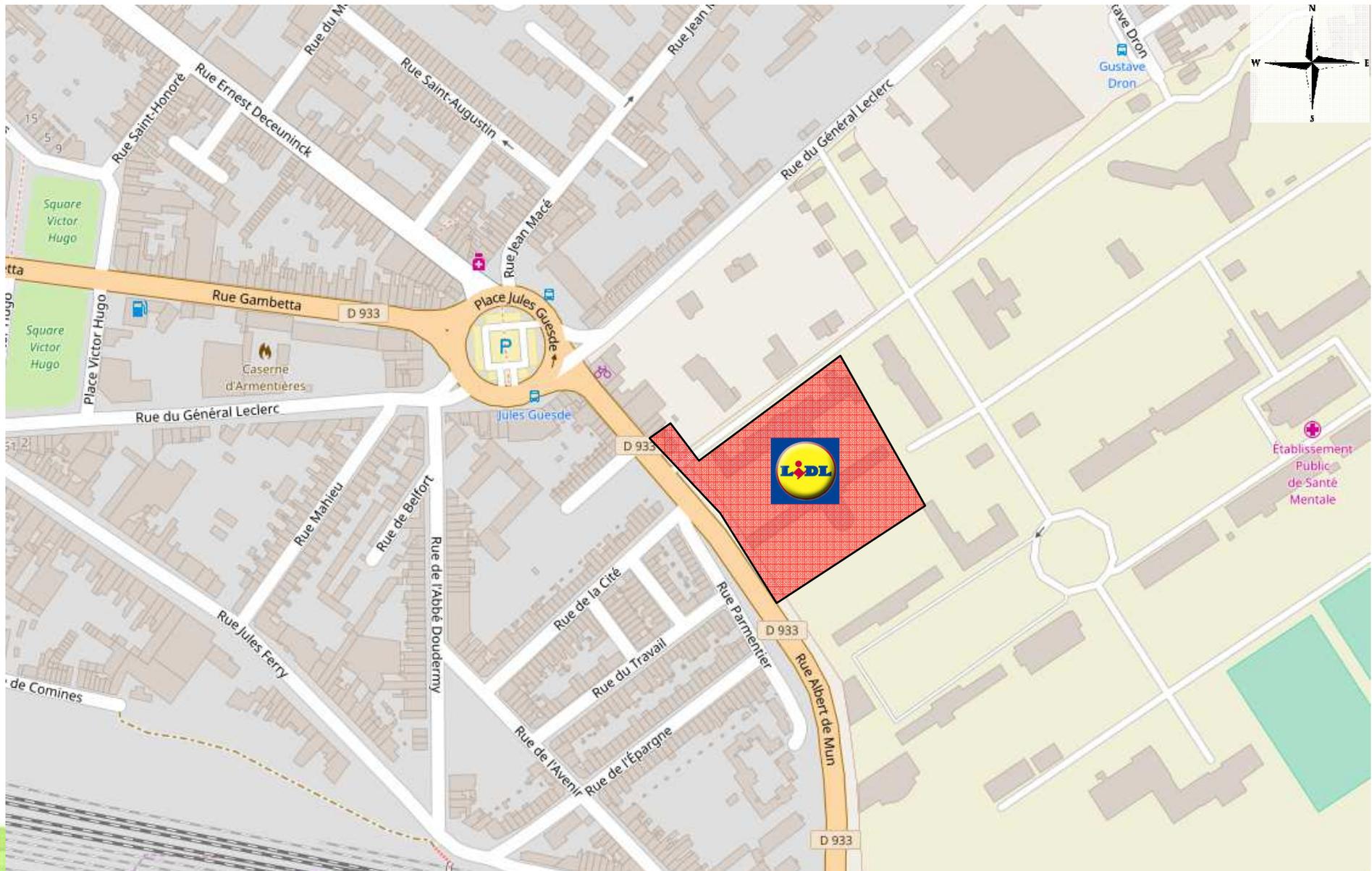
Il sera situé à **moins d'un kilomètre du centre-ville d'Armentières** et **permettra une transformation de l'entrée de ville et son ouverture vers le centre.**

L'extrait de carte au 1/25000<sup>ème</sup> ci-contre ainsi que les vues pages suivantes positionnent le projet au sein de la commune d'Armentières.





## POSITIONNEMENT DU SITE ENVIRONNEMENT PROCHE



# VUE AÉRIENNE DES DÉLIMITATIONS FONCIÈRES DU PROJET



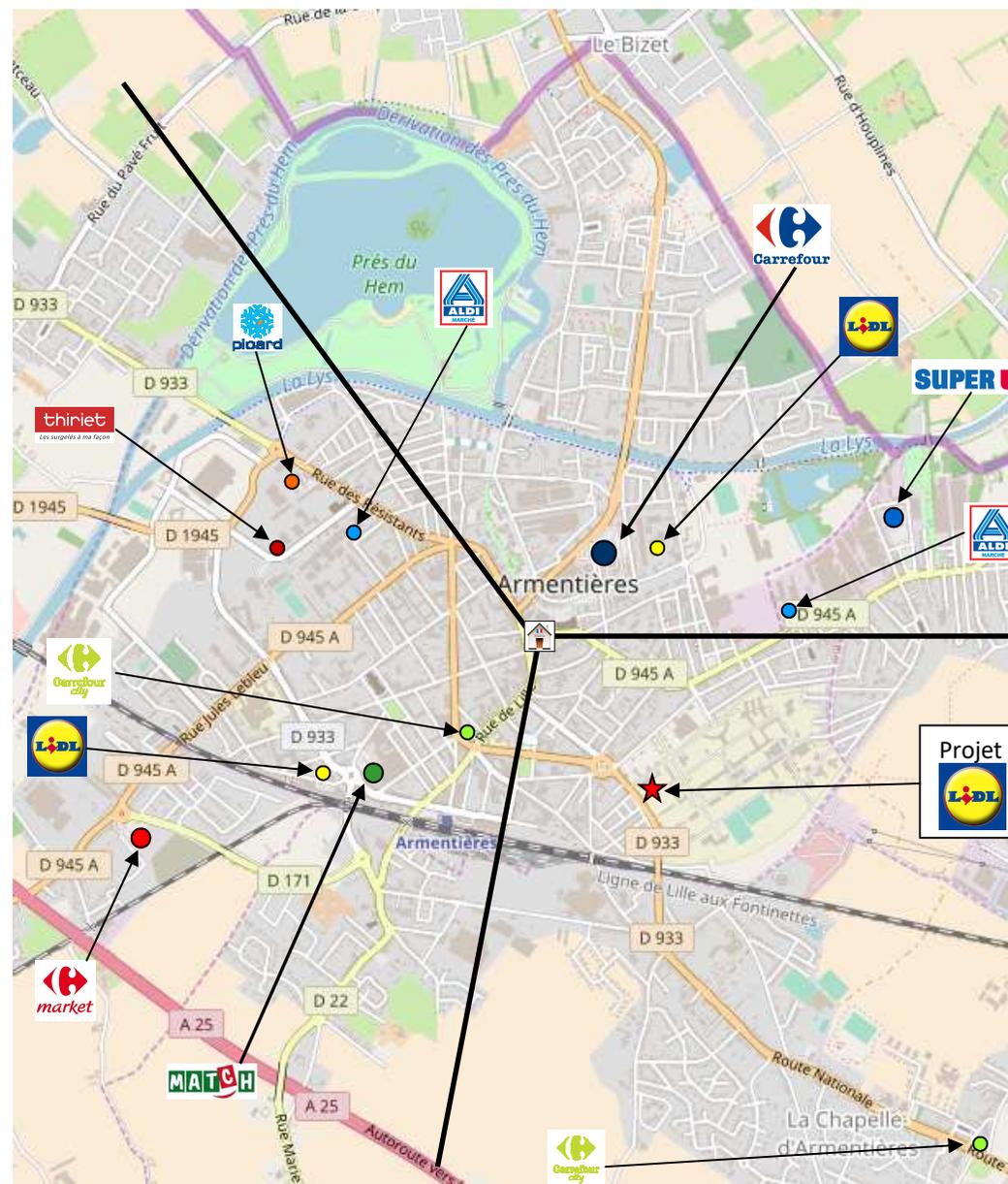
## II / Description du projet LIDL

### - Les grandes lignes et objectifs du projet proposé :

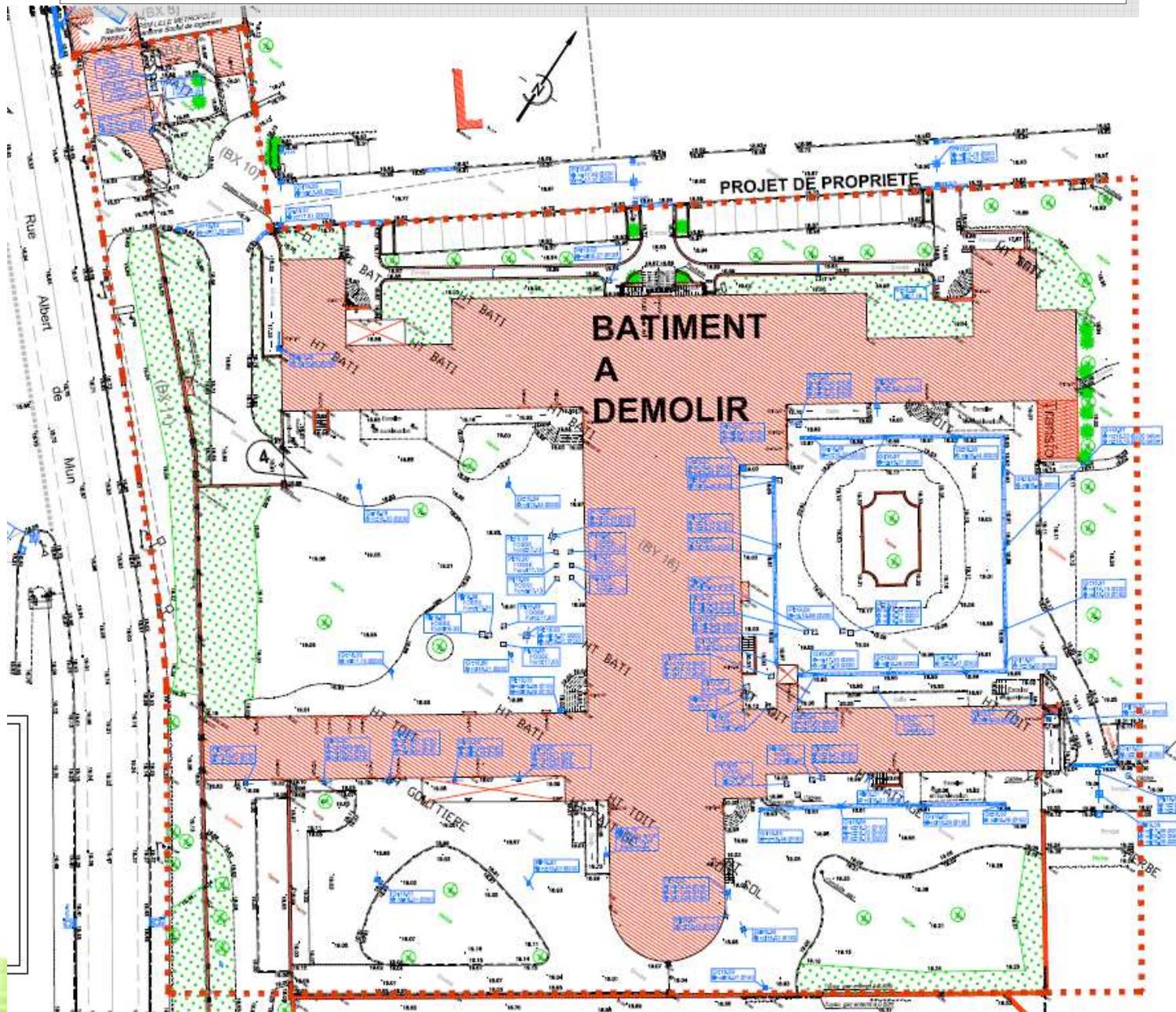
Le projet consiste à créer un magasin à l'enseigne LIDL en lieu et place d'un bâtiment en friche et obsolète appartenant à l'EPSM. Le site du projet fait partie du secteur Ouest de l'EPSM. Cet ensemble se caractérise par une **situation urbaine « charnière »** entre plusieurs secteurs d'Armentières : A l'Ouest le quartier de la gare, au Nord le centre ville, à l'Est des quartiers d'habitat et au Sud le début de l'urbanisation de la Chapelle d'Armentières.

Le positionnement du site en entrée de ville constitue un élément caractéristique de sa situation. Le site dispose donc, du fait de son emplacement, de larges possibilités de liaisons et d'ouvertures avec la ville, le long d'un axe important. Le projet souhaite profiter de cette zone attractive pour valoriser le secteur en permettant une ouverture et une liaison vers la place Jules Guesde, un traitement de la façade de la rue Albert de Mun en entrée de ville et une ouverture visuelle sur l'esplanade et le cœur de ville. En effet, le bâtiment existant est aujourd'hui obsolète, délaissé et peu valorisant. La possibilité pour l'EPSM de vendre ce site, dont la remise en état était trop coûteuse, va permettre à cet organisme d'avancer sur la modernisation et la restructuration souhaitées du reste des espaces de soins. Il faut noter que le traitement des franges du projet permettra de conserver une quiétude pour le site « EPSM », dont les soins ne seront pas perturbés.

A noter que le projet tend aussi à rééquilibrer et redistribuer l'offre commerciale de proximité sur les différents quartiers d'Armentières. En effet, si l'on sectorise la commune, un déficit d'offre apparaît pour les quartier d'habitation Sud Est. Le déplacement du magasin LIDL est donc aussi une réponse à la volonté locale d'un maillage commercial mieux réparti et facilitant l'accès à l'offre alimentaire de manière alternative à la voiture depuis tous les quartiers de la ville.



# PLAN DE MASSE ACTUEL





### **- Surface de vente globale du projet :**

Le projet consiste à créer un nouveau magasin à l'enseigne LIDL, au niveau de la rue Albert de Mun sur la commune d'Armentières.

La surface de vente future de ce magasin sera de 1.274 m<sup>2</sup>. Pour information, le magasin existant, développe une surface de vente de 705 m<sup>2</sup>.

### **- Choix d'implantation du bâtiment et du parking :**

L'implantation d'un bâtiment commercial doit répondre à différents critères :

**Critère « commercialité »** : Un point de vente doit être positionné de manière à garder une bonne visibilité depuis les axes proches, sans dénaturer l'environnement du site. C'est pourquoi LIDL développe aujourd'hui des concepts de magasin qui respecte une architecture basée en partie sur les matériaux locaux et l'esprit architectural de la commune d'implantation. Les façades dites commerciales sont traitées harmonieusement et permettent aux clients de repérer tout de suite la « marque » enseigne. De plus, l'aire de stationnement doit être dimensionnée de manière à accueillir la clientèle confortablement sans risque d'accident ni de perturbation sur la voie publique. Si un parking est trop souvent saturé ou difficilement accessible, les clients ont tendance à ne pas revenir consommer sur le site.

**Critère « sécurité »** : Ce critère impose un certain nombre de règles pour faciliter l'intervention et/ou la surveillance des services de sécurité (pompiers) et des services de sûreté (police). L'espace doit garder une bonne visibilité depuis l'espace public, éviter au maximum les zones « cachées » et permettre des interventions aisées en cas de sinistre ou d'actes de délinquance. Les accès doivent être larges et avec un minimum d'obstacles pouvant ralentir les interventions. La circulation sur l'aire de stationnement doit être confortable et sécuritaire pour éviter les phénomènes d'accidentologie.

**Critère « technique »** : En fonction des formats et des concepts de magasins, des zones techniques sont nécessaires au fonctionnement du commerce. Sur les magasins LIDL, nous retrouvons une zone « livraison » positionnée de manière à faciliter la manutention et sécuriser les déchargements (en dehors des espaces accessibles au public). L'aire dédiée aux livraisons est compactée au maximum de manière à limiter l'étalement et l'imperméabilisation du site (pas d'aire de retournement nécessaire, les livraisons s'effectuant en dehors des heures d'ouverture au public cette manœuvre s'effectue au niveau des voies de circulation du parking).

**Critère « réglementaire »** : Les projets commerciaux sont soumis à différentes réglementation qui imposent des contraintes d'aménagement : Le Plan Local d'Urbanisme (accès, desserte par les réseaux, traitement des eaux, implantation des constructions, emprise au sol, hauteur de construction, nombre de places de stationnement, aspect extérieur...), la loi ALUR limitant le nombre de places de stationnement de manière à limiter l'impact de l'imperméabilisation, la loi Biodiversité imposant la mise en place d'un dispositif végétal ou d'énergie renouvelable sur la toiture...

Il faut donc, dans le cadre d'un projet commercial, étudier les meilleurs compromis afin de satisfaire à l'ensemble de ces critères et proposer un site harmonieux, équilibré et parfaitement intégré dans son environnement.

### **- Le parc de stationnement :**

Le magasin disposera de 120 places de parking dont 3 places pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), 3 places « Famille », 2 places équipées d'une borne de recharge pour véhicules électriques et 7 places « covoiturage/Auto partage ». Le projet prévoit, de plus, l'utilisation de dalles écovégétales sur 105 places de stationnement. Un espace de 7,8 m<sup>2</sup> pour les 2 roues sera créé à côté du parc à chariot. Il pourra accueillir 8 vélos.

L'ensemble de ces aménagements permettra largement d'absorber les flux automobiles générés, offrira un confort de stationnement et une fluidité interne optimale (rapidité pour trouver une place = diminution des risques accidentogènes).

**En effet, cet aire de stationnement doit répondre aux critères énoncés précédemment :**

- **Commercialité** : Le bâtiment proposera une façade principale en verre côté voie publique. La façade secondaire, côté parking sera traitée avec des matériaux rappelant l'architecture locale (enduit RAL 9010 avec insertion de briques rouges). Le parking sera positionné de manière à faciliter l'accès à l'entrée du magasin. La jauge de stationnement est cohérente avec le volume de clientèle attendus. Le besoin en places de stationnement en heure de pointe est de 98 places. A cela il faut intégrer les places pour le personnel (en moyenne 10 places occupées toute la journée, une partie du personnel utilisant les transports en commun ou les modes doux pour venir travailler), les 3 places PMR (moins occupées traditionnellement mais toujours disponibles) et les 7 places covoiturage soit 118 places minimum nécessaires au fonctionnement du site sans que cela ne perturbe le trafic sur le réseau existant.

