

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 :
27/03/2019

Dossier complet le :
27/03/2019

N° d'enregistrement :
2019-0061

1. Intitulé du projet

Construction d'un magasin Leroy Merlin sur la commune de Lomme

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

L'IMMOBILIERE LEROY MERLIN FRANCE

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

Thomas BOURET-NOUHIN, représenté par Nathalie TYCHON

RCS / SIRET

4 2 1 2 2 7 2 2 4 0 0 0 1 9

Forme juridique SA

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.))
N°39	Opération d'aménagement créant une SDP de 12 300 m ² environ, sur un terrain d'une superficie de 32 098 m ² , dont 23 610 m ² en zone UX et 8 488 m ² en zone AUCa
N°41	Création d'environ 550 places de parking en R+2 et R+3 partiel du bâtiment, dont 135 laissées à disposition pour le personnel de l'enseigne Carrefour en R+2.

4. Caractéristiques générales du projet

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

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

Le projet situé sur la commune de Lomme, s'inscrit dans la zone commerciale et récréative du Grand But. Celle-ci est composée de grandes enseignes commerciales (IKEA, Carrefour...) et d'espaces de loisirs (cinéma, bowling, centre des arts du cirque, salle d'escalade, restaurants à thème..) sur une surface d'environ 45 ha.

Le projet situé en limite nord de cette zone commerciale, consiste en la création sur un terrain de 32 000 m² environ, d'un magasin pour environ 12 300 m² de SDP et aménagements associés (cours de vente et logistiques, voiries, parking, aménagements paysagers). L'ensemble des constructions occupe une emprise de 14 100 m² environ, les aménagements paysagers en pleine terre représentent environ 15 580m² de l'emprise totale.

Le projet s'organise sur 4 niveaux:

- RDC : surface de vente intérieure et cour de vente extérieure accessible en véhicules, encadrant une zone logistique
- R+1 partiel : bureaux des collaborateurs en mezzanine de la surface de vente
- R+2 : aire de stationnement venant couvrir la surface de vente et la cours de logistique + Réserve pour retrait des marchandises
- R+3 partiel : aire de stationnement complémentaire

4.2 Objectifs du projet

Inscrit dans le cadre d'une réflexion urbaine et paysagère, qui s'englobe dans une démarche plus globale en cours d'étude par HURBAN sur l'évolution du site du Grand But, il est proposé la création d'une enseigne commerciale pour environ 12 300 m² de SDP, en proposant une architecture sobre et contemporaine, la mise en oeuvre de solutions végétales, l'intégration totale des zones logistiques masquées de la vue, valorisant ainsi le site. Le projet prend place pour partie sur un parking aérien qui sera démolit. Le projet sera engagé en proposant une superposition des fonctions. Des parkings seront positionnés en toiture au dessus des surfaces de vente et de la cour logistique. Cette démarche permettra d'éviter l'étalement urbain ainsi que l'imperméabilisation des sols liée au parking aérien de plain-pied. De plus il est prévu de mutualiser des espaces avec l'enseigne Carrefour en intégrant dans le projet des parkings pour leurs collaborateurs. En ce qui concerne la cour logistique, il est prévu de la couvrir afin d'apporter plus de confort pour les collaborateurs et clients, de masquer la vue sur celle-ci et de limiter les nuisances liées à cette zone logistique. Par ailleurs, pour répondre aux enjeux d'aménagement et de développement du territoire, le projet sera conçu en respectant les normes environnementales actuelles et en prévision des futures. Il sera respectueux de son environnement, de sa construction à son exploitation. Le niveau d'exigence de ce projet portera notamment sur plusieurs thèmes: Une gestion économe de l'énergie, une sobriété et une efficacité énergétique; - La construction du magasin suivra une démarche BREEAM niveau very good; - Respect d'une charte chantier vert à faible impact environnementale; - Optimisation du choix des matériaux en fonction des critères environnementaux; Des espaces permettant d'optimiser les conditions d'accueil des clients; -Une prise en charge des déchets générés par l'activité du magasin.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

le projet sera réalisé en deux phases et comprendra: la réalisation des aménagements suivants:

- Phase 1: démolition du parking existant
- Phase 2:
 - création d'un bâtiment commercial pour environ 12 300m² de SDP support d'un parking de 550 places
 - création des aménagements paysagers

Les installations de chantier seront localisées dans le périmètre de l'opération.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le magasin sera ouvert environ 303 jours par an: du lundi au samedi de 9h à 20h.

L'accès clientèle se fera depuis les accès suivants:

- pour les modes doux via le parvis qui sera créé sur la façade Est donnant sur la rue du château d'Isenghien. Un cheminement piéton existant le long de la façade Sud du projet, sera conforté dans le cadre de la requalification de cette voie; il permettra de connecter l'entrée du magasin au pôle d'échange Saint-Philibert (métro et bus) en 5 minutes de marche environ.
- pour les véhicules légers:
 - l'entrée au parking aérien se fera via la rue au Sud longeant l'arrière du magasin Carrefour. Et la sortie du parking est gérée à l'Est via la rue château d'Isenghien.
 - L'entrée et la sortie de la cour des matériaux se feront depuis la rue au Sud longeant l'arrière du magasin Carrefour.
- pour les poids lourds, l'entrée et la sortie de la cour logistique se feront depuis la rue au Sud longeant l'arrière du magasin Carrefour.

Selon une étude menée par le bureau d'étude EGIS le trafic généré par le magasin serait de l'ordre de 550 véhicules en entrée/ sortie en heure de pointe du soir.

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).

CDAC (Commission départementale d'aménagement commercial)

Permis de construire
Dossier "Loi sur l'eau"

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Assiette foncière de l'opération	3,2 ha
Surface totale de plancher créée	env. 12 300 m ²
Hauteur maxi	17,10 (au droit des réserves en R+2, 16,20m sur le reste du bâtiment)
Nombre de places de parking	550 places (dont 135 mises à disposition des collaborateurs de l'enseigne Carrefour)

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Rue du Grand But
59160 Lomme (Lille)

Coordonnées géographiques¹

Long. 50° 65' 28" N Lat. 02° 97' 71" E

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

Point de départ :

Long. ° ' " Lat. ° ' "

Point d'arrivée :

Long. ° ' " Lat. ° ' "

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

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

Oui

Non

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

Oui

Non

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

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

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

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe en dehors de Z.N.I.E.F.F., la plus proche se situant à environ 6 km au nord-ouest. Il s'agit de la ZNIEFF de type 1 Les prés entre deux eaux à Houplines (cf. Annexe cartographique).
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 au cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le PPBE métropolitain a été adopté par le Conseil de la MEL en décembre 2015. Ce document cartographie les zones de bruit liées aux transports et aux ICPE, définit les zones à enjeux, et inventorie les actions à mener par la collectivité pour réduire les nuisances. Il n'est pas prescriptif pour les bâtiments à construire. Le site est concerné par le bruit routier. La D654 qui longe le site à l'ouest répertoriée en catégorie 3 au classement sonore des infrastructures de transports terrestres
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Une étude de délimitation et de caractérisation est en cours. Une zone humide de 580 m ² a été délimitée. En l'état actuel des études, le projet ne peut maintenir en l'état cette zone humide. Des mesures de compensation seront définies suite à l'étude en cours et seront détaillées dans le dossier loi sur l'eau.