De plus, nous pouvons noter que les 14 places les plus éloignées du bâtiments, prioritairement, auront un rôle mixte « clientèle » - « usagers cœur de ville/ commerces et services situés à proximité » - « visiteurs et utilisateurs du Cottage Social des Flandres-AFEJI ». Cette mise à disposition de places pour des habitants ne consommant pas au magasin a été évoquée au regard de la saturation que connaissent les stationnements existants, tant sur les rues proches du projet en direction du centre-ville (rue du Général Leclerc, rue Ernest Deceuninck, rue Jean Macé...), que sur le parking place Jules Guesde. Or, la place Jules Guesde accueil des commerces et services qui ne bénéficie pas d'espaces de stationnement dédiés. Situé à moins de 100 mètres de ces équipements, le parking du magasin LIDL sera donc une option supplémentaire pour certains usagers, ce qui évitera des stationnements parfois « anarchiques » sur la voie publique.



**Stationnement anarchique  
à proximité place Jules Guesdes**



**Parking place Jules Guesdes saturé**



### **- Les aménagements paysagers en pleine terre :**

Aujourd'hui, un projet commercial doit comporter un volet paysager permettant une parfaite insertion dans l'environnement. En effet, la réglementation commerciale fait des aménagements paysagers l'un des critères d'autorisation pour l'exploitation des surfaces de vente de plus de 1 000 m<sup>2</sup>.

> Le projet libère 4 656 m<sup>2</sup> d'espaces verts pour une surface totale de 12 090 m<sup>2</sup> soit 38,51 % d'espaces verts (Le PLU impose un minimum de 30% d'espaces verts).

> Le projet prévoit la plantation de 37 arbres le long de la rue Albert de Mun, en périphérie du site et sur le parking, ainsi que des massifs arbustifs et plantations ornementales en périphérie du site et le long de la rue Albert de Mun.

> Le projet prévoit une implantation des infrastructures en retrait des espaces publics, libérant des franges végétalisées, lesquelles participent à l'intégration des équipements.

> Le choix de la "palette" végétale a été effectué en collaboration avec la ville, LIDL et le paysagiste. La présentation de ce volet paysager aux services de la ville et de la MEL a été effectué en 2016.

**L'ensemble de ces aménagements permettront une très bonne insertion visuelle dans l'environnement et apporteront une image valorisante du site en entrée de centre-ville.**



**- Maîtrise du foncier :**

Le projet est situé sur les parcelle cadastrée :

- ⇒ Section BX n°9
- ⇒ Section BX n°10
- ⇒ Section BX n°11
- ⇒ Section BY n°16 pour partie

Appartenant à l'EPSM

Pour une contenance totale projet de 12 090 m<sup>2</sup>.



Nos Réf. : VBM/MF/FH 2017-019  
Objet. : Autorisation du Propriétaire

AUTORISATION DU PROPRIETAIRE

Je soussignée, Madame BENEAT MARLIER, Directrice de l'EPSM Lille Métropole, propriétaire des parcelles BX n°9, 10, 11 et de la parcelle BY n°16, situées rue Albert de Mun à ARMENTIERES,

Autorise la société LIDL à déposer auprès de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial un dossier de demande d'autorisation d'implantation d'une surface de vente

La présente attestation est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Armentières, le 7 avril 2017

M.F.

La Directrice,

Mme BENEAT - MARLIER

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Beneat', is written over the printed name and extends across the circular stamp.



Direction du Projet d'Établissement, des Investissements et des Marchés Publics  
EPSM LILLE-METROPOLE - BP 10 - rue du Général Leclerc - 59877 ARMENTIERES Cedex  
☎ : 03.20.10.22.32  
FAX : 03.20.10.22.40



## PLAN CADASTRAL - ARMENTIÈRES

DIRECTION GÉNÉRALE DES  
FINANCES PUBLIQUES

EXTRAIT DU PLAN CADASTRAL

Département :  
NORD

Commune :  
ARMENTIÈRES

Section : BY  
Feuille : 000 BY 01

Échelle d'origine : 1/1000  
Échelle d'édition : 1/1000

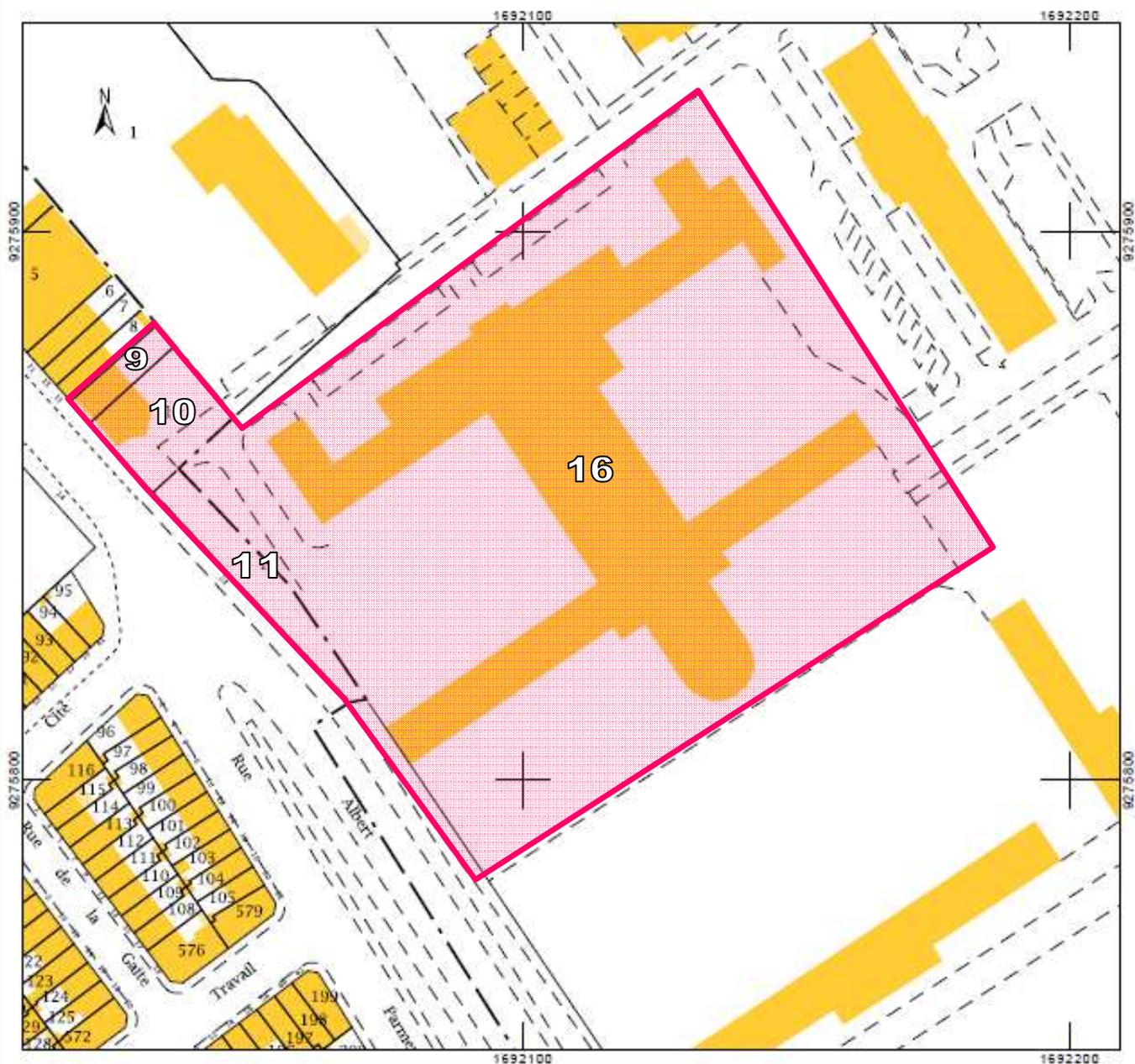
Date d'édition : 10/12/2016  
(fuseau horaire de Paris)

Coordonnées en projection : RGF93CCSD

Le plan visualisé sur cet extrait est géré par le centre  
des impôts foncier suivant :  
LILLE II  
CENTRE DES FINANCES PUBLIQUES 22 RUE  
LAVOISIER 59466  
59466 LOMME CEDEX  
tél. 03 20 30 49 54 -fax  
cdf.lille-2@dgi.finances.gouv.fr

Cet extrait de plan vous est délivré par :

[cadastrer.gouv.fr](http://cadastrer.gouv.fr)  
©2016 Ministère des Finances et des Comptes  
publics



**PARTIE 2**

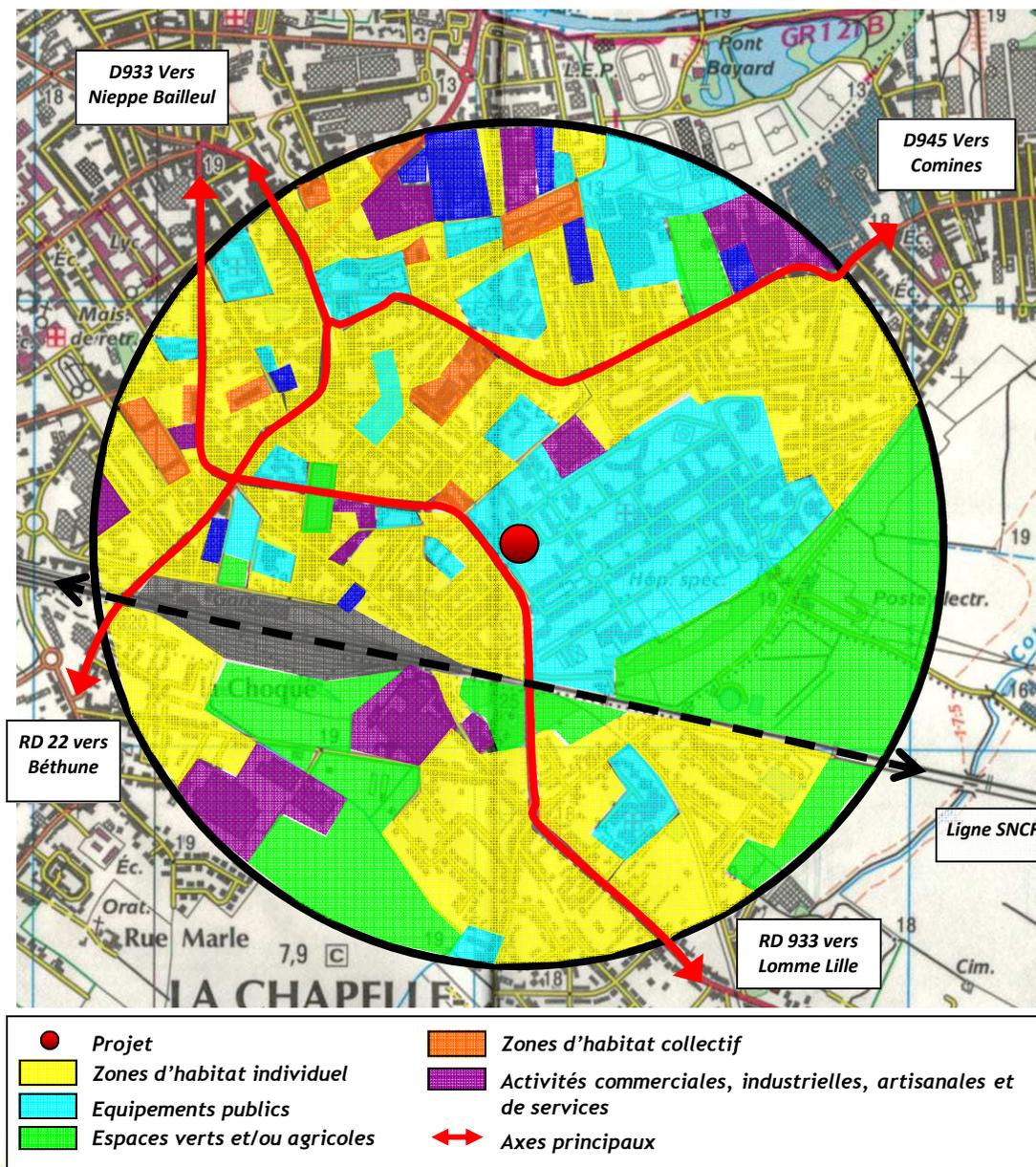
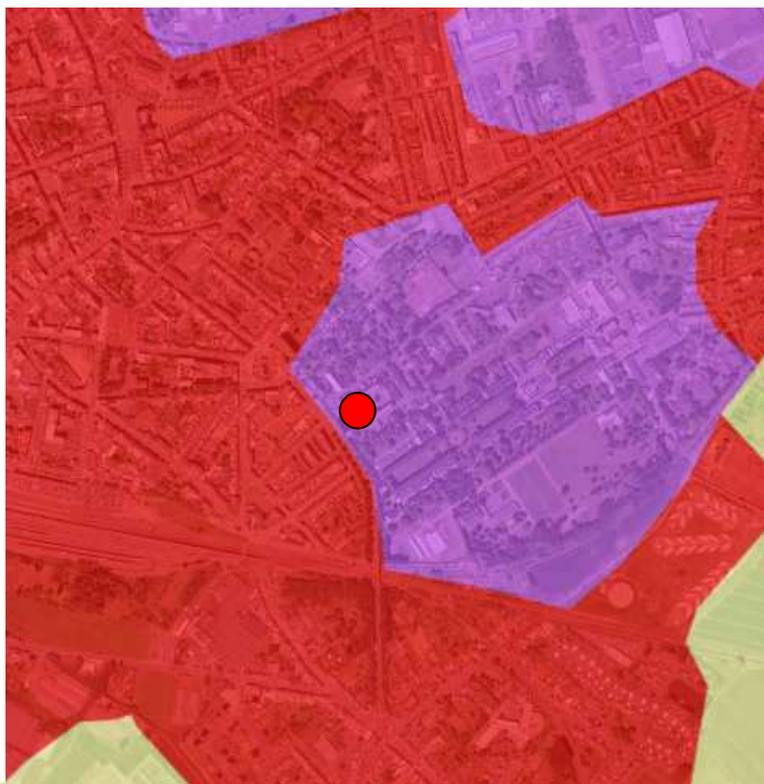
**INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES  
RELATIVES À L'ENVIRONNEMENT PROCHE DU PROJET**



# I / LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'ENVIRONNEMENT PROCHE DU PROJET

## - Cartographie générale de l'environnement proche

Le projet est situé à proximité du cœur de la ville d'Armentières. Son environnement sur environ un kilomètre est très urbain et très varié, allant d'espaces d'habitat, d'espaces industriels et d'activités et également d'espaces publics.



## 1) Les activités commerciales et autres activités économiques

### - L'environnement commercial du projet

Le projet s'inscrit à proximité du cœur urbain de la ville d'Armentières. Il est positionné en entrée Sud de la ville et à proximité du centre ville. Nous retrouvons à proximité immédiate des habitations, des équipements publics, mais également des activités économiques.

### - Les activités commerciales...

Dans la zone proche du projet, nous pouvons recenser des activités commerciales réparties sur l'ensemble du territoire. Ces activités commerciales sont représentées sous tous types d'activités et tous types de format.

Pour les plus représentatifs, nous recensons le commerce du centre ville d'Armentières (plus de 400 commerces dont 180 au cœur de ville) qui s'étend principalement sur la rue de Lille, sur la Place Charles de Gaulle et la rue de Dunkerque (métiers de bouche, vêtements, optique, téléphonie, joaillerie, parfumerie, services...), ainsi que l'hypermarché Carrefour situé Quai de Beauvais - Boutique Z, Bréal, Burton, Cache Cache, Atol, Afflelou, 5àSec, Camaïeu, Carrefour City, Coccinelle Express, La Halle, Nocibé, Optic 2000, Phildar, Sergent Major, Sport 2000, Zeeman, restaurants, services (banques, assurances, coiffeurs...) ...

### - Les activités industrielles, tertiaires...

Nous recensons de nombreuses activités qui restent diffuses dans le milieu urbain de la ville d'Armentières.

### - Les activités agricoles

Le magasin sera situé en milieu urbain, à proximité du centre ville d'Armentières.

La ville est ponctuée de quelques espaces verts réparties mais dispose également dans sa périphérie, en direction de la commune de la Chapelle d'Armentières, d'espaces agricoles.

Ces espaces sont situés dans la partie Sud et Est de la zone de proximité du projet.