<p>Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?</p> <p>Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La ville de Lille à laquelle est rattachée la ville de Lomme est concernée uniquement par un PPRI ruissellement prescrit depuis 2001. La cartographie de l'aléa n'est pas disponible à ce jour.</p> <p>Un PER mouvements de terrain (carrières souterraines) a été approuvé par l'Etat en 1990. Le site du projet n'est pas concerné par cet aléa.</p> <p>Un PPRT, Risques industriels -Effets toxiques (Produits Chimiques de loos) , a été approuvé le 30/08/2012. Le site d'étude n'est pas concerné par les prescriptions</p>
<p>Dans un site ou sur des sols pollués ?</p>	<input type="checkbox"/>	<p>Constitué dans sa partie Ouest d'un parking, et dans sa partie Est d'un terrain laissé en friche (ancienne parcelle agricole) aucun site BASIAS ou BASOL n'est recensé sur l'emprise du terrain du projet.</p> <p>Deux sites BASIAS sont recensés à proximité à environ 150m (activité de pressing) et 200m (station service) au sud-ouest, à l'emplacement de l'actuel magasin Carrefour.</p>
<p>Dans une zone de répartition des eaux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La nappe du calcaire carbonifère est classée en ZRE.</p>
<p>Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?</p>	<input type="checkbox"/>	<p>Le site n'est pas concerné par la présence de captages d'adduction d'eau potable. Il se situe également en dehors de périmètres établis autour de ces captages.</p>
<p>Dans un site inscrit ?</p>	<input type="checkbox"/>	<p>Les sites inscrits les plus proches sont situés dans le vieux Lille, soit à environ 6km à vol d'oiseau.</p>
<p>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</p>	<p>Oui</p>	<p>Non</p>
<p>D'un site Natura 2000 ?</p>	<input type="checkbox"/>	<p>Aucun site Natura 2000 n'est situé dans la périphérie immédiate du site.</p> <p>Deux sites Natura 2000, situés sur les territoires français et belges, sont localisés dans un rayon de 20km autour de la zone de projet: le site BE32001 « Vallée de la Lys »; et la ZPS FR3112002 « Les cinq tailles ».</p>
<p>D'un site classé ?</p>	<input type="checkbox"/>	<p>Les sites classés les plus proches sont situés à environ 5km à vol d'oiseau, à proximité de la citadelle de Lille:</p> <ul style="list-style-type: none"> -le jardin Vauban, le jardin d'arboriculture et le square Daubenton; -le quai du Wault et les squares Foch et Dutilleul.

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
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendrera pas de prélèvement d'eau directement dans la nappe. Il sera raccordé au réseau public de distribution d'eau potable. L'arrosage des espaces verts sera assuré pour partie par les eaux pluviales. Dans la métropole, le réseau AEP est alimenté à partir de la nappe de la craie, de la nappe du calcaire carbonifère, et d'un captage dans la Lys. La consommation d'eau courante pour ce type de projet est estimée en moyenne à 3000 m ³ /an pour les consommations du magasin (eau courante + entretien + sprinkler)
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A ce stade du projet, les ressources nécessaires en matériaux ne sont pas connues. Toutefois les constructions comme les aménagements futurs respecteront globalement les niveaux des terrains actuels et s'inscriront dans le relief existant. Une stratégie de gestion globale des déblais remblais sur l'ensemble du site sera instaurée. Le projet générera des matériaux de déconstruction, en lien avec la démolition du parking existant, qui seront valorisés dans la mesure du possible.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A ce stade du projet, les ressources nécessaires en matériaux de construction ne sont pas connues. Toutefois les constructions comme les aménagements futurs respecteront globalement les niveaux des terrains actuels et s'inscriront dans le relief existant. Une stratégie de gestion globale des déblais remblais sur l'ensemble du site sera instaurée.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Constitué d'un parking et d'un terrain en friche, le site prend place dans une zone commerciale encerclée par les infrastructures routières qui représentent une barrière physique pour de nombreuses espèces. Seul le Parc Naturel de Lomme, situé à environ 200 m au nord-est, aménagé en espace de loisirs et accueillant l'école du cirque, et prochainement les activités du L.U.C. (Lille Université Club) constitue le principal espace naturel du secteur.
	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"/>	Les sites Natura 2000 les plus proches sont : la ZPS française (FR3112002) "Les cinq tailles" à environ 19 km à vol d'oiseau, et le site belge BE32001 "Vallée de la Lys" à environ 7 km à vol d'oiseau. Aucun lien fonctionnel ou physique n'existe entre le site et ces zones protégées.

	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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est situé pour partie (environ 1.2 ha), sur une ancienne parcelle agricole actuellement laissée en friche et classée en zone UX (zone à dominante commerciale) au PLU de Lille Métropole dans sa modification entrée en vigueur le 13 mai 2017.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site est concerné par le risque Retrait/Gonflement des argiles (aléa moyen). Des reconnaissances de sol et des dispositions constructives adéquates permettront de tenir compte de ce risque. Le site se trouve en zone de sismicité faible. D'après la base de donnée du BRGM, de nombreuses cavités souterraines sont recensées sur le territoire de la commune de Lille (Lomme). Toutefois parmi celles dont la position est connue, aucune n'est située au droit du site d'étude.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le site n'accueillera pas d'activités susceptibles de présenter un risque sanitaire.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet va induire des flux de déplacements supplémentaires dans le secteur. Diverses dispositions sont prises dans le projet pour limiter l'usage de la voiture en autosolisme. Le site est desservi en transports en communs, avec l'arrêt St Philibert en face du site, soit environ 100m, qui constitue le terminus de la ligne 2 du métro. Cet arrêt est également desservi par 8 lignes de bus. Une connexion piétonne est présente vers ces lignes depuis le futur parvis du projet.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet engendrera une augmentation du trafic routier (camions de livraison, déplacements des clients et des employés) et donc du bruit de manière permanente. La RD 654 (rue du Grand But) qui longe le site à l'est est répertoriée en catégorie 3 au classement sonore des infrastructures de transports terrestres.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	De manière temporaire, en phase travaux, le projet pourra engendrer des vibrations liées à la construction du magasin et au fonctionnement des engins de chantier. En phase de fonctionnement, la circulation des camions de livraison dans la zone d'activités est susceptible de créer ce type de nuisances.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'éclairage qui sera mis en place sera conforme à la législation concernant les niveaux d'éclairage. Par ailleurs pour limiter les impacts, il sera mis en place du matériel performant (cf. notice explicative). Le site est concerné par les émissions lumineuses des bâtiments de la zone d'activités et l'éclairage public existant dans le secteur.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les seuls rejets polluants seront principalement liés à la circulation routière ainsi qu'au chauffage mis en place. Dans le cadre du projet, la construction respectera à minima la réglementation en vigueur (RT 2012).
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rejet d'eaux pluviales et d'eaux usées liés au fonctionnement du bâtiment. Le projet de gestion des eaux pluviales sera conforme à la réglementation du PLU de la MEL et la doctrine eaux pluviales de la DDTM du Nord. La gestion des eaux de pluie se fera à la parcelle avec tamponnement dans des ouvrages avant rejet à débit limité. Malgré un taux de perméabilité faible, l'infiltration des eaux pluviale sera privilégiée.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet sera relié au réseau d'assainissement.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les déchets générés par l'opération seront d'une part ceux du chantier de démolition du parking existant ainsi que ceux du chantier de réalisation, et d'autre part les déchets liés à l'activité. Ils feront l'objet de tri et de traitement vers les filières de recyclage appropriées.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	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"/>	La partie Est du site prend place sur un ancienne parcelle agricole d'environ 1.2 ha enclavée par l'urbanisation, et actuellement laissée à l'état de friche. Au regard du PLU de Lille Métropole approuvé le 08 octobre 2004, et suite à une modification simplifiée entrée en vigueur le 13 mai 2017, ces terrains sont classés en zone UX (zone à dominante commerciale), UXr pour le parvis Est et AUCa dans l'emprise de la coulée verte. Le projet prend également place pour partie sur un parking aérien existant qui sera modifié et intégré en R+2 du bâtiment (parking dédié).

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

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.