## 2) Les équipements publics

Nous retrouvons de nombreux équipements publics sur la zone proche :

- Des bâtiments scolaires :

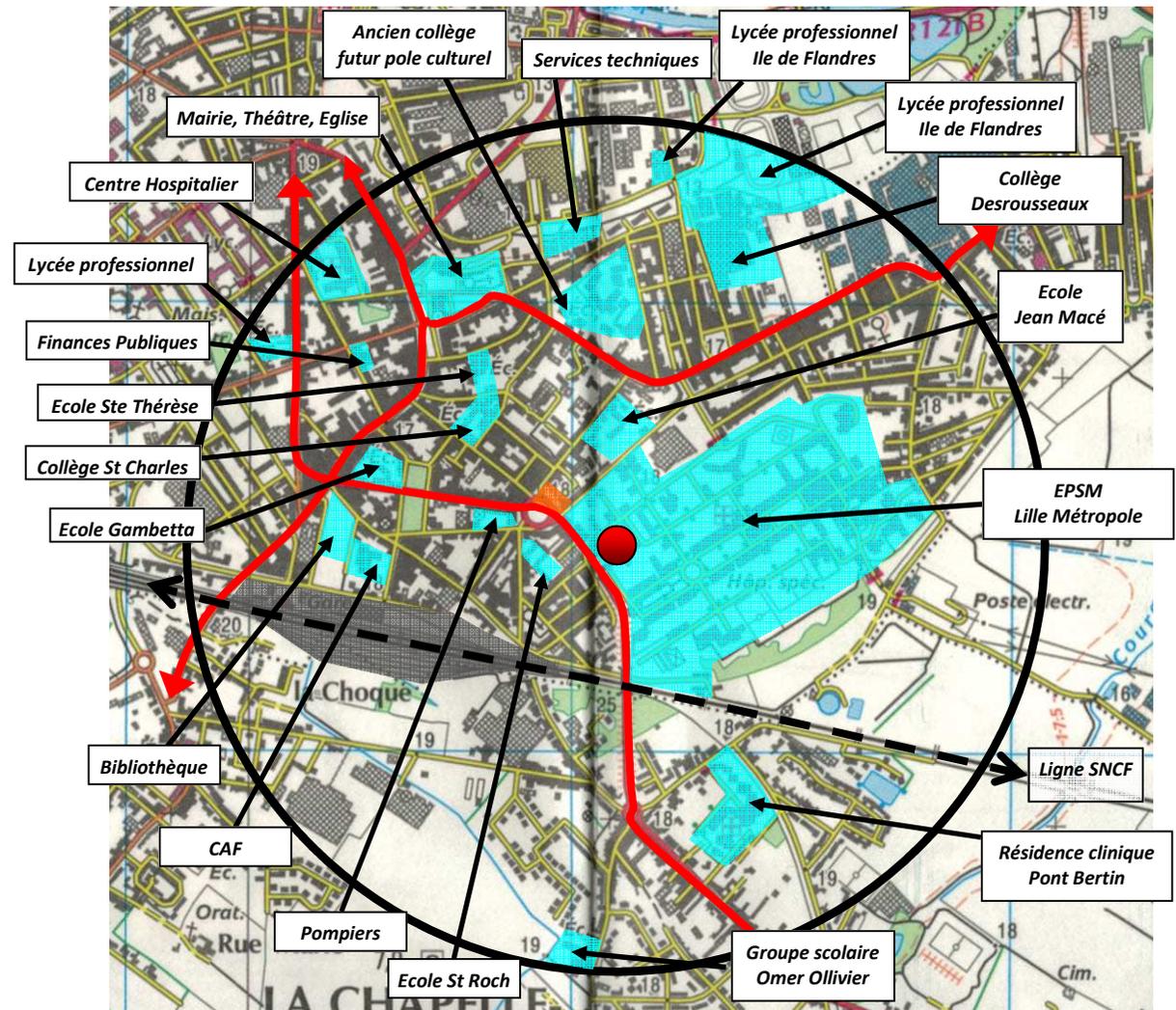
- ↗ Collèges (Desrousseaux, St Charles,...)
- ↗ Ecoles élémentaires (Jean Macé, St Roch, Gambetta, Ste Thérèse, ...)
- ↗ Groupes scolaires (Omer Ollivier,...),
- ↗ Lycées professionnel

- Des bâtiments administratifs et édifices publics divers :

- ↗ Mairie,
- ↗ Services techniques,
- ↗ Centre des Finances publiques,
- ↗ CAF,
- ↗ Pompiers,
- ↗ Clinique,
- ↗ Etablissement public psychiatrique,
- ↗ Gare

- Des équipements sportifs et culturels :

- ↗ Complexe sportif,
- ↗ Théâtre,
- ↗ Ecole de musique,...



### 3) Les zones d'habitat

#### - Le quartier d'habitation

Le projet est situé à proximité immédiate des quartiers d'habitation.

#### - Le type d'habitat

Au niveau de l'habitat, la zone proche du magasin (environ 1 km) est pourvue majoritairement de logements individuels qui se concentrent principalement sur le centre ville d'Armentières et les quartiers alentours.

Les logements individuels sont principalement de type « maisons de rue » ou maisons de lotissement.

Nous recensons également quelques lieux dans la ville qui sont occupés par des logements collectifs.

La commune d'Armentières, dans sa globalité, présente un parc de logement majoritairement individuel (59,9% du parc des logements).

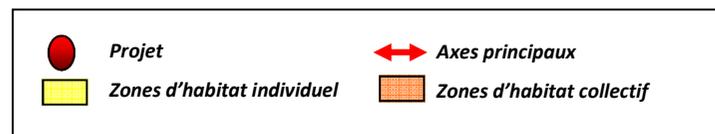
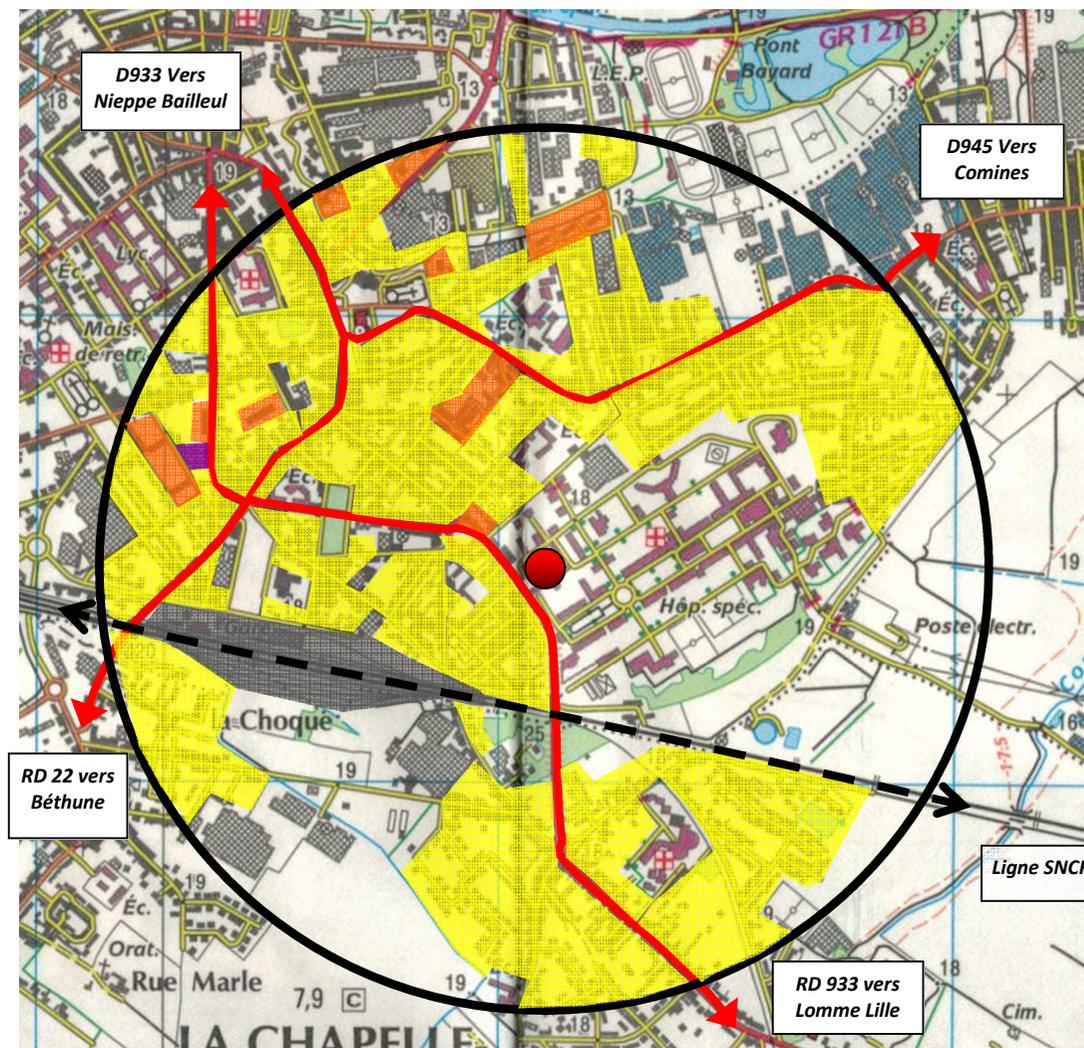
Quand au logement collectif, il représente 39,3% du parc.

#### - L'habitat social

L'habitat social représente 22,3% (source INSEE).



Habitats individuels et collectifs dans le tissu urbain d'Armentières



## II / LES DIFFERENTS MODES D'ACCES AU DU PROJET

### - La desserte routière actuelle et future

La desserte du projet s'effectuera directement via la rue Albert de Mun, également appelée RD 933.

Cette rue, également Départementale, traverse la ville d'Armentières du Nord Ouest (liaison avec Bailleul et Nieppe) au Sud Est (Lomme Lille). Elle est l'un des axes principaux de la ville d'Armentières.

Il est prévu un aménagement spécifique pour accéder au site qui sera matérialisé par tourne à gauche avec voie d'insertion. Cet aménagement a été étudié par la MEL et la Municipalité suite à un travail piloté par ces deux organismes et validé par la ville d'Armentières. Celui-ci permettra de faciliter et sécuriser les accès du site par rapport au trafic existant. Dans ce cadre, le projet n'engendrera aucune perturbation sur les flux existants.

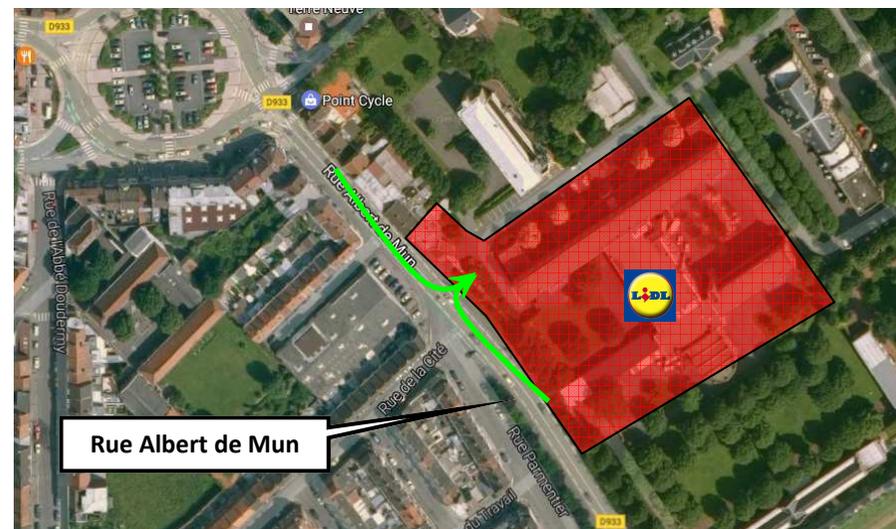


**Accès au projet en provenance de la Place Jules Guesde**



**Accès au projet en provenance de La Chapelle d'Armentières**

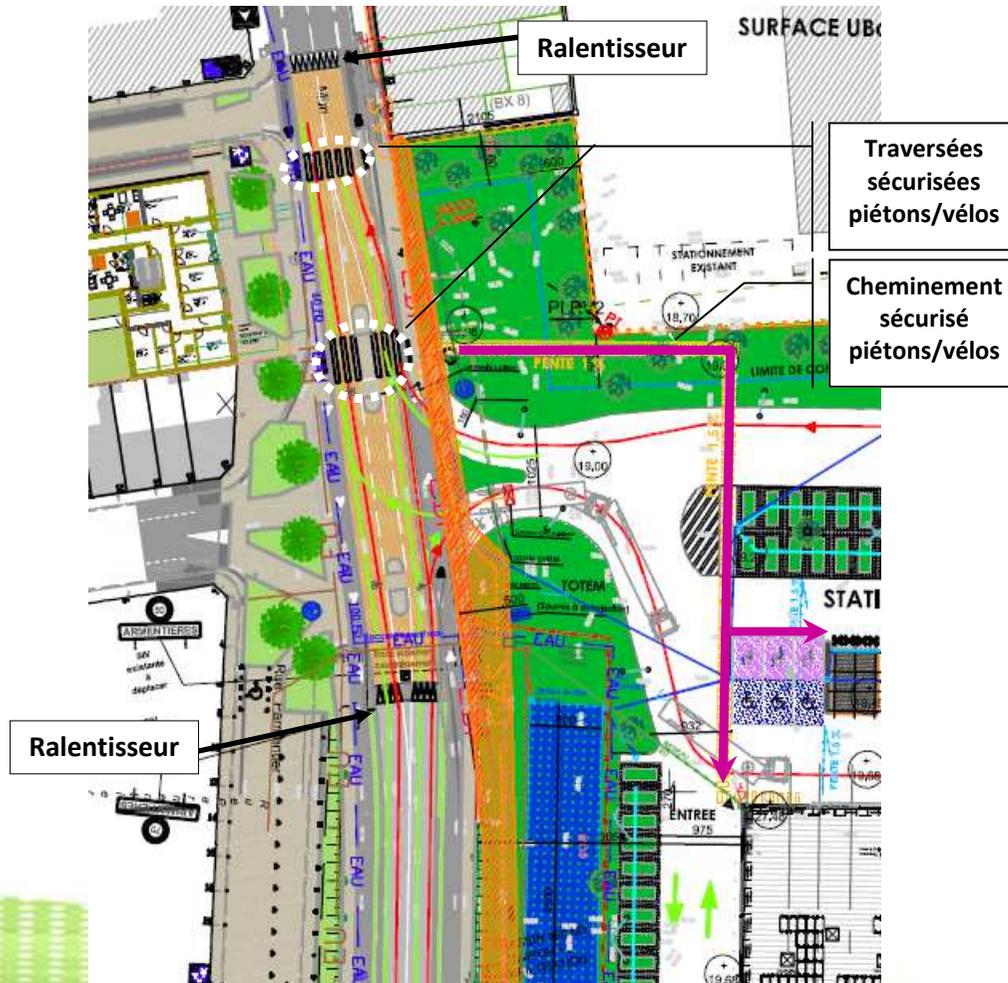
L'accès au magasin depuis l'axe de communication et la gestion des flux, grâce aux infrastructures créés, permettront une bonne accessibilité au site. (sens de circulation, dimensionnement des voiries, gestion des entrées-sorties,...).



## - L'accessibilité directe au foncier

Les usagers en provenance du centre ville d'Armentières ou de la commune de La Chapelle d'Armentières bénéficieront d'un tourne à gauche avec voie d'insertion permettant de rejoindre le parking en toute sécurité.

Il faut noter de plus que ces aménagements souhaités par la MEL et la Municipalité permettront un renforcement de la sécurité sur la rue Albert de Mun. En effet, l'espace reconfiguré bénéficiera de ralentisseurs de chaque côté de l'ouvrage, de plusieurs traversées sécurisées pour les piétons et les vélos.



Cabinet du Maire  
Service Grands Projets et  
Urbanisme

Tél : 03.61.76.21.21  
Fax : 03.61.76.20.75  
Mail : urbanisme@ville-armentieres.fr

Réf : SP/CC 2017-38105  
Affaire suivie par : Clémence CARON  
Objet : Aménagement de la rue Albert de Mun  
Projets LIDL et Le Cottage

Monsieur le Vice-Président de la Métropole Européenne  
de Lille  
Daniel JANSSENS  
1, rue du Ballon  
59034 LILLE cedex

Armentières, le 23 AOUT 2017

Monsieur le Vice-Président, *Cher Daniel*

J'ai eu le plaisir de vous solliciter par courriers en date du 10 février 2016 et du 10 octobre 2016 au sujet de la requalification des rues Albert de Mun et du 14 juillet.

Vous avez alors missionné une équipe de techniciens pour travailler sur ce projet et, je vous en remercie.

Vos collaborateurs, dont je tiens à saluer l'expertise et la disponibilité, ont été force de propositions tout en intégrant mes remarques.

De ce travail collaboratif est né un aménagement prévoyant un plateau placette. La version proposée en mars dernier reçoit mon assentiment. Elle est la réponse, dans un contexte urbain assez contraint, à mon souhait d'embellissement et de sécurisation de l'entrée de ville. De surcroît, elle a su intégrer les besoins de l'enseigne LIDL en prévoyant un tourne-à-gauche et une zone d'attente associée suffisamment dimensionnée pour ne pas perturber le trafic sur cet axe routier majeur de la ville.

Je tenais à vous exprimer officiellement ma validation sur ce projet afin que les étapes permettant sa mise en œuvre puissent ensuite être enclenchées.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Vice-Président, l'assurance de ma considération distinguée.

*Bernard Haesebroeck*  
Le Maire,  
**Bernard HAESBROECK**  
Vice-Président de la Métropole Européenne de Lille

## - La desserte actuelle et projetée en transports en commun

Le site est desservi directement par le réseau de transports « TRANSPOLE ».

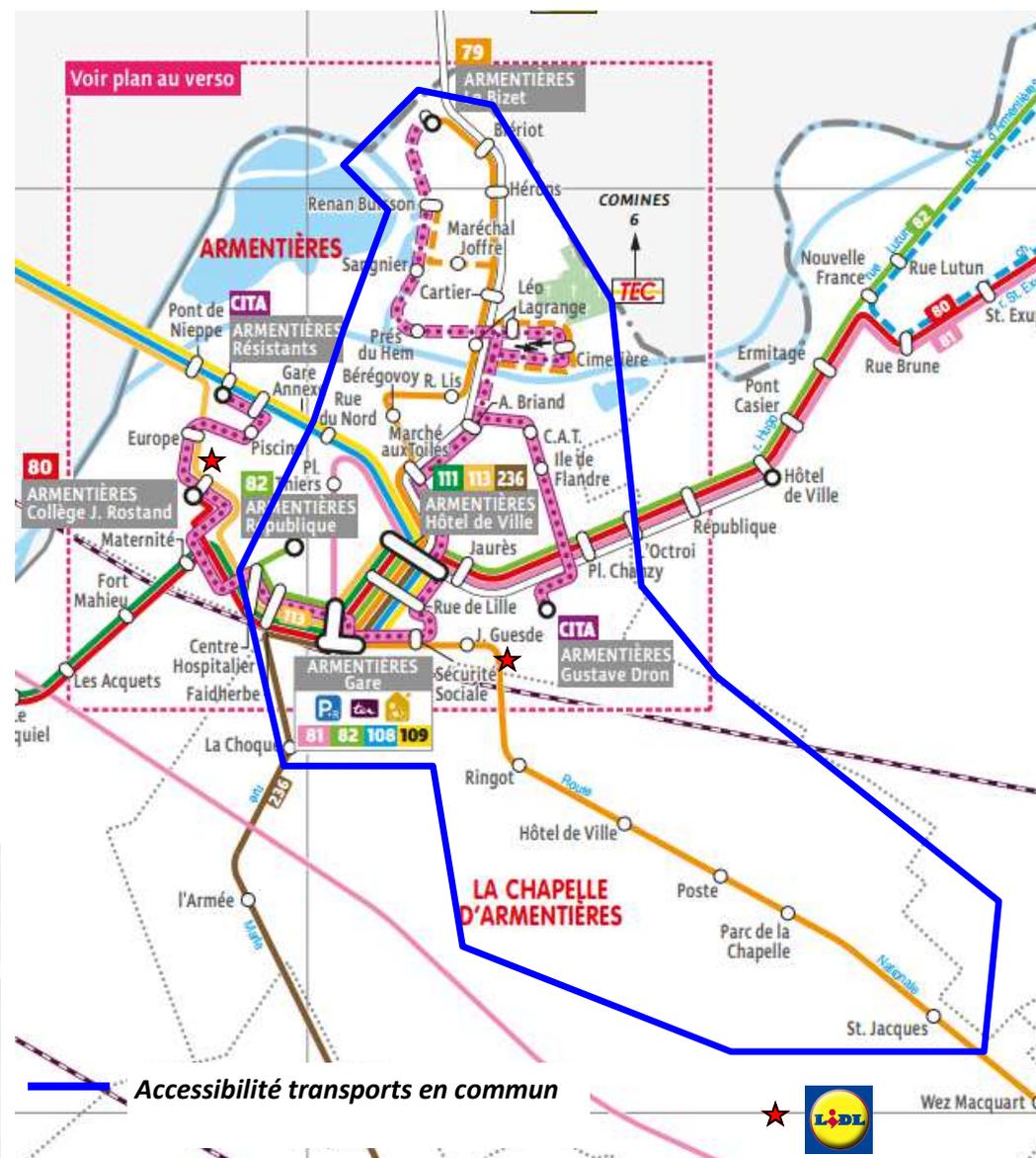
En effet, nous pouvons noter la présence de l'arrêt « Jules Guesde » installé sur la Place Jules Guesde, et situé à proximité du projet (A environ 150 mètres au Nord de l'entrée du site).