Compte tenu de la nature du projet, de son insertion au sein d'un secteur très urbanisé au nord-ouest d'une zone commerciale existante desservie par des voies routières structurantes et des transports en commun proches, des enjeux environnementaux modestes et des mesures prises par le projet pour limiter son impact sur l'environnement, nous estimons que ce projet devrait être dispensé d'une étude d'impact.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" 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
Notice explicative 4 - cartographie de la zone humide 5 - cartographie du réseau de transport en commun 5 - cartographie du bruit multi exposition 7- plan masse du projet 8- coupes du projet 9- vues d'ambiance 10- plan guide de l'aménagement de la zone du Grand But

9. Engagement et signature

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



Fait à **Lille**

le **8 mars 2019**

Signature


L'IMMOBILIERE LIROY MERLIN FRANCE
SA à conseil d'administration
au capital de 95 319 014 €
Rue Chanzy - Lézennes - 59712 LILLE Cedex 9
Tél : 03 28 80 80 41 Fax : 03 28 80 80 49
RCS Lille 42 227 224

Construction d'un magasin Leroy Merlin sur la commune de Lomme Zone du Grand But

Demande d'instruction au cas par cas



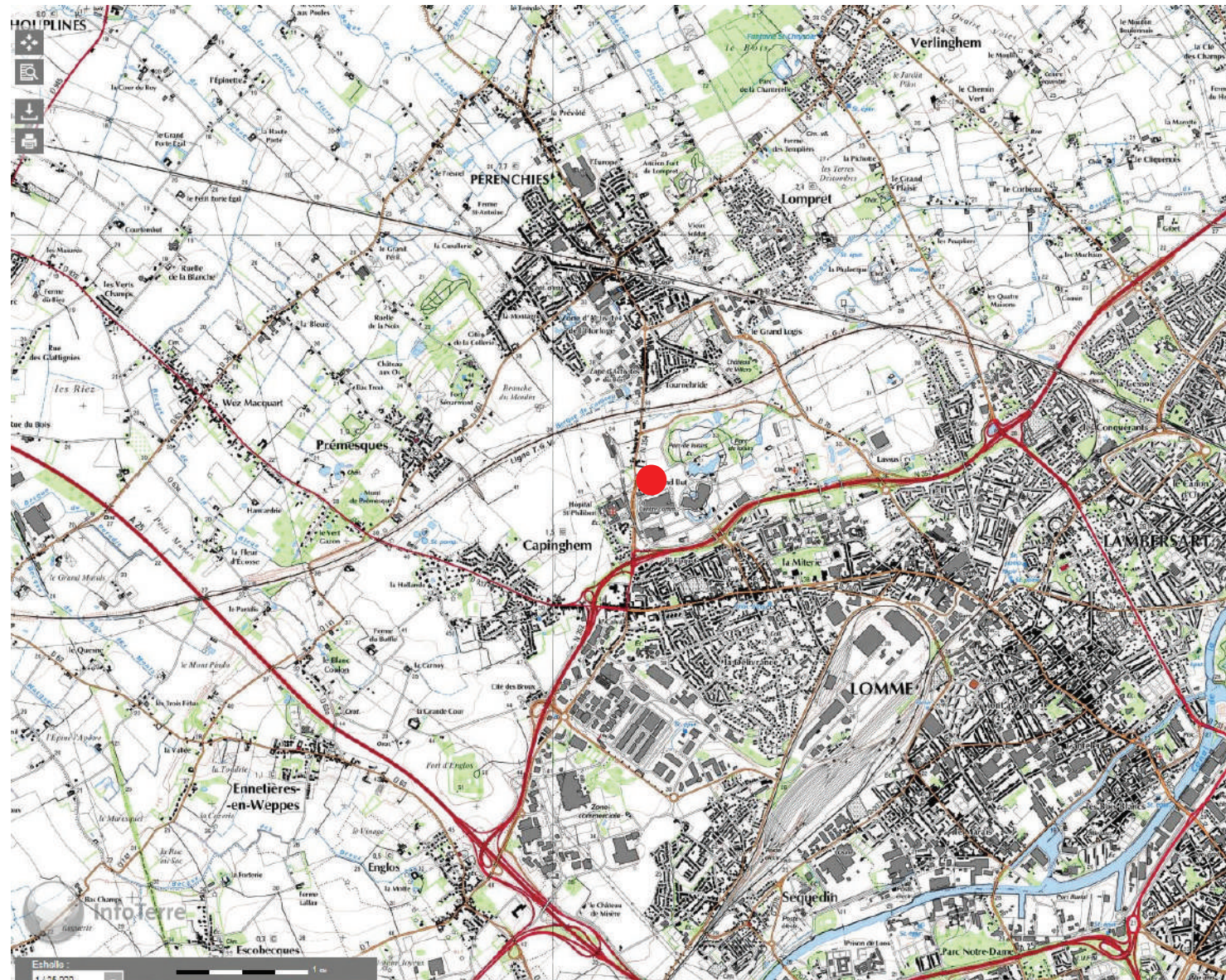
Annexes

Sommaire :

Annexe 1 a : Plan de situation au 1/25000.....	3
Annexe 1 b : Plan de situation rapproché.....	4
Annexe 2 : Reportage photographique en date du 07 février 2019.....	5
Annexe 3 : Situation du projet par rapport aux zones naturelles protégées.....	9
Annexe 4 : Cartographie de la zone humide.....	10
Annexe 5 a : Cartographie du réseau de transport en commun.....	11
Annexe 5 b : zoom sur le pôle d'échange Saint-Philibert.....	12
Annexe 6 : Cartographie du bruit multi exposition (PPBE).....	13
Annexe 7 a : Plan masse du projet	14
Annexe 7 b : Plan masse du rdc.....	15
Annexe 7 c : Plan masse du niveau 2.....	16
Annexe 7 d : Plan masse du niveau 3	17
Annexe 8 : Coupes du projet	18
Annexe 9 : Vues d'ambiance.....	19
Annexe 10 : Plan guide de l'aménagement de la zone du Grand But	20