Cet arrêt est desservi par **la ligne 79** : Armentières Le Bizet - Lomme St Philibert (du lundi au vendredi 46 bus dans chaque sens de circulation (soit 92 bus au total), toutes les 10 à 25 mn environ, de 6h16 à 1h17 (à l'arrêt), le samedi 44 bus dans chaque sens de circulation toutes les 10 à 25 mn environ, de 6h15 à 1h17 (à l'arrêt), et le dimanche 13 bus dans chaque sens de circulation, toutes les heures de 8h47 à 20h46 (à l'arrêt)).

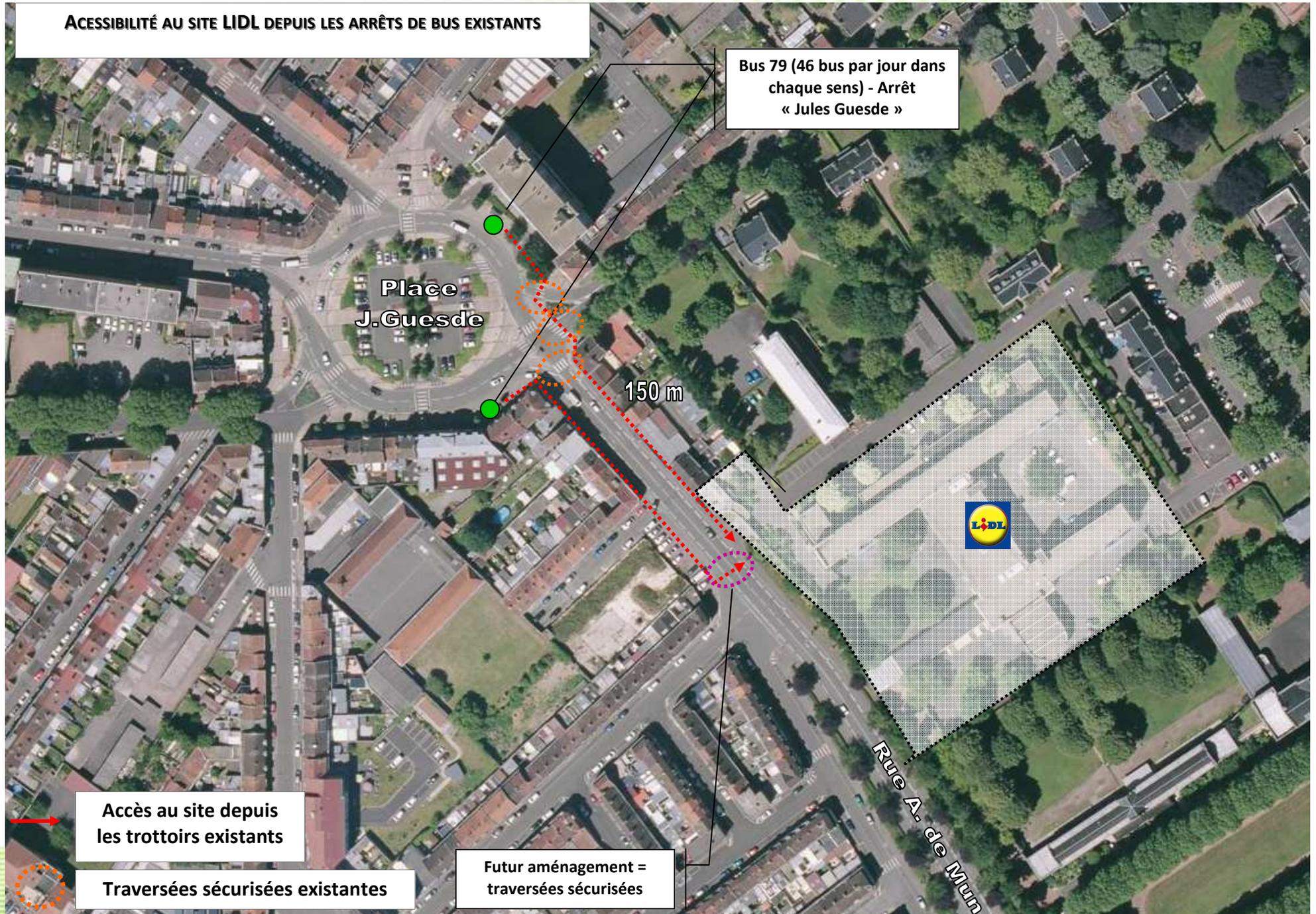
Le magasin sera accessible depuis cet arrêt via les trottoirs et aménagements existants.

Il existera donc une véritable interaction du projet avec le réseau de transport en commun local. Au regard de la très bonne fréquence à l'arrêt et des facilités d'accéder au site depuis ce dernier, nous estimons que la fréquentation du magasin par des personnes utilisant le bus sera comprise entre 6 et 10%, soit un potentiel à prendre sur environ 57 000 habitants et 21 000 ménages.

**Arrêt**  
**« Jules Guesde »**



**ACCESSIBILITÉ AU SITE LIDL DEPUIS LES ARRÊTS DE BUS EXISTANTS**



## ACCESSIBILITÉ AU SITE LIDL VIA LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

### - La desserte cycliste actuelle et projetée

L'environnement du site est desservi par un réseau de pistes cyclables. Nous retrouvons des aménagements cyclables sur la rue Albert de Mun qui fait partie intégrante d'un réseau cyclable plus globale. En effet, cette rue est une Départementale qui dispose d'un équipement cyclable conséquent qui permet une liaison depuis Bailleul jusque Lille.

Les usagers cyclistes peuvent donc emprunter les axes en toute sécurité afin d'accéder au magasin.

Concernant les piétons, des trottoirs et des passages protégés maillent les différentes voiries présentes à proximité du projet. Ils permettent d'accéder au magasin de manière sécurisée.

Il faut noter que l'entrée du site est largement évasée ce qui renforce la sécurité du fait d'un parfait repérage des différents axes dédiés. De plus, le repositionnement du magasin en entrée de ville mais à proximité du centre d'Armentières et de ses quartiers de logements favoriseront l'accessibilité piétonne au magasin LIDL.

- Piétons : Zone d'environ 600 mètres (15 mn) autour du site comprenant principalement des habitations et des activités - Nous retiendrons une population représentant environ 6 % correspondant aux habitants du quartier dans lequel s'intègre le magasin, ainsi qu'aux personnes travaillant dans les entreprises à proximité.

- Cyclistes : Zone d'environ 1,5 km autour du site - Nous retiendrons une population représentant environ 8 % au regard des aménagements cyclables disponibles dans la ville d'Armentières et de la possibilité de stationner son cycles sur le site.



## DÉLIMITATION ZONE ISOCHRONE 15 MINUTES À PIED

Au regard des cartographies présentées et des aménagements existants sur les axes limitrophes au projet, nous pouvons dire que le site LIDL est parfaitement intégré au réseau viaire doux et sera parfaitement accessible à pied comme à vélo de manière aisée : Trottoirs maillant les différents axes de circulation, traversées sécurisées positionnées stratégiquement, pistes et voies cyclables sur les axes principaux...

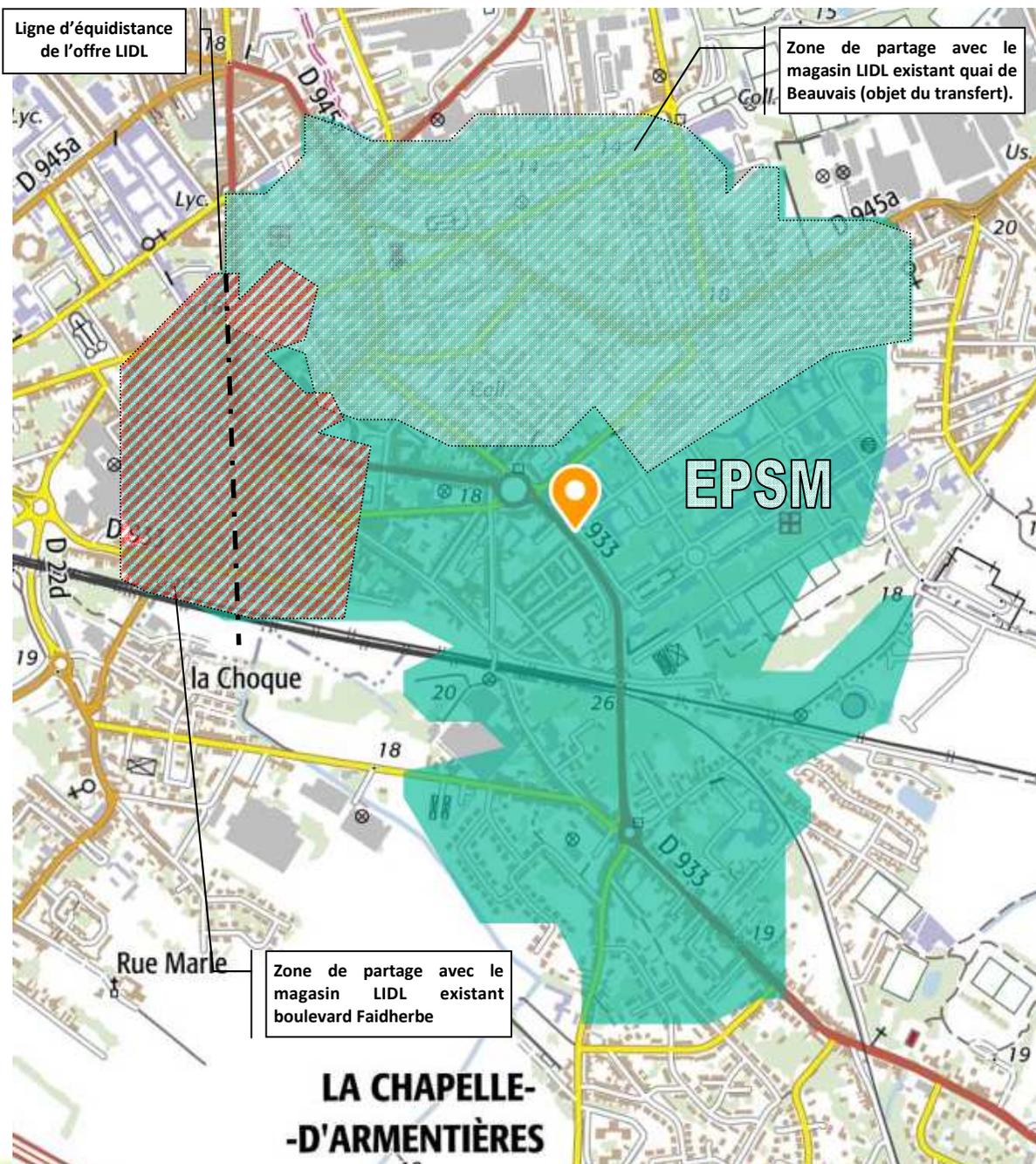
Sur la zone isochrone à 15 minutes à pied, nous constatons :

- Le futur magasin conserve une chalandise Nord et centre-ville déjà existante pour le magasin qui sera transféré. Les populations des quartiers plus au Nord en direction de la Belgique ou de Nieppe conserveront une accessibilité en mode doux à une offre alimentaire soit via l'hypermarché Carrefour ou les magasins Aldi/Picard/Thiriet.

- Une autre zone de partage existe à l'Ouest avec le magasin LIDL existant boulevard Faidherbe. Les populations situées à équidistance des 2 magasins auront le choix du magasin, les aménagements pour les modes doux étant bien développés sur le secteur.

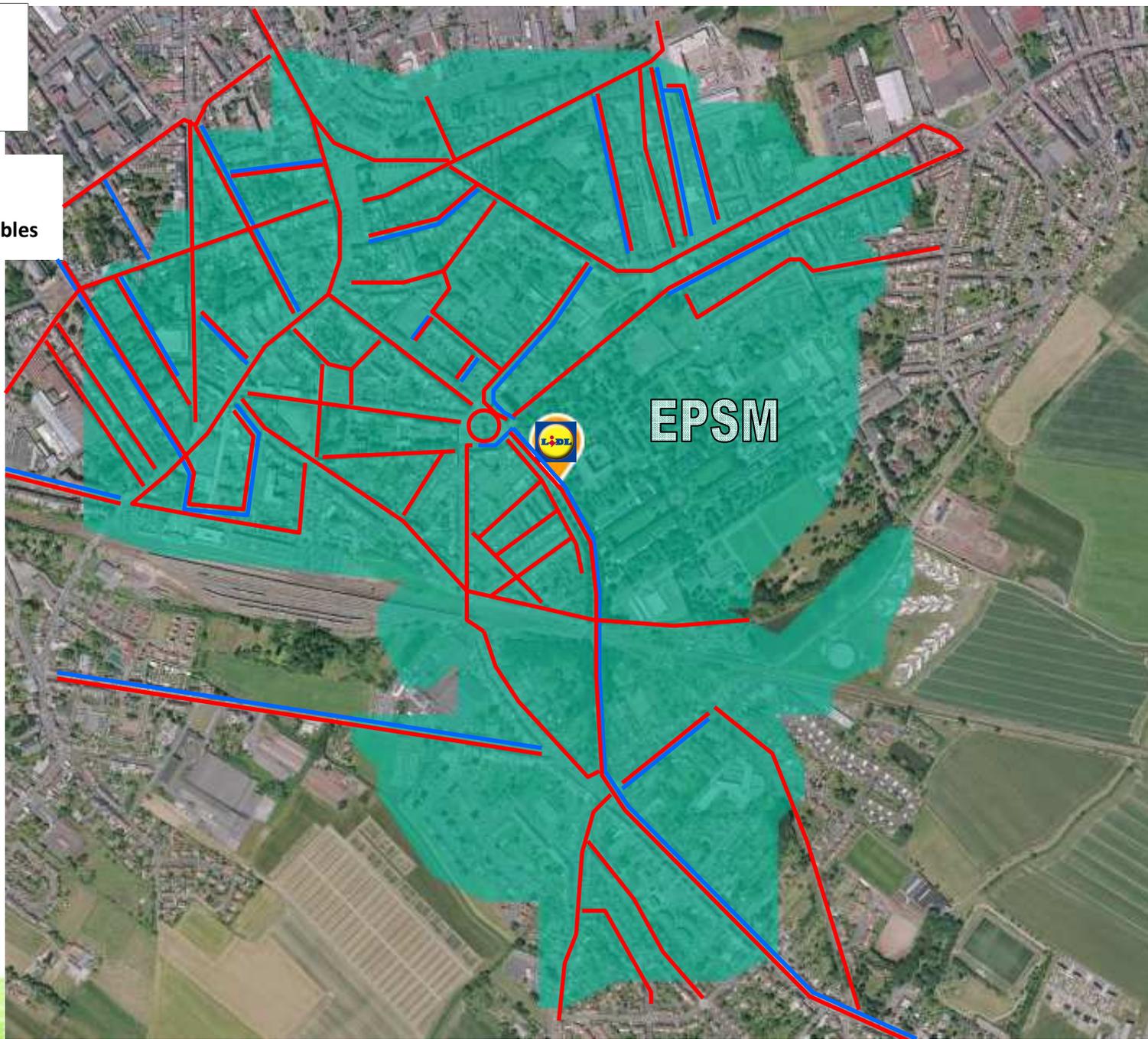
- Les populations des quartiers Sud d'Armentières et Nord de la Chapelle d'Armentières profiteront eux de cette implantation et pourrons accéder à une offre alimentaire de manière piétonne, ce qui actuellement n'est pas le cas sur une distance de 15 minutes.

- La population des quartiers concernés dans cette zone isochrone représente plus de 15 000 personnes et environ 7 000 ménages, et ce malgré la présence de l'espace occupé par l'EPSM.

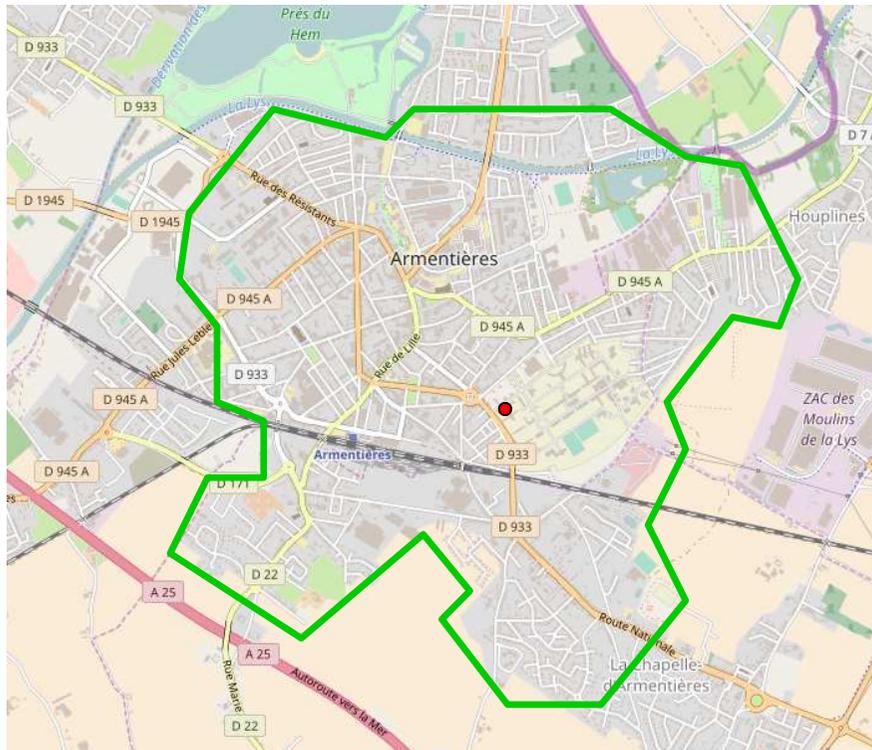


**VOIES DOUCES SUR LA ZONE  
ISOCHRONE  
15 MINUTES À PIED**

-  Trottoirs
-  Voies et pistes cyclables



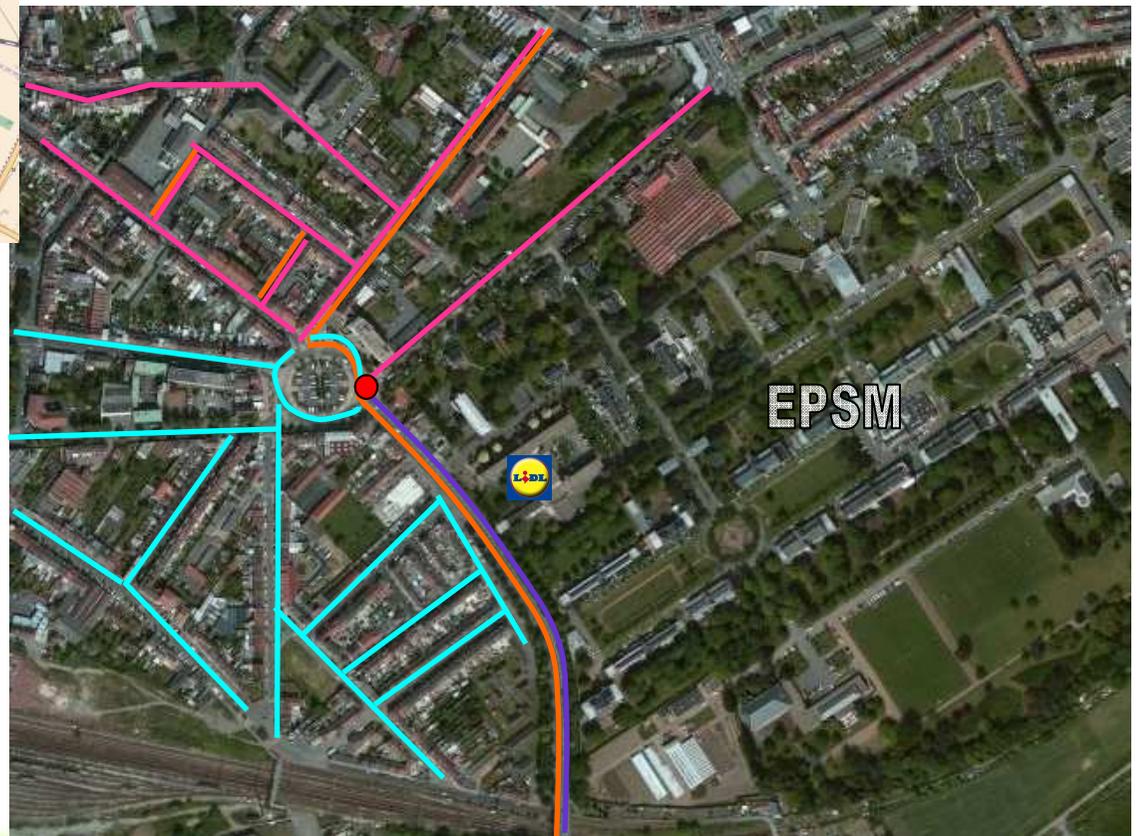
## ZONES THEORIQUES « DEUX ROUES »



— Accessibilité vélos  
Environ 1,5 km

## AMÉNAGEMENTS MODES DOUX - ZONE PROCHE

- Arrêts de bus
- Cheminements cycles
- ⋯ Passages piétons sécurisés
- Trottoirs vers habitations de La Chapelle d'Armentières
- Trottoirs vers habitations quartiers Nord et Est et vers centre-ville
- Trottoirs habitations quartiers Sud et Ouest







FACADE NORD EST



FACADE SUD EST



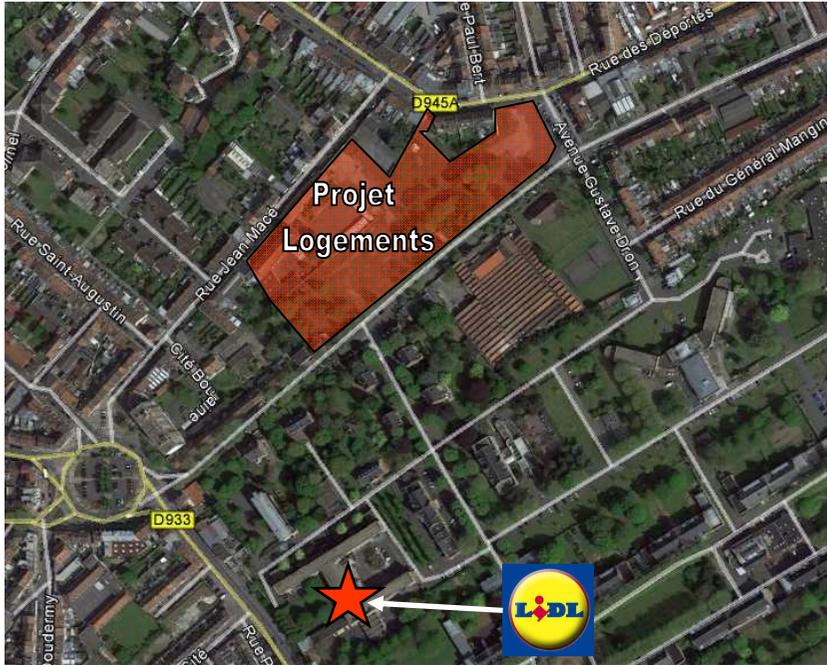
FACADE SUD OUEST



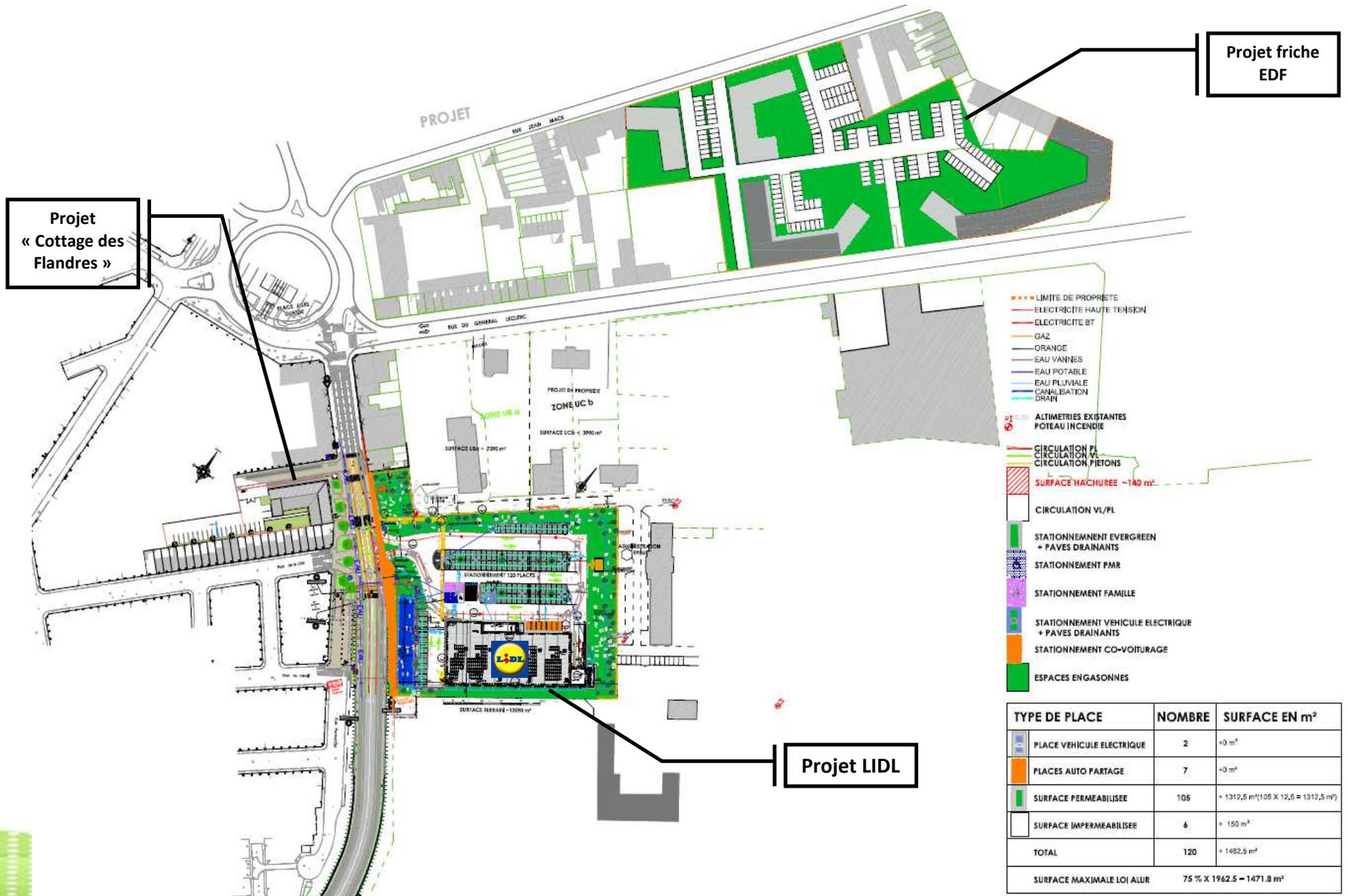
FACADE NORD OUEST



Le second programme de logements concerne la construction de plusieurs logements collectifs, 96 rue Jean Macé, à 250 mètres au Nord du projet LIDL. Des consultations sont en cours pour l'aménagement de cet îlot urbain en friche (ancienne usine EDF) situé entre les rues Jean Macé, du Général Leclerc, Jean Jaurès et Gustave Druon. Il pourrait déboucher sur la création de plus de 100 logements et se déroulera en 2 phases.



**POSITIONNEMENT DU PROJET LIDL PAR RAPPORT AUX PROGRAMMES DE LOGEMENTS PROCHES**



## IV / LES DOCUMENTS D'URBANISME

### *- Le Scot et les documents associés*

La commune d'ARMENTIERES fait partie du territoire de la Communauté Urbaine de Lille Métropole et s'intègre donc dans le SCOT de Lille Métropole. Ce document de planification concerne l'aménagement du territoire et fixe les grandes orientations économiques, sociales et environnementales sur le territoire de l'arrondissement de Lille.

### *- Le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable)*

Au niveau du commerce, le PADD précise, concernant les pôles de proximité :

Ils doivent répondre en priorité aux besoins quotidiens des habitants en biens et services marchands courants grâce à l'implantation d'une offre commerciale à moins de 10 min à pied. Ces pôles constituent l'entité de base de l'organisation commerciale. Ils doivent former à terme un maillage fin, à l'échelle des quartiers ou des petites communes de l'ensemble du territoire du SCOT. Cette offre doit trouver place au cœur des quartiers ou des centres urbains et bénéficier d'une bonne accessibilité à pied ou à vélo, voire en transports en commun. Le projet LIDL répond à ces objectifs, se positionnant au plus près des logements et du cœur de ville et bénéficiant d'une accessibilité multimodale.

### *- Le DOO (Document d'Orientations et d'Objectifs)*

Le DOO précise qu'au sein du tissu urbain mixte, les centralités commerciales urbaines sont les lieux privilégiés d'implantation des activités commerciales (dont l'artisanat commercial). La priorité est donnée au renforcement du maillage commercial de proximité. Les centralités commerciales relais, situées à la fois dans les villes de l'agglomération et dans la couronne métropolitaine, répondent à des besoins courants et hebdomadaires, essentiellement alimentaires. Il s'agit de réunir un ensemble de petits commerces (commerçants et/ou artisans), de services marchands et/ou une moyenne surface généraliste (jusqu'à 2 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher). Les centralités commerciales de proximité ont vocation à être confortées ou créées dans toutes les communes et quartiers du territoire du SCOT. Elles répondent à des besoins quotidiens (ou plusieurs fois par semaine) ou à des besoins de dépannage. Cette offre est prioritairement accessible en modes doux (piéton et vélo). De plus, le DOO préconise une amélioration de la qualité du tissu commercial.

**Le projet LIDL doit être considéré comme une centralité relais qui répondra parfaitement aux besoins courants et hebdomadaires des habitants du secteur concerné :**

- ⇒ Sa surface plancher de 1 962,5 m<sup>2</sup> respecte les orientations souhaitées.
- ⇒ L'offre sera facilement accessible en modes doux ainsi qu'en transports en commun d'une manière sécurisée.
- ⇒ L'architecture du projet ainsi que son volet paysager permettront une parfaite insertion dans l'environnement proche. Le tissu commercial en sera modernisé et amélioré.

## - Le PLU

En ce qui concerne la situation du projet, celui-ci se situe sur le territoire de la ville d'Armentières et se trouve classé en zone UCb.

« Il s'agit d'une zone urbaine mixte de densité moyenne assurant une transition entre les quartiers centraux et les quartiers de plus faible densité, avec une dominante d'habitat, pouvant comporter des commerces, des services, des bureaux, des activités artisanales et industrielles, des équipements publics, compatibles avec un environnement urbain».

Le projet est donc en totale cohérence avec les documents d'urbanisme existants. Le projet respectera les contraintes liées aux dispositions applicables à la zone UCb.

### PLAN DE ZONAGE DU PLU

#### DESTINATION DES SOLS

UA	ZONE URBAINE MIXTE A CARACTERE CENTRAL ET A DOMINANTE D'HABITAT
UB	ZONE URBAINE MIXTE DE DENSITE ELEVEE ET A DOMINANTE D'HABITAT
UC	ZONE URBAINE MIXTE DE DENSITE MOYENNE A DOMINANTE D'HABITAT, ASSURANT LA TRANSITION ENTRE LES QUARTIERS CENTRAUX ET LES QUARTIERS DE FAIBLE DENSITE
UD	ZONE URBAINE DE FAIBLE DENSITE A URBANISATION MODEREE A DOMINANTE D'HABITAT
UE	ZONE D'ACTIVITES PERIPHERIQUE
UF	ZONE D'ACTIVITES A VOCATION INDUSTRIELLE ET ARTISANALE A MAINTENIR, PRIVILEGIER ET RENFORCER
UG	ZONE D'ACTIVITES DIVERSIFIEES : BUREAUX-COMMERCE-SERVICES
UX	ZONE A DOMINANTE COMMERCIALE
UL	ZONES D'URRALILLE [UL1-EURAILLIE / UL2-EURAILLIE 2 / UL3-PEPINIERE]
UM	ZONE DE LA HAUTE BORNE



**PARTIE 3**

**EFFETS DU PROJET EN MATIERE  
D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**



# I / PRISE EN COMPTE DE L'OBJECTIF DE COMPACTITE DES BÂTIMENTS ET AIRES DE STATIONNEMENT

## 1) Compacité du bâtiment

Le projet LIDL proposera un bâtiment compact qui s'intégrera parfaitement dans le foncier délimité.

Il proposera une **emprise au sol de 2 087 m<sup>2</sup>** et une **surface plancher de 1 962,5 m<sup>2</sup>**.

## 2) Optimisation des aires de stationnement

Afin de limiter l'impact des aires de stationnement, plusieurs actions ont été mises en place :

- Calcul du nombre de places optimisé en fonction de l'utilisation prévue de l'aire de stationnement : Utilisation commerciale (respect d'un nombre minimum de place afin de répondre efficacement et de manière sécuritaire au fonctionnement du site) et utilisation structurante pour le quartier (volonté de laisser libre accès au site pour permettre aux habitants de bénéficier de places supplémentaires afin de désengorger l'espace public et favoriser la fréquentation des équipements publics, commerces et services situés dans l'environnement proche). Les 120 places répondront parfaitement à ce double objectif.

- Respect des critères de la loi ALUR : Avec une surface plancher de 1 962,5 m<sup>2</sup>, soit pour 75% = 1 471,8 m<sup>2</sup>, et une surface de l'aire de stationnement de 1 462,5 m<sup>2</sup> (suivant les directives de la loi ALUR = Les places covoiturage/auto partage et les places électrique compte pour 0 m<sup>2</sup> dans le calcul du ratio des places de stationnement autorisées alors que les places perméables ne compte que pour 50% dans le calcul du ratio des places de stationnement autorisées), le projet respectera parfaitement la loi ALUR.

- Volet paysager extérieur de grande qualité et permettant une bonne insertion du site dans son environnement (éviter l'effet masse de l'aire de stationnement, proposer un espace qualitatif en entrée de ville et une ouverture sur le cœur de ville. Les **espaces verts représentent de 4 650 m<sup>2</sup>**, ce qui participe à l'amélioration du site et facilite le traitement et la gestion des eaux pluviales. **Ils répondent à une obligation fixée dans le PLU d'un minimum de 30% d'espaces verts.**

- Aires de circulation favorisant un fonctionnement optimal interne sans effets sur l'espace public et réduisant les risques d'accident sur le parking.

- Une majorité des places sont rendues perméables ce qui est non seulement bénéfique pour le traitement de l'imperméabilisation du site (limitation de l'artificialisation), mais aussi apporte un aspect visuel qualitatif et moins impactant sur l'environnement du projet (moins d'effet de masse).

Enfin, rappelons que le site proposera un espace dédié aux deux-roues et qu'il sera **accessible aisément aux piétons**, ce qui incitera plus fortement sa fréquentation en mode doux.

## II / EVALUATION DES FLUX DE DEPLACEMENTS

### 1) Flux de véhicules particuliers

Le projet LIDL d'Armentières consiste en la création d'un nouveau magasin LIDL sur l'emprise d'un bâtiment en friche appartenant à l'EPSM qui sera détruit pour l'occasion.

L'emplacement est situé, à proximité de la Place Jules Guesde et en bordure de la rue Albert de Mun qui relie le centre ville d'Armentières à la commune de La Chapelle d'Armentières (parcelles situées en entrée de ville d'Armentières, à l'est de la RD933 rue Albert de Mun, au droit de l'intersection avec les rues de la Cité et Parmentier).

L'accès automobile au parking du projet LIDL s'effectuera au niveau de l'axe structurant RD933 rue Albert de Mun, par le biais d'un îlot central permettant un accès direct dans les deux sens.



## Le projet LIDL d'Armentières – programmation 1/2

Le projet LIDL d'Armentières intégrera une surface de vente de 1 274 m<sup>2</sup> et un parking de 120 places.

L'accessibilité automobile du magasin sera gérée par le biais d'une intersection avec la rue Albert de Mun, au droit du débouché de la rue de la Cité.