Annexe 1 a : Plan de situation au 1/25 000

Source: infoterre.brgm.fr

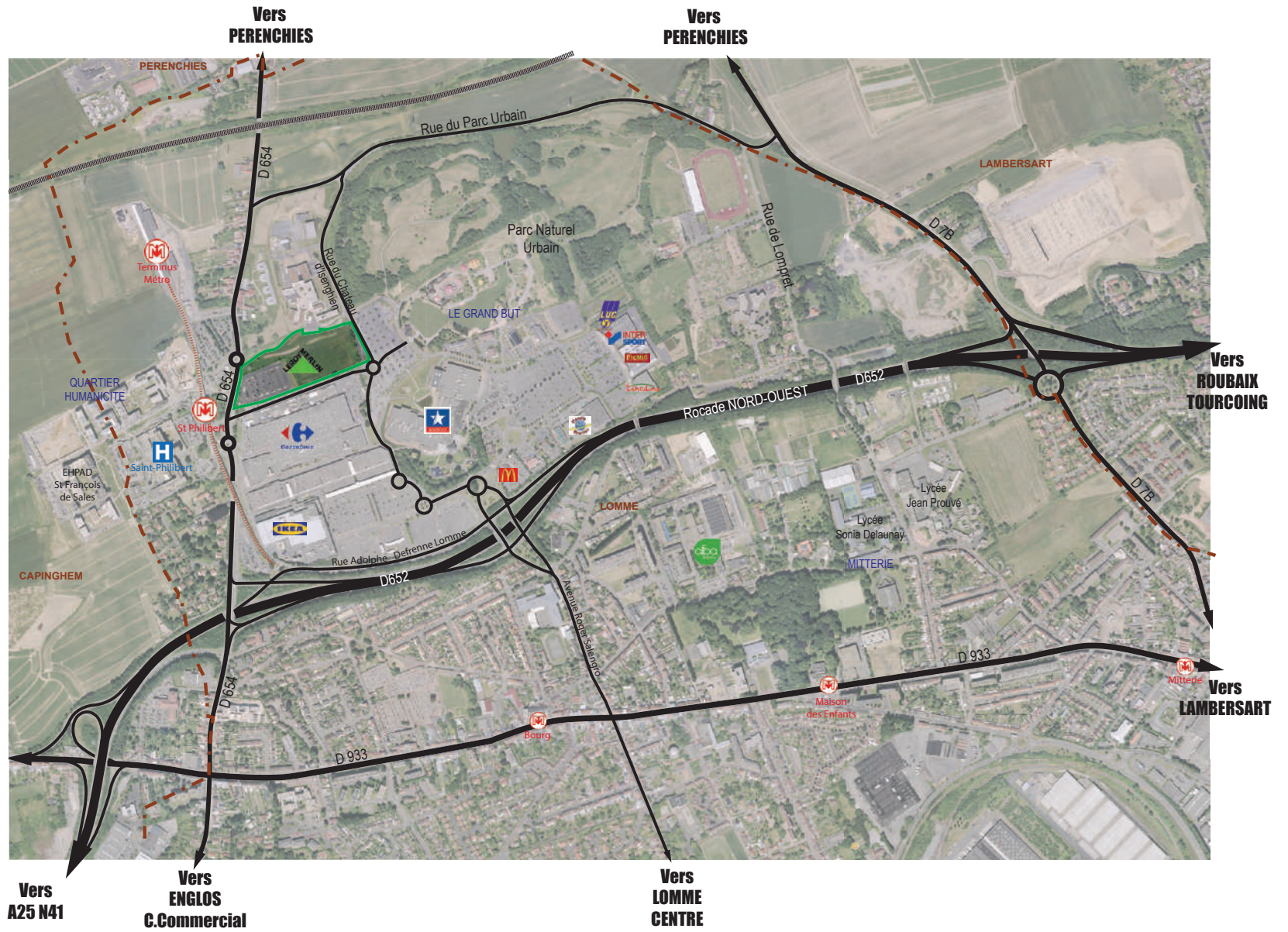


● Site d'étude



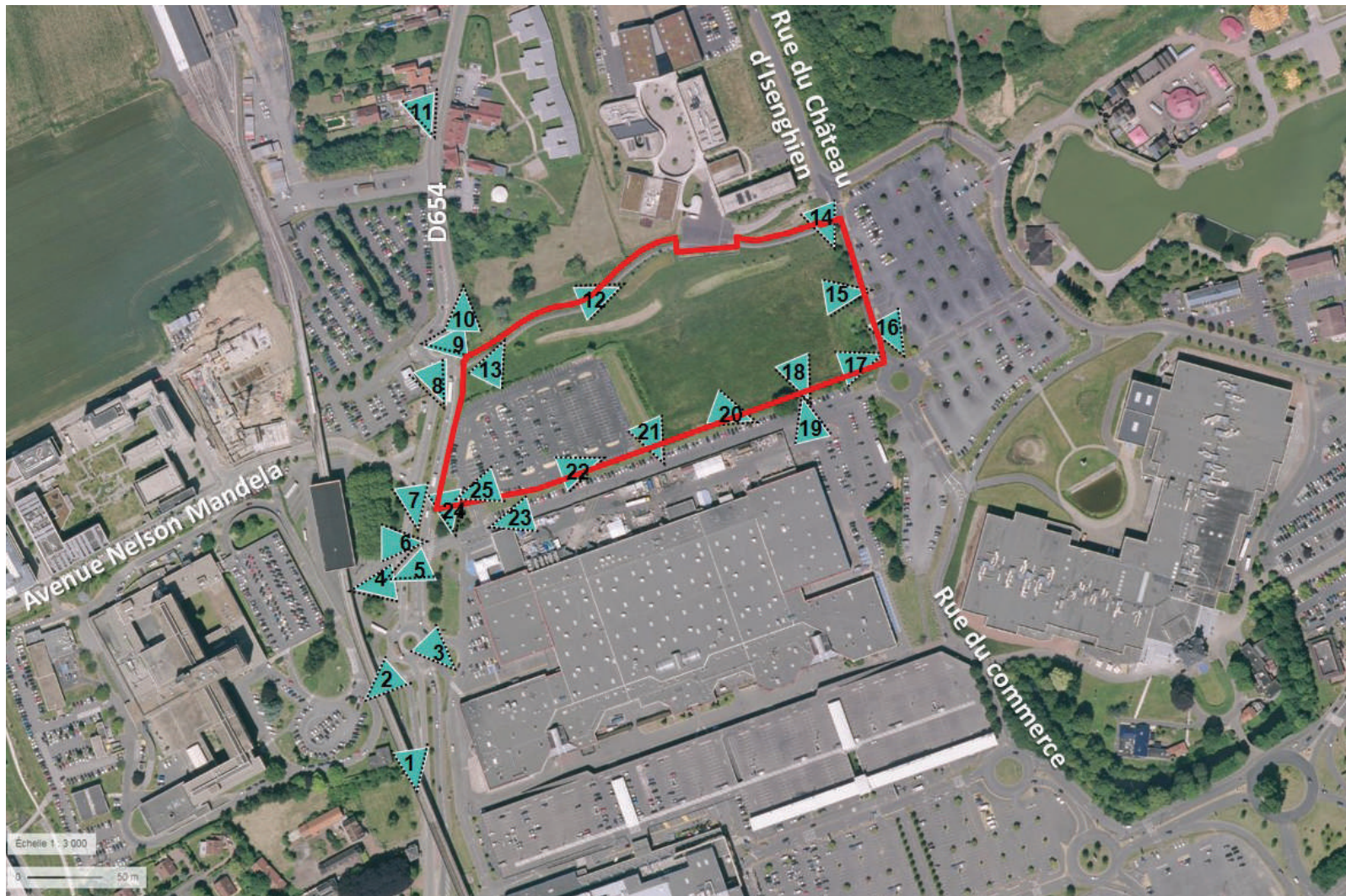
Annexe 1 b : Plan de situation rapprochée