Cette intersection sera gérée par STOP et permettra:

- l'entrée en Tourne-à-Droite et Tourne-à-Gauche vers le site LIDL depuis les branches nord et sud de la rue Albert de Mun
- La sortie de parking uniquement en Tourne-à-Droite en direction du centre-ville d'Armentières.

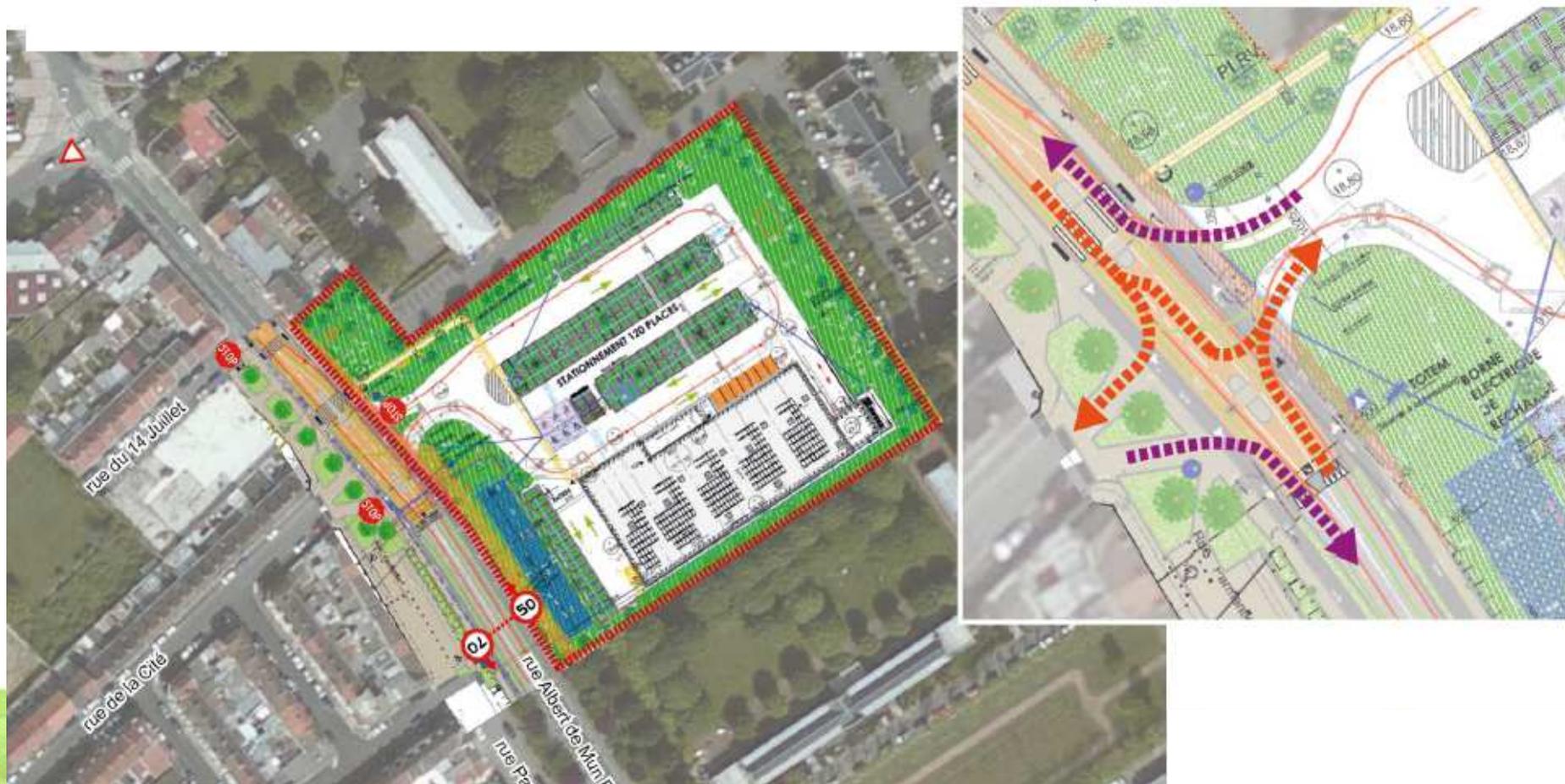


## Le projet LIDL d'Armentières – programmation 2/2

En parallèle du projet LIDL, la Métropole Européenne de Lille (MEL) prévoit, dans le cadre du réaménagement du carrefour Albert de Mun # rue de la Cité #rue Parmentier, la réalisation d'une zone de rencontre.

Cette dernière intégrera au niveau de l'axe principal la création d'un plateau avec, au droit du carrefour Cité # LIDL, l'aménagement d'une file de stockage pour faciliter les mouvements de tourne-à-gauche depuis la branche Albert de Mun Nord vers la parcelle projet LIDL.

*(mouvements de tourne-à-gauche en sortie de LIDL et en lien avec la rue de la Cité non-autorisés)*



**- Estimation des flux de voitures particulières générés par le projet :**

- Sur base du ratio de génération de trafic de 10 véhicules émis en pointe du soir pour 100m<sup>2</sup> de surface de vente, nous estimons la génération de trafic maximale en lien avec le futur magasin à 130 véhicules/heure, en entrée et en sortie de projet LIDL.

**Au regard de la charge de trafic importante de la RD933 rue Albert de Mun durant la pointe du soir, il est considéré que la moitié de ces 130 véhicules/heure/sens sont déjà présents sur le réseau viaire et qu'ils seront captés sur leurs trajets (Travail>Domicile...) préexistants.**

**L'autre moitié sera constituée de flux nouveaux.**

## Le projet LIDL d'Armentières – Distribution de trafic 1/2

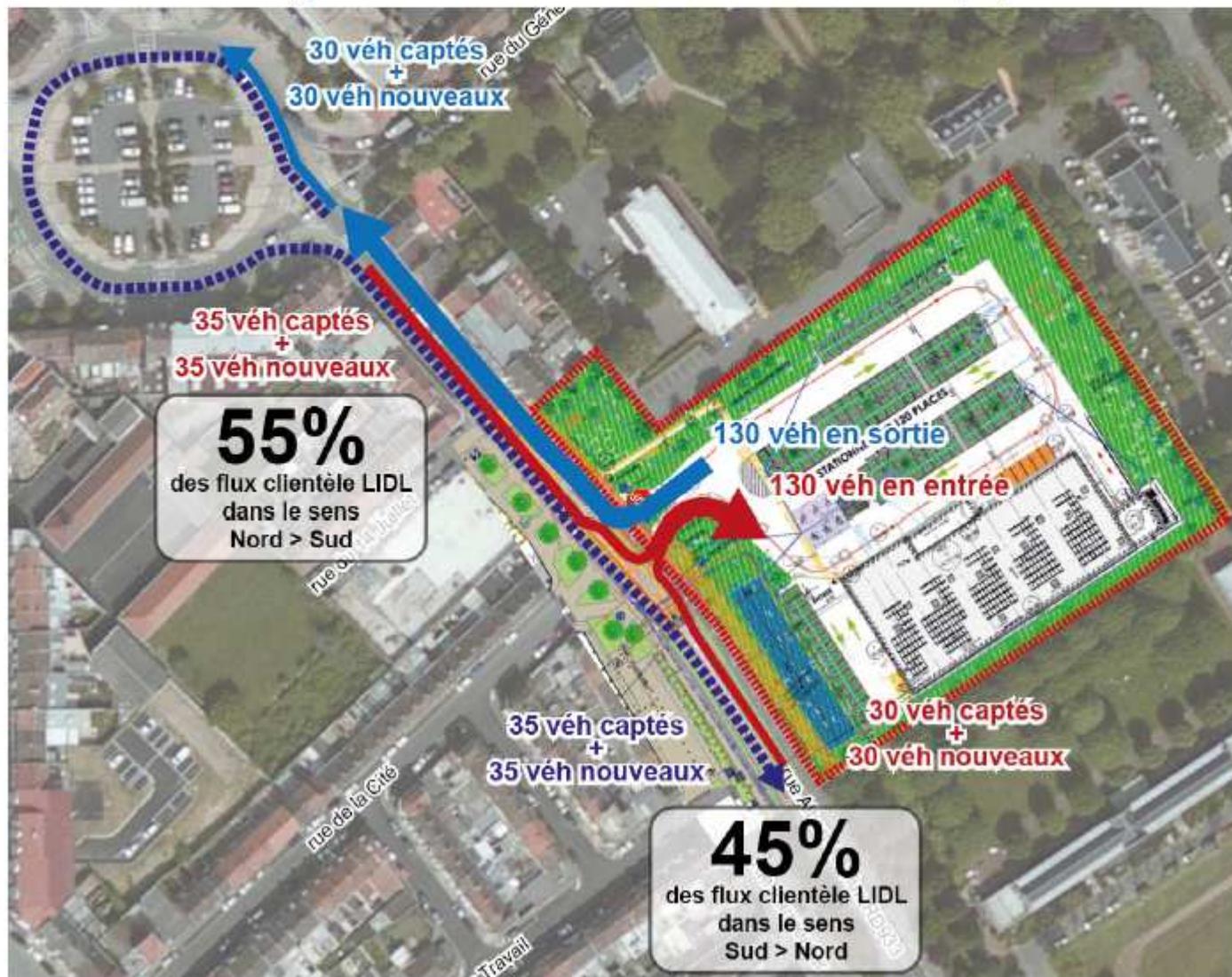
La distribution géographique de ces flux de clientèle a été établie à partir d'hypothèses construites sur base de la répartition proportionnelle des flux routiers existants:

- En HPS, le trafic Nord > Sud de l'axe Albert de Mun est de 810 uvp/h, soit près de 55% de la charge globale double sens (de 1 520 uvp/h). Le trafic Sud > Nord constitue les 45% restants.
- En situation projetée, il est considéré que le projet LIDL n'est pas à une échelle suffisante pour modifier cette répartition.
- On prend donc l'hypothèse que les flux clients LIDL, nouveaux sur le réseau ou captés à partir des flux de transit existant durant l'hyperpointe du soir, se répartiront suivant les mêmes pourcentages:

	Rue Albert de Mun Nord > Sud	Rue Albert de Mun Sud > Nord
Hypothèse de distribution des flux clients par origine	55%	45%
Distribution des <b>65 véhicules nouveaux</b> générés par le projet LIDL d'Armentières en Entrée/Sortie <b>Résultats bruts</b>	35,75	29,25
Distribution des <b>65 véhicules nouveaux</b> générés par le projet LIDL d'Armentières en Entrée/Sortie <b>Résultats arrondis</b>	35	30
Distribution des <b>65 véhicules captés depuis les flux de transit</b> par le projet LIDL d'Armentières en Entrée/Sortie <b>Résultats bruts</b>	35,75	29,25
Distribution des <b>65 véhicules captés depuis les flux de transit</b> par le projet LIDL d'Armentières en Entrée/Sortie <b>Résultats arrondis</b>	35	30

## Le projet LIDL d'Armentières – Distribution de trafic 2/2

Le schéma ci-dessous détaille la génération de trafic attendue en lien avec le projet LIDL d'Armentières à l'HPS:



## Situation projetée – détail du fonctionnement du carrefour rue Albert de Mun # rue de la Cité # accès LIDL

En situation projetée, l'intersection rue Albert de Mun # rue de la Cité # accès LIDL sera gérée comme un carrefour en « croix », avec les branches secondaires rue de la Cité et accès LIDL qui seront débiteurs de priorité de type SOP par rapport aux véhicules en transit sur l'axe Albert de Mun.

Au niveau de cet axe RD933 Albert de Mun, une voie de stockage permettra aux véhicules en tourne-à-gauche vers le projet LIDL de patienter sans contraindre le flux filant nord>sud.

Les autres mouvements de tourne-à-gauche (en lien avec la rue de la Cité et en sortie du projet LIDL) seront interdits.

Le fonctionnement de cette intersection projetée a été analysé grâce à la méthode du créneau critique du CEREMA.

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 théoriques moyens n'excèdent pas les 11 secondes, ce qui est tout-à-fait 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
<b>Carrefour rue Albert de Mun # rue de la Cité</b>						
rue de la Cité TàD vers rue Albert de Mun Sud	10	rue Albert de Mun Nord > Sud	915	5s	410	9
rue Albert de Mun Nord TàG vers LIDL	70	rue Albert de Mun Sud > Nord	740	6s	390	11
LIDL TàD vers rue Albert de Mun Nord	130	rue Albert de Mun Sud > Nord	680	5s	510	9

## Conclusions

Le projet de création du magasin LIDL d'Armentières se traduira par une clientèle motorisée estimée à **130 véhicules en entrée & sortie du projet durant la pointe dimensionnante du Soir de semaine.**

**La moitié de ces 130 véhicules par heure et par sens est considérée comme déjà présents sur le réseau viaire**, du fait de l'importance de la charge de trafic de l'axe Albert de Mun durant l'hyperpointe du soir. L'autre moitié sera constitué de véhicules nouveaux sur le réseau.

En parallèle du projet LIDL, un projet de réaménagement du carrefour Albert de Mun # rue de la Cité prévoit de créer une **zone de rencontre pour marquer l'entrée de la ville d'Armentières.** Cette zone de rencontre sera accompagnée, au niveau du projet LIDL, par une **voie de stockage central entre les 2 faisceaux de la RD933.**

Cette voie de stockage permettra aux automobiles en Tourne-à-Gauche depuis le centre-ville vers le projet LIDL de **s'insérer plus facilement** sans contraindre le trafic filant.

Au regard des projections de trafic réalisés en considérant cette voie de stockage centrale, **les impacts circulatoires du projet LIDL Armentières apparaissent tout-à-fait compatibles avec des conditions de circulation générale satisfaisantes.**

Enfin, la jauge de stationnement prévue (120 places) est cohérente avec les volumes de clientèle attendus (130 clients pour un temps de présence maximal sur site de 45 min, soit un besoin de 98 places de stationnement pour la clientèle). \*

\* Il faut noter que les 120 places sont non seulement justifiées pour un fonctionnement aisé et un confort important pour la clientèle mais aussi par le fait que cette aire de stationnement sera un équipement de quartier, ouvert en permanence, permettant d'accéder aux équipements publics, commerces et services situés aux alentours. En effet, les espaces de stationnement sont souvent saturés sur l'espace public et cette possibilité offerte aux usagers évitera des stationnements anarchiques et des risques d'accidents.

## 2) Flux de véhicules de livraison

### - Estimation des flux de véhicules de livraison générés par le projet

#### Modalités de livraisons - Généralités

Le magasin sera livré **une fois par jour** par des véhicules de type 38T (camions aux normes Euro 5 et PIEK 2). De plus, les livraisons s'effectueront moteur à l'arrêt pour limiter les nuisances sonores et la pollution.

Compte tenu du positionnement du magasin, à proximité d'axes parfaitement dimensionnés, et du faible nombre de camions de livraisons par jour, il n'y aura aucune retombée sur les axes limitrophes.

Au regard des trafics futurs en poids lourds sur les axes, de la configuration de l'environnement du magasin, du bon dimensionnement des voiries, il n'y aura aucune répercussion ni problème dans la fluidité du trafic.

### - Les mesures prévues pour assurer la fluidité et la sécurité de la circulation des véhicules de livraisons : Une livraison optimisée

☞ Les livraisons s'effectueront par l'aire spécifique située sur l'arrière du magasin sur un espace sécurisé, non accessible au public et adapté afin de faciliter la manutention.

☞ Le point de vente sera livré du lundi au samedi en dehors des heures d'ouvertures au public ce qui évitera les cisaillements avec des flux de véhicules légers.

### - Une politique de livraison étudiée pour moins d'impact

LIDL a pour objectif continu de procéder à l'approvisionnement de ses sites de manière durable. A ce titre, l'enseigne dispose d'un entrepôt de stockage au sein de la commune de La Chapelle d'Armentières, située à environ 5 kms.

Par ailleurs, la société LIDL optimise continuellement ses flux logistiques par :

- ☞ Le choix de véhicules adaptés et « propres »,
- ☞ L'optimisation des plannings de livraison.

- Une flotte de camions parmi les moins polluants (norme EURO 5).

- Livraison en dehors des heures d'ouverture du magasin.

- Un retour des déchets des magasins par les camions de livraison (pas de voyage à vide).

- Un taux de remplissage des camions de 96%.

### III / LES AMENAGEMENTS ENVISAGES DE LA DESSERTE DU PROJET

Un tourne à gauche est nécessaire pour une accessibilité facilitée et sécurisée depuis la rue Albert de Mun (aménagement permettant de ralentir les flux de la rue Albert de Mun).

**La MEL et la ville ont été moteurs dans le choix de l'équipement pour le Tourne à Gauche. Cet aménagement a été pensé par eux et tenait compte de deux projets : celui de LIDL et celui juste en face de la construction de logements en résidence.**

La MEL a donc évidemment émis un avis favorable à cette réalisation qui sera prise en charge financièrement par la collectivité.

### IV / LES MESURES PRISES POUR LE DEVENIR DU SITE EXISTANT

LIDL n'est pas propriétaire du bâtiment et du foncier du magasin existant.

Dans un but de faciliter la recommercialisation du site, LIDL accompagne le propriétaire dans sa recherche d'un repreneur = Rendez-vous en la Mairie avec les services municipaux et le propriétaire, publicité de disponibilité du site sur le site internet LIDL, installation d'un panneau, commercialisation par le service immobilier LIDL...

Dans ce cadre, L'ESAT d'Armentières s'est mis en contact avec la société LIDL pour lui faire part de son vif intérêt pour la reprise du site.

En effet, voisin du site actuel, l'ESAT propose une activité « brasserie » qui, au regard de son bon fonctionnement, nécessite un développement. La reprise du site LIDL serait une opportunité pour ce projet.

L'ESAT est en réflexion avancée sur une reprise de bail avec le plein soutien de la Mairie.

**PARTIE 4**

**EFFETS DU PROJET EN MATIERE  
DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'ENVIRONNEMENT**





***En route vers la transition énergétique !***

*Pages suivantes : Schéma des partis-pris en développement durable dans la conception des magasins*

# I / REDUCTION DE LA CONSOMMATION ENERGETIQUE

Pour la construction du projet d'Armentières, LIDL mettra en place de nombreux procédés constructifs et techniques qualitatifs et de dernière génération permettant de substantielle économies d'énergie. Parmi ces procédés, nous pouvons citer :

☑ **Une sur-isolation du bâtiment (avec pour base de travail la RT2012)**, permettant de **réduire au maximum les consommations d'énergie** et donc de réduire l'empreinte carbone :

- ↳ Isolation des longrines par l'extérieur
- ↳ Isolation des façades par l'utilisation de briques en terre cuite ou en béton cellulaire
- ↳ Isolation de la toiture par une couche de laine de roche de 20 cm d'épaisseur
- ↳ Mur rideau en double vitrage isolant certifié

Le respect de toutes ces mesures sera garanti par des audits techniques internes. Ces contrôles sont effectués en cours et à la fin de chaque construction de magasin. Cette démarche « qualité » s'inscrit dans le suivi des matériaux et des techniques de construction, mais également dans le suivi de la consommation énergétique du projet.