Source: Leroy Merlin



Annexe 2 : Reportage photographique en date du 07 février 2019

Fond de plan: www.geoportail.gouv.fr



 Site d'étude



Annexe 2 : Reportage photographique en date du 07 février 2019

Fond de plan: www.geoportail.gouv.fr



Annexe 2 : Reportage photographique en date du 07 février 2019

Fond de plan: www.geoportail.gouv.fr



Annexe 2 : Reportage photographique en date du 07 février 2019

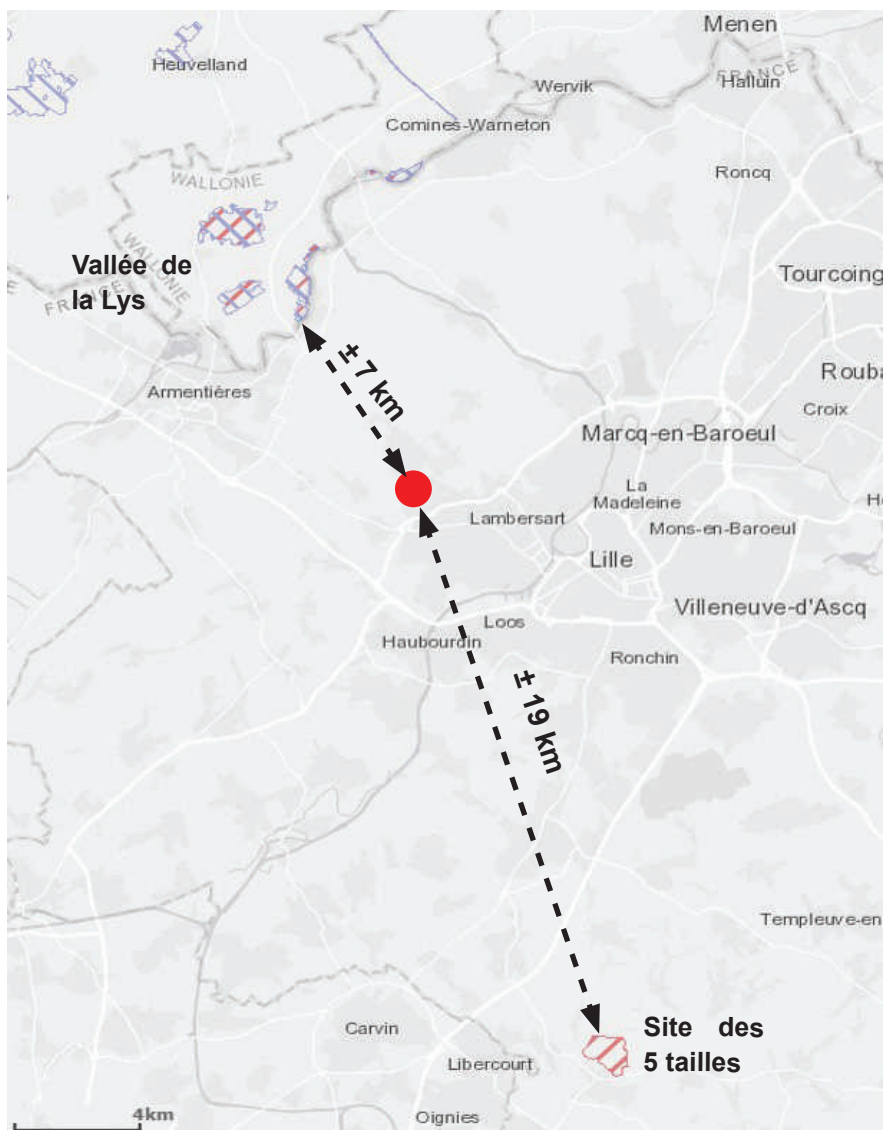
Fond de plan: www.geoportail.gouv.fr



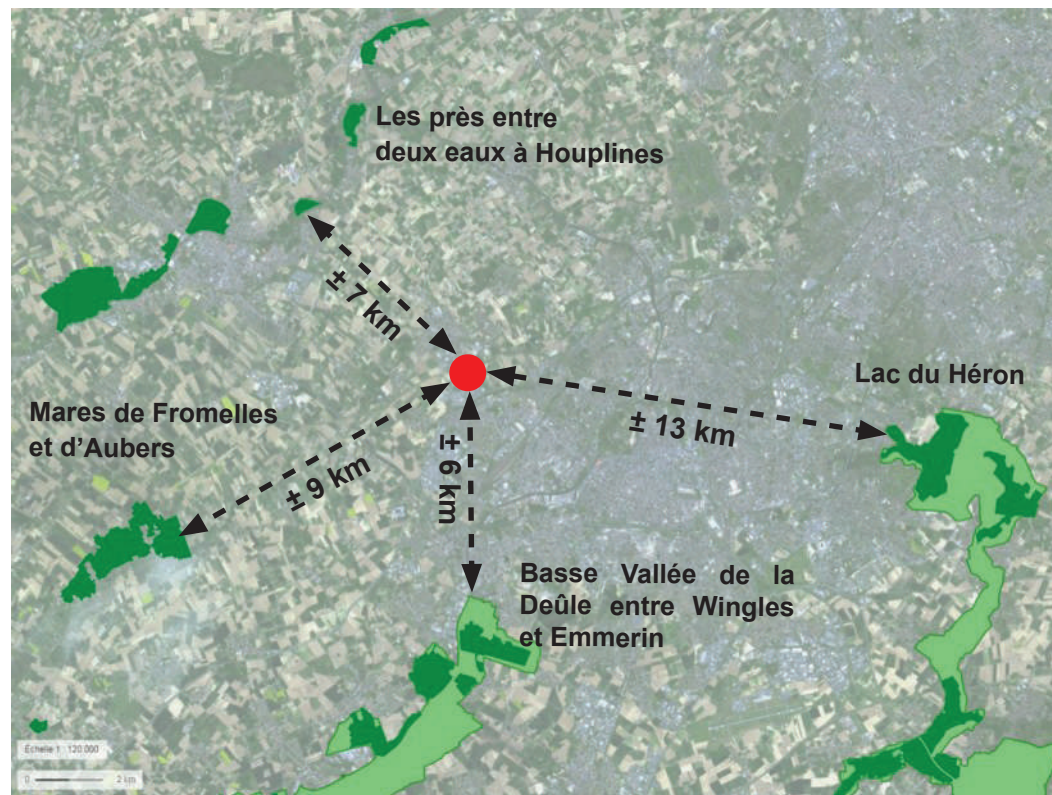
Annexe 3 : Situation du projet par rapport aux zones naturelles protégées

Source: <http://natura2000.eea.europa.eu>; <https://inpn.mnhn.fr>

Les zones Natura 2000



Les ZNIEFF



Natura 2000 – classée au titre de la directive OISEAUX



Natura 2000 – classée au titre de la directive HABITAT



ZNIEFF de type 1



ZNIEFF de type 2



Site d'étude





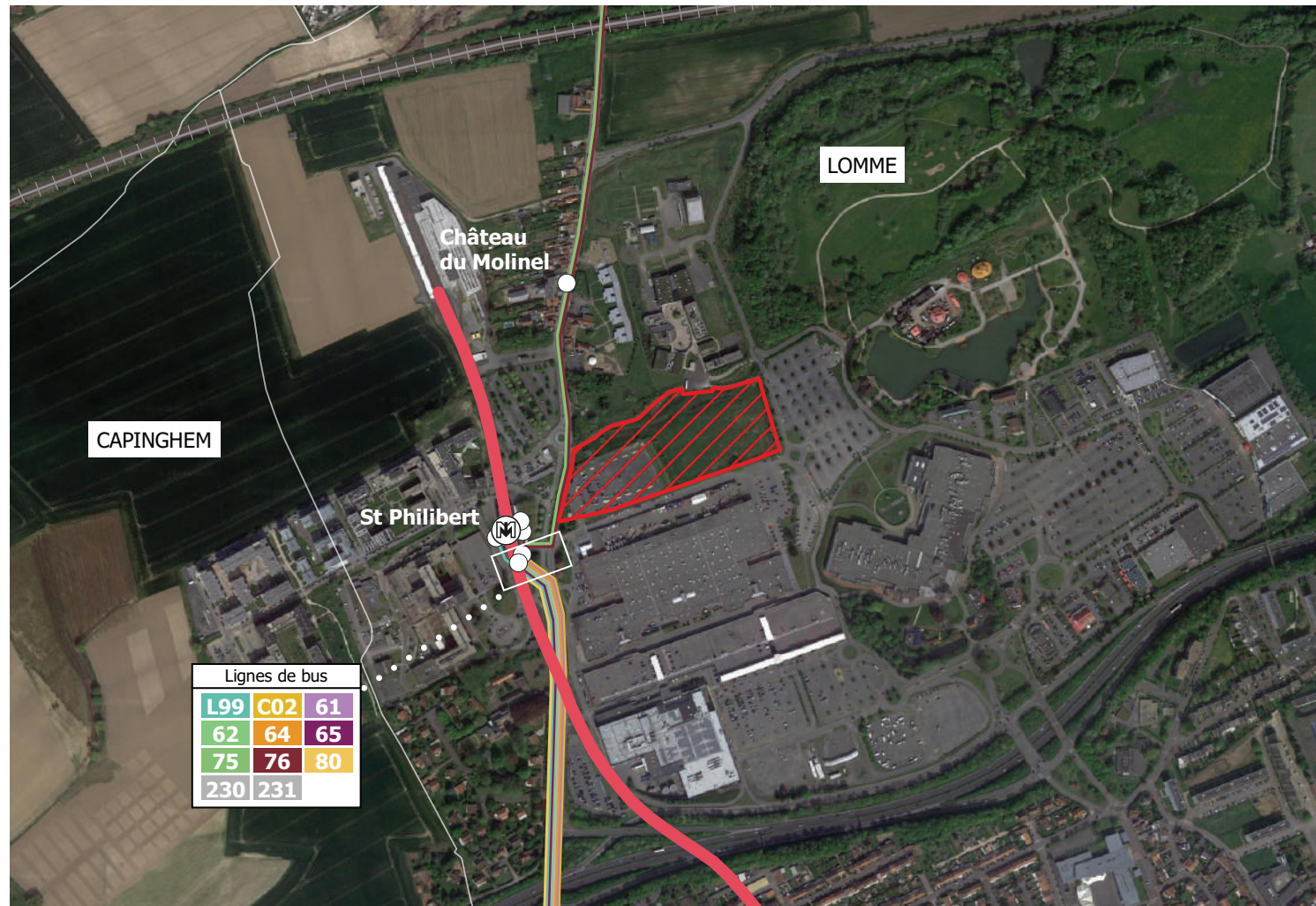
Figure 1 : Localisation des points d'investigation








Figure 2 : Délimitation des zones humides (sur vue aérienne actuelle)

Annexe 5a : Cartographie du réseau de transport en commun


Source: <http://www.ilevia.fr>



-  Site d'étude
-  Ligne 2 Métro St Philibert / C.H. Dron
-  Arrêt de bus
-  Voie ferrée
-  Station de métro