☑ **Un système de gestion du bâtiment (GTB)**, pour optimiser le consommation d'énergie.

☑ **Un système d'éclairage économe en énergie :**

↳ Pour concilier confort visuel et attitude responsable face à l'environnement, LIDL développe dans ses magasins un nouveau système d'éclairage par des **luminaires suspendus « Full LED »**.

↳ La durée de l'éclairage sera dimensionnée en fonction de l'activité : 1/3 de l'éclairage s'allumera automatiquement à l'arrivée du personnel le matin et les 2/3 restants s'allumeront lors de l'ouverture du magasin. Et inversement le soir entre la fermeture du magasin et le départ du personnel.

↳ L'éclairage des réserves, du quai et des locaux sociaux s'effectuera par détecteur de présence.

↳ L'éclairage extérieur se fera par des candélabres et des lampes extérieures Full LED. Pour des raisons de sécurité, il s'allume à 5h30 du matin, un peu avant l'arrivée du personnel, et s'éteint le soir automatiquement après leur départ. Aucun éclairage extérieur (enseigne ou luminaires) n'est allumé pendant la nuit.

☑ **Des installations frigorifiques performantes :**

↳ Des installations frigorifiques permettant d'**économiser environ 50% d'énergie par rapport à des installations classiques**.

↳ **Des rideaux de nuit** pour éviter des déperditions thermiques vers la surface de vente.

↳ Une **régulation de la production frigorifique**.

↳ Des **Bacs surgelés et bi-température**.

## II / LES ENERGIES RENOUVELABLES INTEGREES AU PROJET ET LEUR CONTRIBUTION A LA PERFORMANCE ENERGETIQUE DES BÂTIMENTS

### 1) *Une toiture photovoltaïque pour le magasin d'Armentières*

LIDL s'investit dans l'éco responsabilité de ses projets. Pour rappel, la loi soumet la construction de nouveaux bâtiments commerciaux à la condition qu'ils intègrent sur leur toiture un procédé de production d'énergie renouvelable, depuis le 1er janvier 2017.

L'enseigne installe donc un dispositif photovoltaïque sur ses constructions neuves sur tout le territoire.

A Armentières, LIDL développera sur le projet une partie de toiture photovoltaïque (environ 500 m<sup>2</sup>).

Grâce à l'ensoleillement, mais aussi par l'orientation idéale du foncier, l'installation de cet équipement s'inscrit dans une démarche globale de promotion des énergies renouvelables. L'installation de cet équipement s'inscrit dans une démarche globale de promotion des énergies renouvelables.



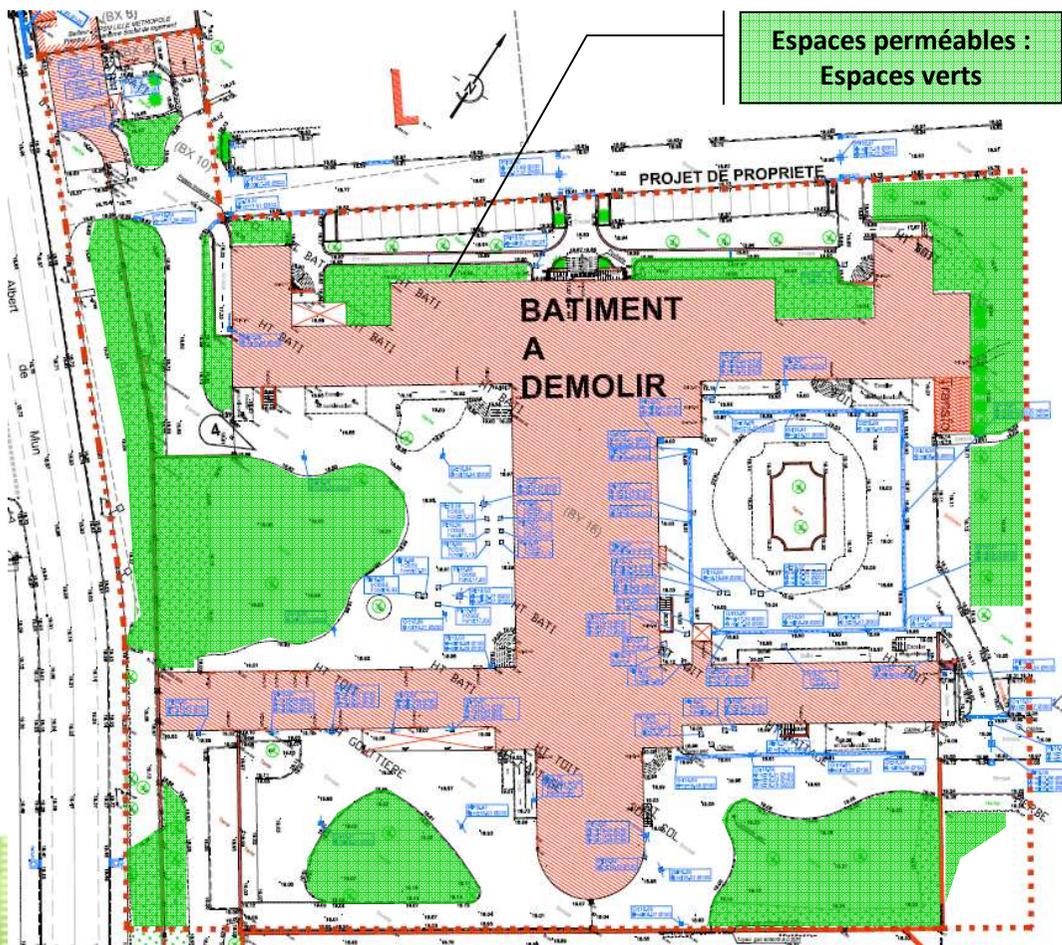
Panneaux  
photovoltaïques

### III / LES MESURES PROPRES A LIMITER L'IMPERMEABILISATION DES SOLS

Afin de renforcer les mesures pour limiter l'imperméabilisation, le site bénéficiera de nombreux aménagements paysagers :

- Le projet libère 4 656 m<sup>2</sup> d'espaces verts (contre environ 3 000 m<sup>2</sup> actuellement) sur une emprise de 12 090 m<sup>2</sup> soit plus de 38% du foncier utilisé (en respect du PLU qui réclame au minimum 30% d'espaces verts et pour conserver une cohérence d'aménagement = Respect des attentes réglementaires (loi Biodiversité) et des attentes locales de faire de cet espace une vitrine qualitative de l'entrée de ville). A noter que les surfaces imperméables représentent actuellement 8 551 m<sup>2</sup> (70,7%) alors que suite au projet elles représenteront 5 950 m<sup>2</sup> (49,21%).

- La majorité des places de stationnement seront perméables.



## IV / LES MESURES POUR LA GESTION DES EAUX PLUVIALES

### 1) Gestion des eaux pluviales

#### - Traitement des eaux pluviales

L'ensemble des eaux pluviales seront infiltrées directement à la parcelle par bassin (380 m<sup>3</sup> déterminé sur un retour de pluie sur 20 ans) et noues paysagères. Il est prévu un rejet sur le réseau public pour le trop plein avec un débit de fuite de 4l/s.

## V / LES MESURES DE PROTECTION DE LA FAUNE ET DE LA FLORE

### 1) Les zones de protection de la faune et de la flore

**Natura 2000** : Les deux textes de l'Union les plus importants sont les directives « Oiseaux » (1979) et « Habitats faune flore » (1992). Elles établissent la base réglementaire du grand réseau écologique européen. Les sites désignés au titre de ces deux directives forment le réseau Natura 2000.

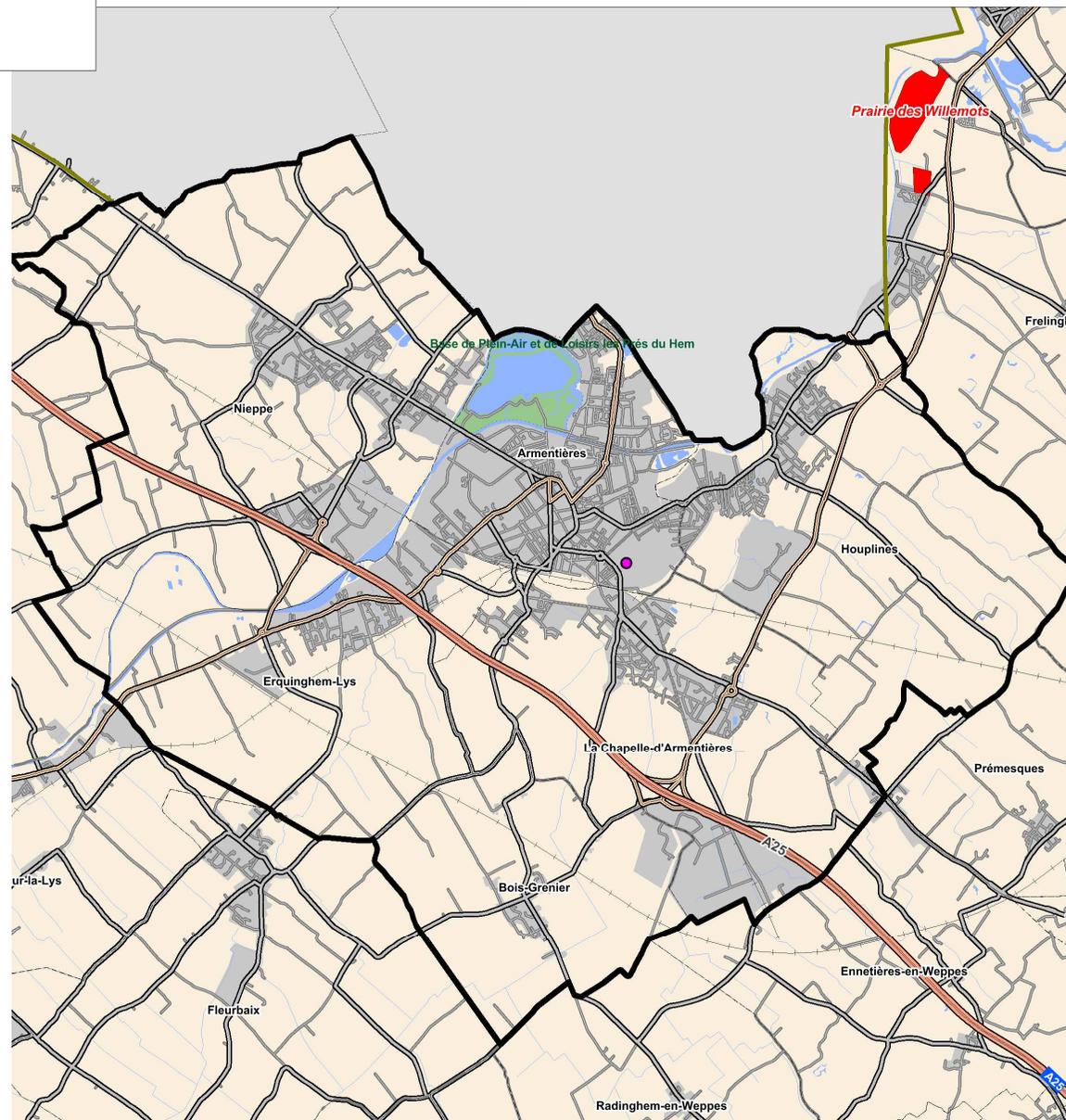
**Le site n'est pas concerné par une zone Natura 2000.**

**Arrêté de protection de biotope** : Ces arrêtés préservent des biotopes pour la survie d'espèces protégées. Le terme biotope doit être entendu au sens large de milieu indispensable à l'existence des espèces de la faune et de la flore.

**Le site du magasin n'est pas concerné par un arrêté de protection de biotope.**

# CARTOGRAPHIE DES ZONES NATURA 2000 ET DE PROTECTION DE BIOTOPE

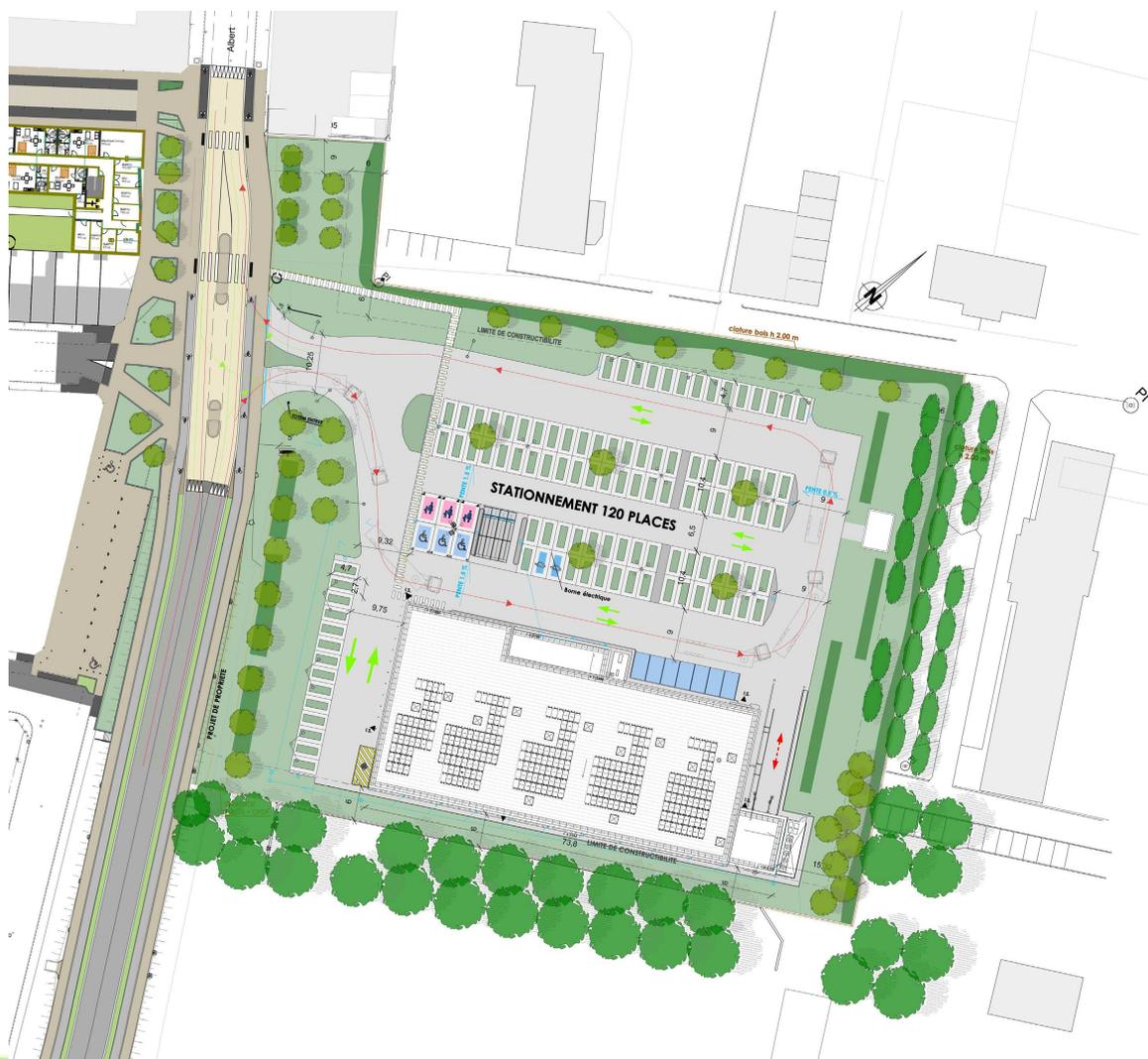
-  Contour de la zone de chalandise
-  Zone protégée selon les arrêtés de protection de biotope
-  Site d'Intérêt Communautaire (Natura 2000)
-  Zone de Protection Spéciale (Natura 2000)
-  Cours d'eau
-  Fleuve/Etang/Bassin
-  Bois/Forêts/Espaces verts
-  Zone urbaine (habitations et zones d'activités)



 **PROJET**

## VI / L'INTEGRATION DU PROJET DANS LE PAYSAGE

### OBJECTIFS CIBLES DES ESPACES VERTS



#### S'inscrire dans un contexte arboré de qualité

L'objectif est de conserver et de mettre en valeur le maximum d'arbres de haute-tiges existants dans le périmètre de notre site et aux abords du site.

De nombreux arbres adultes notamment sur la frange Est de l'opération créent un écran végétal dense, permettant de réduire l'impact du bâtiment dans son environnement proche, et créant un fond de scène verdoyant qualitatif pour les usagers du site.

En façade Nord-Est, trois alignements d'arbres palissés créent un filtre végétal très dense, une séparation physique avec les ensembles bâtis situés au-delà.

L'ensemble des arbres palissés constituant ces alignements seront conservés et mis en valeur dans notre projet d'aménagement.

#### Des plantations d'arbres complémentaires

Notre implantation nécessite inévitablement l'abattage de certains arbres situés à l'intérieur de la parcelle. De nouvelles plantations d'arbres de haute-tige, judicieusement positionnés pour compléter un alignement existant ou créer une mise en scène à l'entrée du parking, viendront compenser les arbres abattus.

#### Un traitement qualitatif le long de la rue Albert de Mun

Les arbres existants longeant la rue Albert de Mun seront abattus. D'autres arbres seront plantés de part et d'autre de la chaussée, en lien avec le projet de zone de rencontre.

Notre projet d'aménagement prévoit la suppression des massifs arbustifs ainsi qu'une suppression partielle du mur d'enceinte maçonné.

Il est prévu la création d'un massif de plantations en limite parcellaire, au pied des arbres de haute-tige, afin de créer un filtre végétal de qualité, avec une hauteur maximale d'1,50m, laissant une certaine transparence vers l'intérieur de la parcelle.

Ce massif de plantations associera des arbustes, des graminées et des vivaces, permettant d'apporter des variations de couleurs de feuillage et de floraisons au fil des saisons.

#### Le massif arbustif périphérique

En façade Nord et Est, afin de dissimuler la vue vers le parking, un massif arbustif de hauteur 1,50m en moyenne sera implanté en limite parcellaire. Ce massif sera composé majoritairement d'essences persistantes jouant le rôle d'écran végétal tout au long de l'année.