0 100 200 m



Annexe 5b : Cartographie du réseau de transport en commun

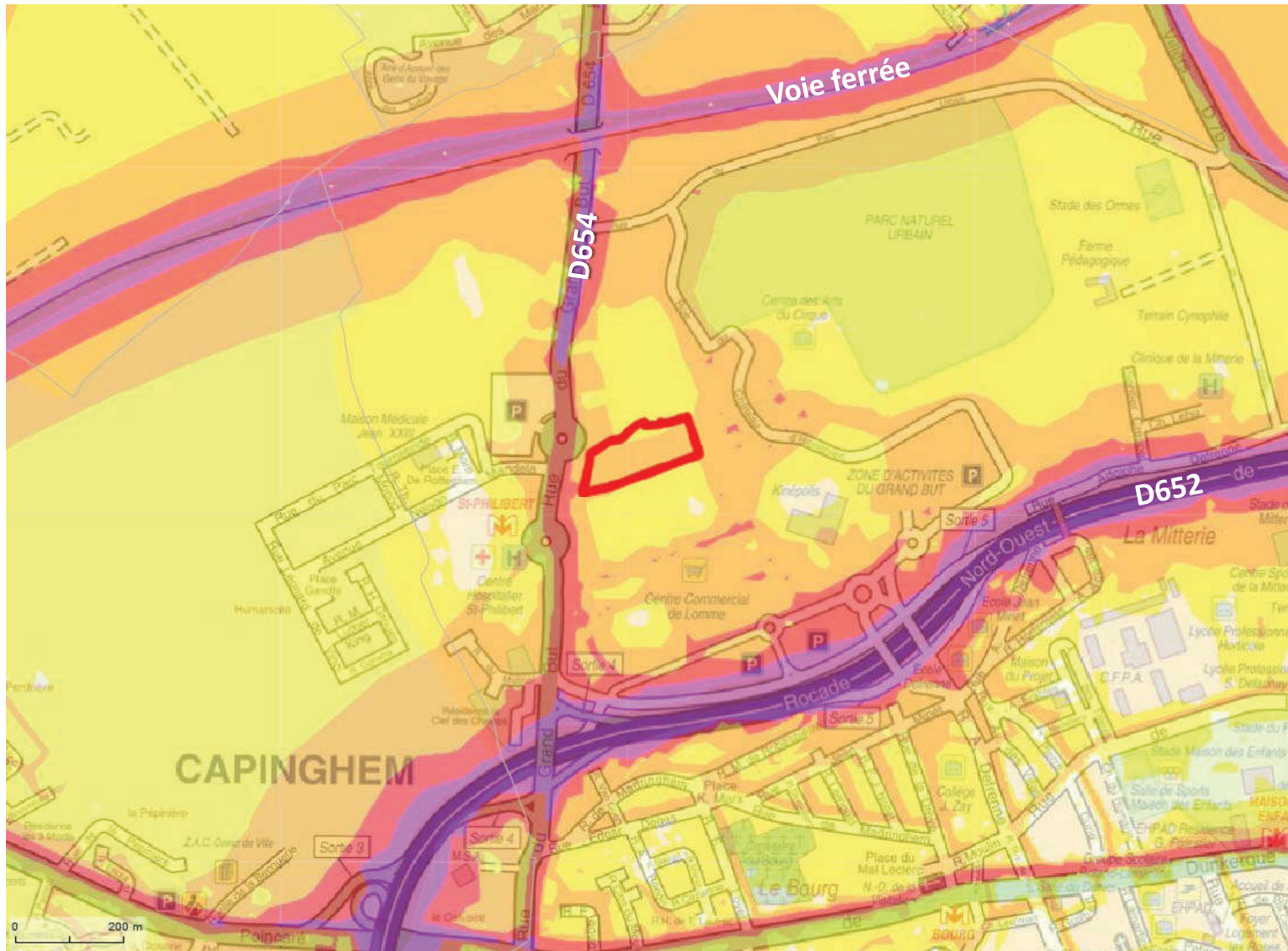
Source: <http://www.ilevia.fr>



Site d'étude






Annexe 6 : Cartographie du bruit multi exposition (PPBE)

Source: <http://geo.lillemetropole.fr>



 Site d'étude

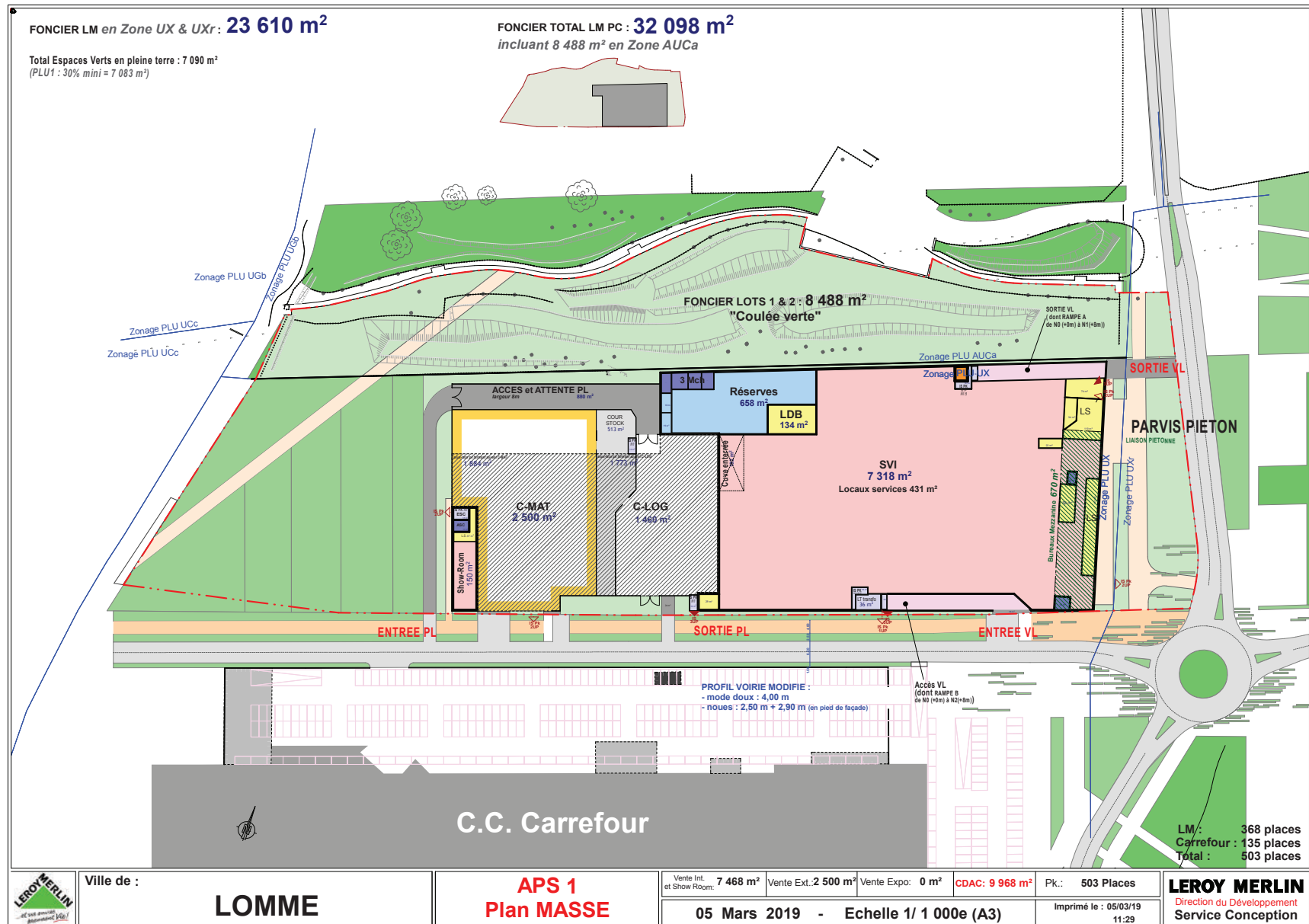
Niveau d'exposition au bruit

-  > 75 dB(A)
-  70-75
-  65-70
-  60-65
-  55-60



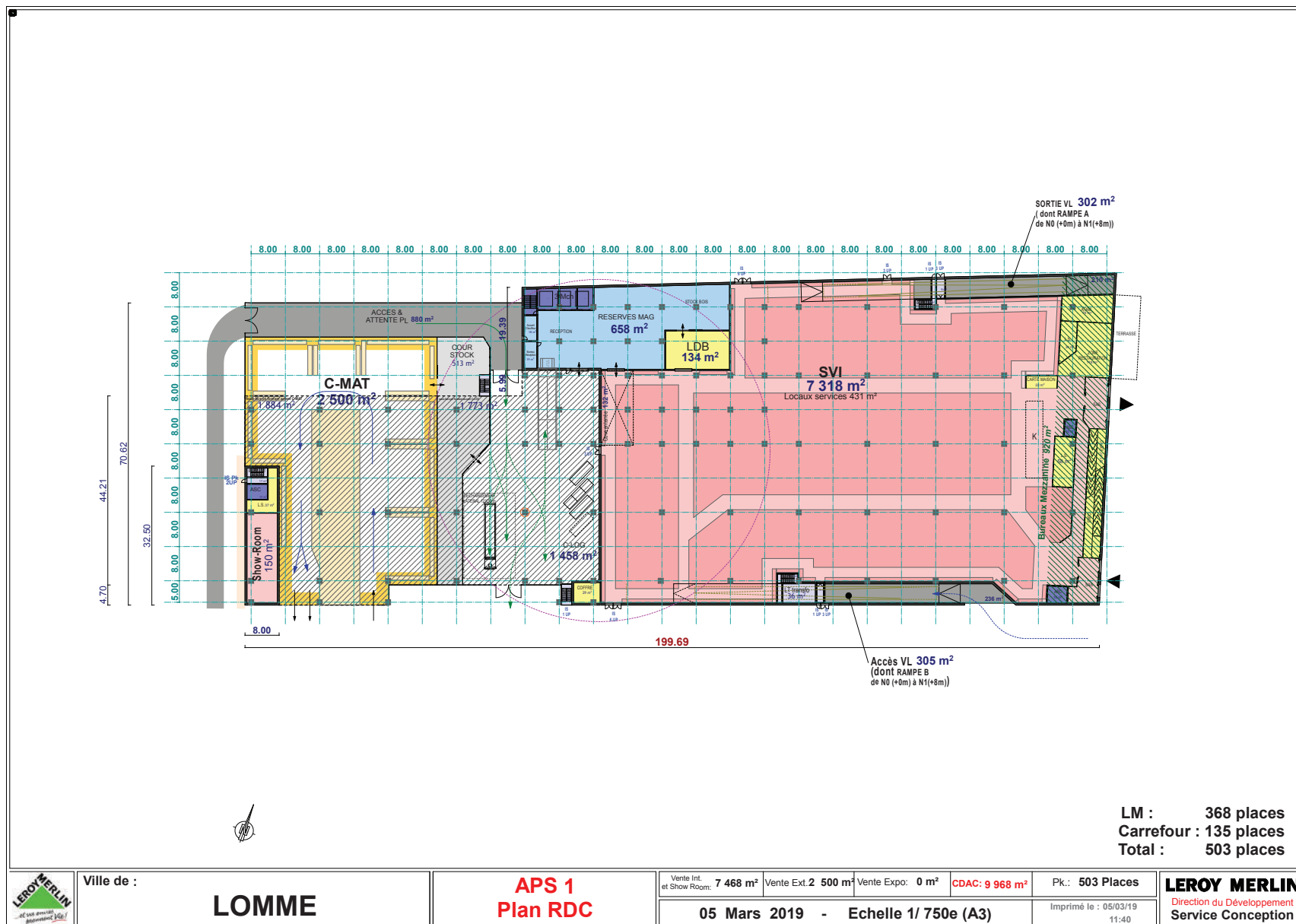
Annexe 7 a : Plan masse du projet

Source: Leroy Merlin



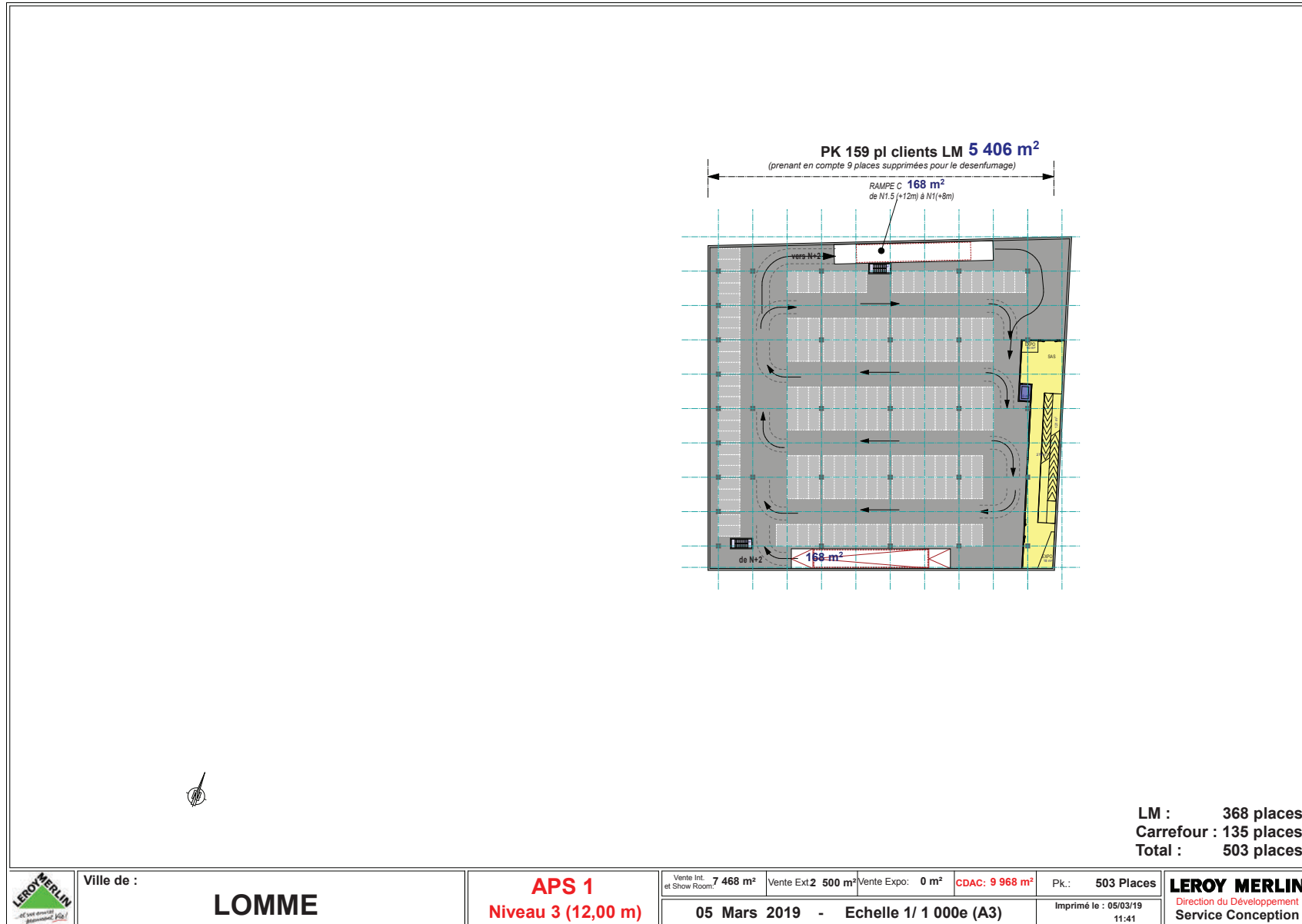
Annexe 7 b : Plan masse du RDC

Source: Leroy Merlin



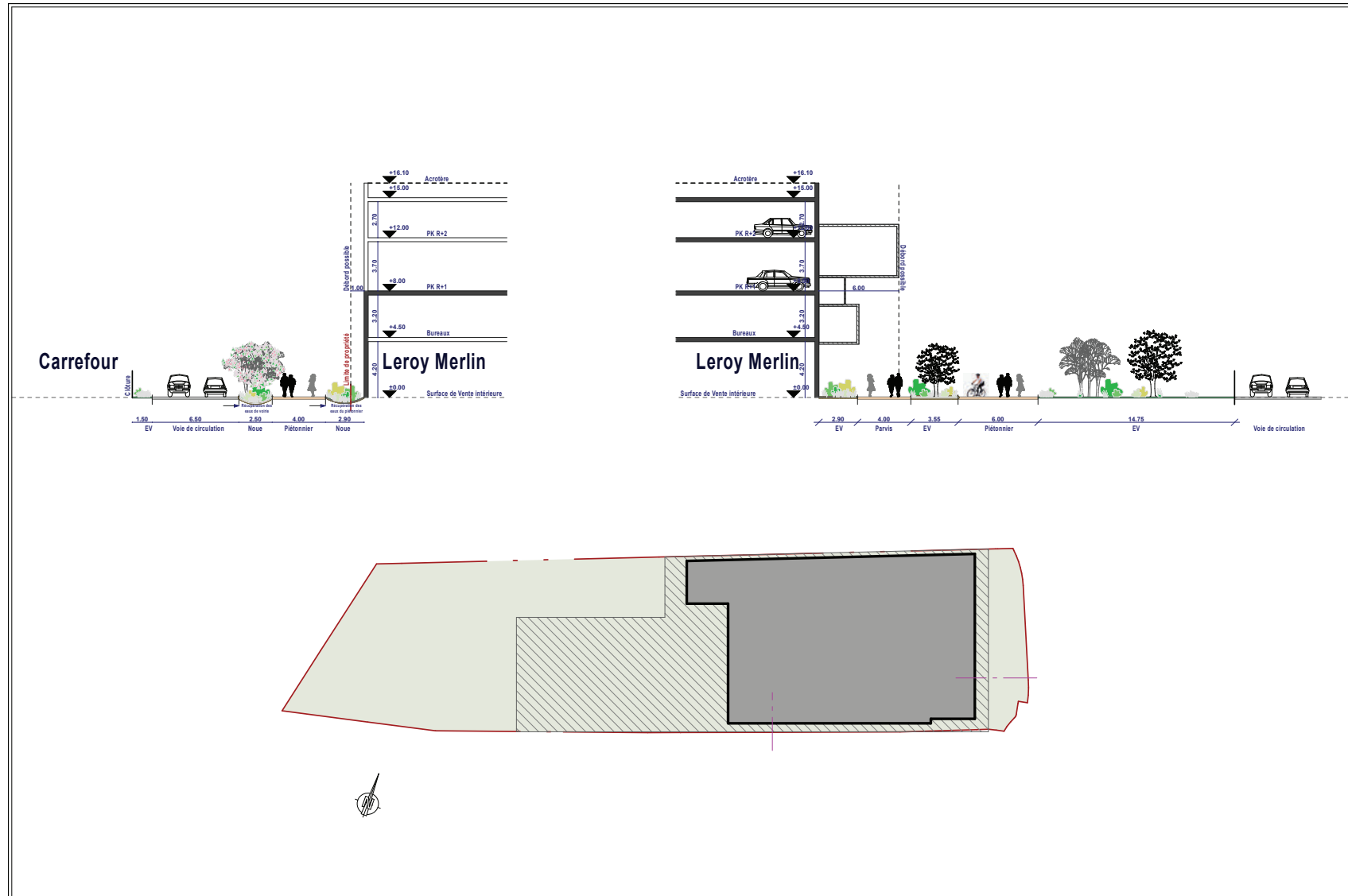
Annexe 7 c : Plan masse du niveau 3

Source: Leroy Merlin



Annexe 8 : Coupes du projet

Source: Leroy Merlin



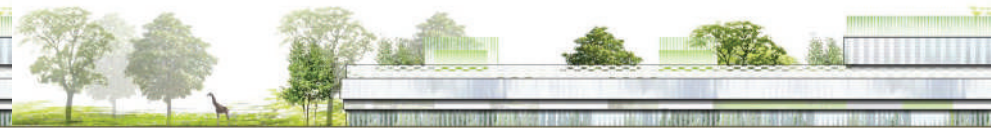
	Ville de :	LOMME	ESQ 5 Plan MASSE	Vente Int. et Show Room:	7 650 m ²	Vente Ext.:	2 500 m ²	Vente Expo:	0 m ²	CDAC:	10 150 m ²	Pk. LM:	Places Places	LEROY MERLIN Direction du Développement Service Conception

Annexe 9 : Vues d'ambiance

Source: Leroy Merlin



Façade **TECHNIQUE** - sud sans échelle



Façade **TECHNIQUE** - sud sans échelle