#### Un entretien limité des espaces verts

Hormis les massifs de plantations réalisés en limite parcellaire de l'opération, l'ensemble des surfaces d'espaces verts sont engazonnées, et d'un seul tenant. Il n'y a pas d'espaces résiduels de quelques mètres carrés, problématiques dans une logique d'entretien du site.

La densité de l'opération et le caractère très urbanisé du site ne nous permettent pas la mise en place de techniques alternatives de type noues paysagères ou bassin d'infiltration. Le stockage des eaux pluviales sera réalisé par la mise en place d'ouvrages enterrés (caissons enterrés, stockage de type chaussée réservoir).

## PLAN DE MASSE DES EXTERIEURS



## Vue aérienne actuelle



# Axonométrie



## Perspective



**PARTIE 5**

**EVALUATION DES RISQUES ET MESURES MISES EN PLACE**



# I / EVALUATION DES RISQUES ET MESURES MISES EN PLACE

## 1) Evaluation des risques naturels, technologiques ou miniers

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

- Engins de guerre
- Séisme (zone de sismicité faible - niveau 2)
- Inondation (PPRI de la Lys aval - Prescrit le 13/07/2000 - **Projet = non impacté**)
- Remontée de nappes - **Projet = sensibilité très faible pour la remontée de nappes**
- Transports de marchandises dangereuses
- Mouvement de terrain - **Projet = Non impacté**
- Retrait et gonflement des argiles : **Aléa moyen**

Il existe 14 installations industrielles dans un rayon de 500 mètres du projet. Aucune en SEVESO.

Le projet a pris en compte ces éléments, au niveau de la conception de l'ouvrage et des aménagements à mettre en place (si nécessaire). Dans le cadre du projet présenté, il n'y a pas de mesures particulières à prendre sur le site concerné.

**Le site d'étude n'est pas concerné par la base de donnée BASOL.** A noter que 4 sites BASOL se situent dans un rayon de 2000 m autour de la zone d'étude.

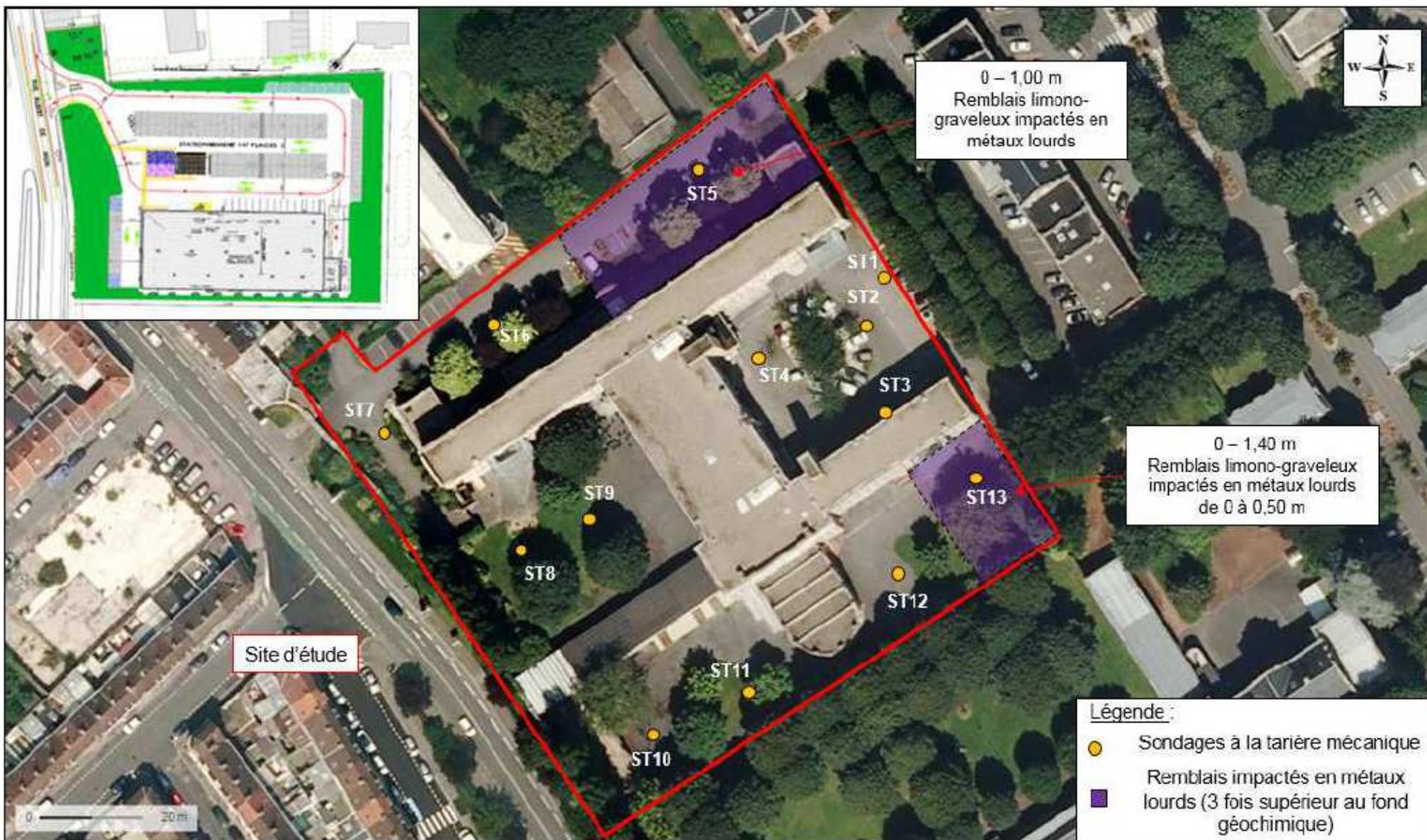


Figure 11 : Localisation des sites BASOL

Le site d'étude présent au sein de l'Etablissement de Public de Santé Mentale est répertorié comme site BASIAS car une ancienne activité de blanchisserie était développée sur le site (plus en activité à ce jour). Cette activité est située plus à l'Est du foncier du projet et ne concerne donc pas notre demande. De plus, d'autres sites BASIAS sont constatés à proximité de la zone d'étude et davantage sur la partie Ouest. 24 sites BASIAS sont présents dans un rayon de 500 m autour de site à l'étude.



Figure 12: Localisation des sites industriels BASIAS recensés à proximité de la zone d'étude

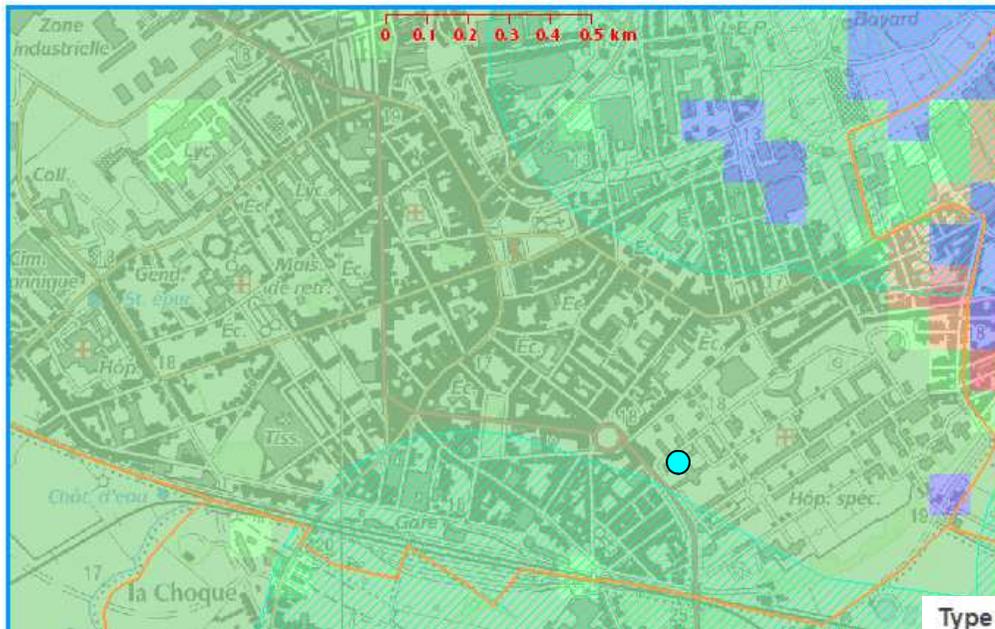


Afin de favoriser l'infiltration dans le terrain naturel, les zones impactées par des métaux lourds seront traitées (Evacuation des terres et remblais avec de la terre végétale).

D'après la base de données des Installations Classées du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, **aucun site n'est situé sur la zone d'étude en tant qu'ICPE.**



Figure 13: Localisation des sites ICPE à proximité du site d'étude



PROJET ●

### Légende socle

- Nappe sub-affleurante
- Sensibilité très forte
- Sensibilité forte
- Sensibilité moyenne
- Sensibilité faible
- Sensibilité très faible
- Non réalisé

### Légende sédiment

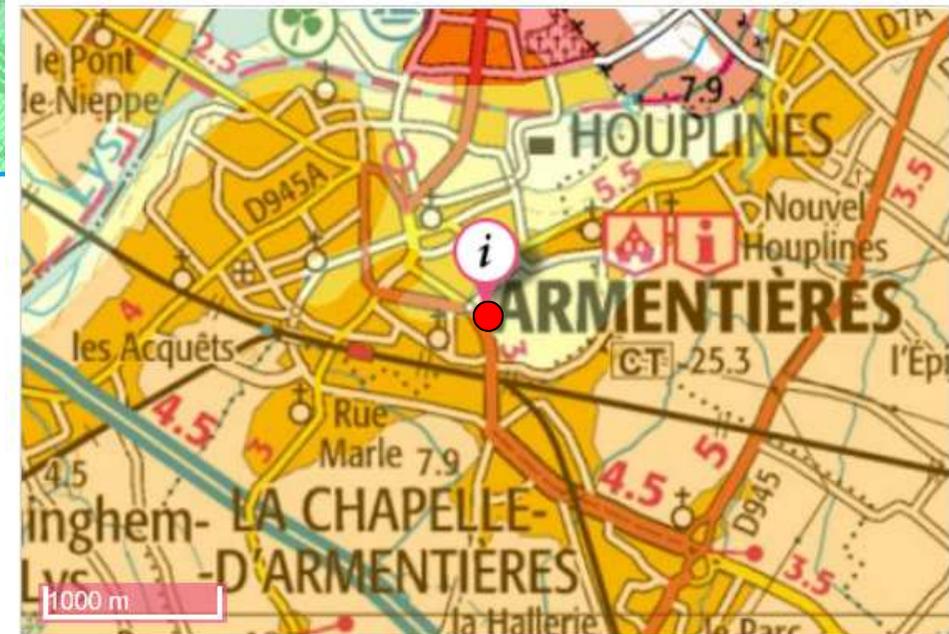
- Sensibilité très faible à inexistante
- Sensibilité très faible
- Sensibilité faible
- Sensibilité moyenne
- Sensibilité forte
- Sensibilité très élevée, nappe affleurante
- Non réalisé



PROJET ●

- Aléa fort
- Aléa moyen
- Aléa faible
- A priori nul

Type d'exposition de la localisation : Aléa moyen



Source: BRGM

[Pour plus de détail](#)





Préfecture du Nord

### Commune de Armentieres

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

1. Annexe à l'arrêté préfectoral n° \_\_\_\_\_ du 21/04/11 mis à jour le \_\_\_\_\_

2. Situation de la commune au regard d'un ou plusieurs plans de prévention de risques naturels prévisibles [ PPRn ]  
 La commune est située dans le périmètre d'un PPR n \_\_\_\_\_ oui  non   

Prescrit (PPRI de la Lys aval)	date: 13/07/2000	aléa: Inondation
_____	date: _____	aléa: _____
_____	date: _____	aléa: _____
_____	date: _____	aléa: _____
_____	date: _____	aléa: _____
_____	date: _____	aléa: _____
_____	date: _____	aléa: _____

 Les documents de référence sont :  
 PPRI de la Lys prescrit \_\_\_\_\_ Consultable sur Internet   
 \_\_\_\_\_ Consultable sur Internet   
 \_\_\_\_\_ Consultable sur Internet

3. Situation de la commune au regard d'un plan de prévention de risques technologiques [ PPR t ]  
 La commune est située dans le périmètre d'un PPR t \_\_\_\_\_ oui  non   

_____	date: _____	effet: _____
_____	date: _____	effet: _____
_____	date: _____	effet: _____

 Les documents de référence sont :  
 \_\_\_\_\_ Consultable sur Internet   
 \_\_\_\_\_ Consultable sur Internet   
 \_\_\_\_\_ Consultable sur Internet

4. Situation de la commune au regard du zonage réglementaire pour la prise en compte de la sismicité  
 en application des articles R 563-4 et R 125-23 du code de l'environnement modifiés par les décrets n°2010-1254 et 2010-1255  
 La commune est située dans une zone de sismicité Forte zone 5 Moyenne zone 4 Modérée zone 3 Faible zone 2  Très faible Zone 1

5. Cartographie  
 extraits de documents ou de dossiers permettant la localisation des immeubles au regard des risques encourus  
 Extrait de l'aléa du PPRI de la Lys prescrit le 13/07/2000 (crue centennale type PPR)  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

6. Arrêtés portant ou ayant porté reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle ou technologique  
 La liste actualisée des arrêtés est consultable sur le site portail www.prim.net dans la rubrique « Ma commune face aux risques »

Le préfet de département

INFORMATION SUR LES RISQUES MAJEURS

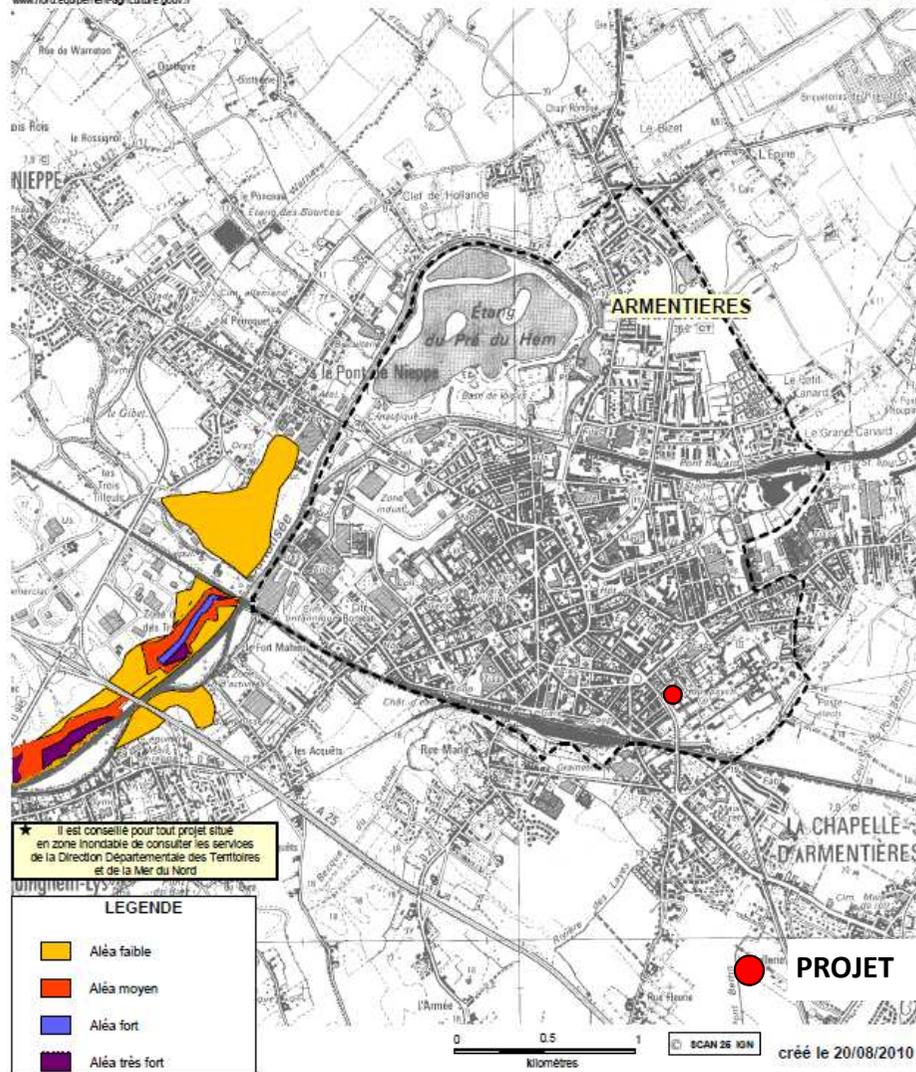


RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER DU NORD  
Unité Prévention Connaissance  
Information sur les Risques  
44, rue de Tournai  
BP 289  
59039 LILLE CEDEX  
www.nord.equipement-agriculture.gouv.fr

### EXTRAIT de l'aléa de la Lys (crue centennale type PPR) Commune d'ARMENTIERES



Ech:1/25000



## II / EVALUATIONS DES RISQUES ET MESURES PROPRES A ASSURER LA SECURITE EN PHASE CHANTIER

Le chantier du magasin sera protégé et placé sous surveillance. Une sensibilisation aux risques de malveillance sera prodiguée au personnel qualifié intervenant sur le site. La volonté d'excellence que LIDL développe se retranscrit à tous les niveaux.

Cela se traduit par un chantier :

- **Protégé** : car cloisonné par des barrières et placé sous alarme, avec au besoin la présence d'un vigile lors des phases les plus sensibles (plomberie, électricité). Une limitation et un contrôle des accès au chantier seront également mis en place, afin de prévenir les accidents liés à des intrusions et de limiter les dégradations. De même, les livraisons importantes seront l'objet d'une déclaration aux services des forces de l'ordre. Hors période d'activité, les outils et matériels de valeur seront retirés tandis que le matériel utilisé la journée sera stocké le soir dans des conteneurs cadenassés, hors de la vue des passants. Les engins seront également positionnés de manière à rendre plus difficile leur enlèvement, et bénéficieront d'un marquage physique ainsi que d'un relevé des numéros de série et signes particuliers afin de faciliter leur recherche.
- **Court** : grâce à la maîtrise du concept immobilier et au recours à un architecte et des entreprises locaux. Seront évités les approvisionnements trop à l'avance, notamment les veilles de week-end.
- **Limitant au maximum les nuisances** : avec une implantation étudiée et un flux de camions réduit à son strict minimum, notamment grâce au réemploi des terres sur site (déblai/remblai).