Façade **METRO** - ouest sans échelle



Façade **METRO** - ouest sans échelle



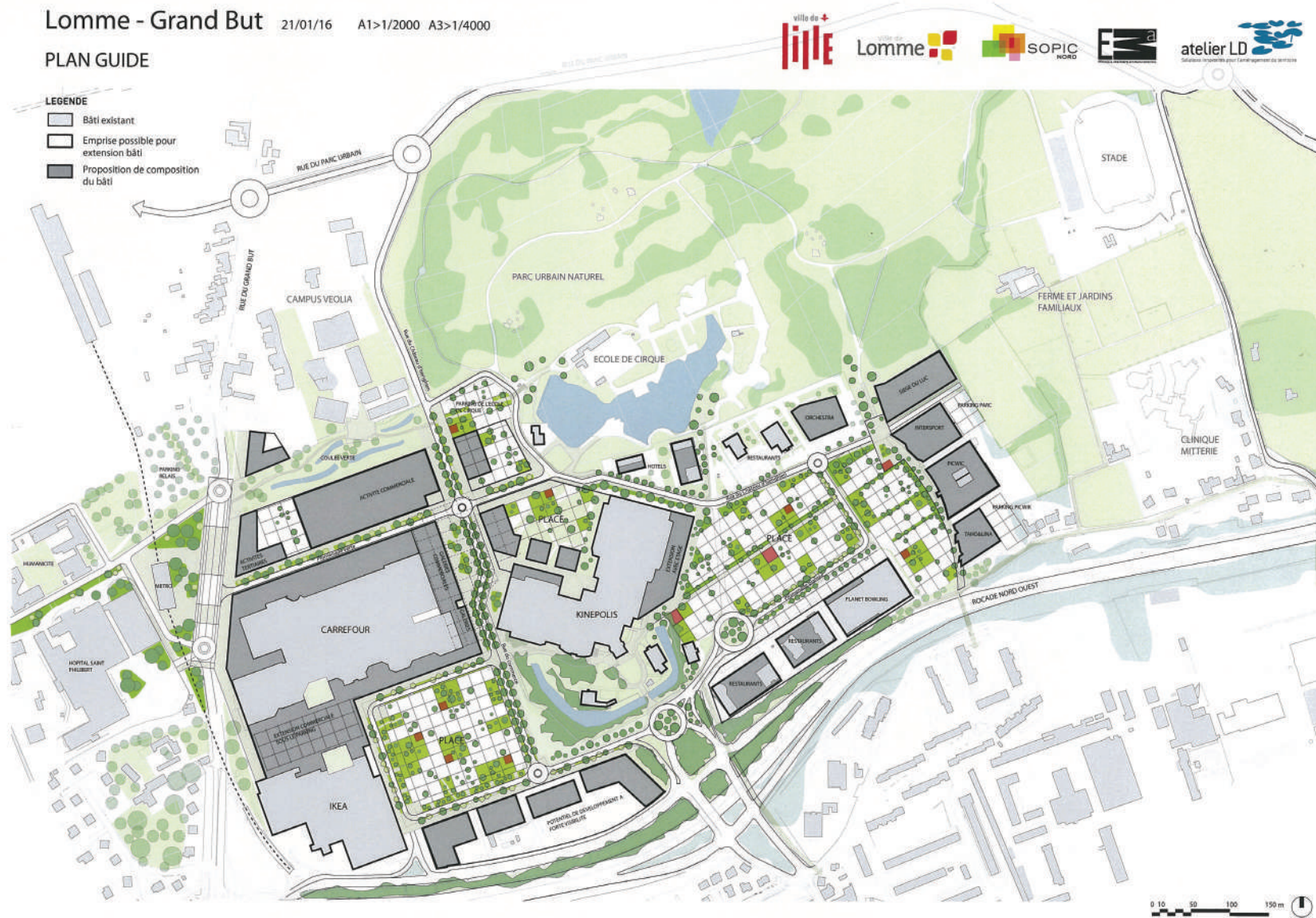
Façade **PARC** - nord sans échelle



Façade **PARC** - nord sans échelle

Annexe 10 : Plan guide d'aménagement de la zone du Grand But

Source: HURBAN (ex-SOPIC Nord) - 2016



Projet LEROY MERLIN à Lomme Zone du Grand But

Demande d'instruction au cas par cas

Notice explicative

La présente note a pour objectif de présenter et de justifier le programme LEROY MERLIN en cours d'étude, d'estimer la vulnérabilité du milieu dans lequel il s'insère, et de montrer les moyens mis en œuvre par le maître d'ouvrage pour réduire les impacts négatifs pressentis.

SOMMAIRE

I.	Le contexte urbain.....	2
II.	Etat des lieux du site du projet	4
III.	Programmation et données spatiales	5
IV.	Les principes d'aménagement	6
V.	Evaluation du projet au regard de la vulnérabilité du milieu	9
I. 1.	Le milieu naturel, la faune et la flore	9
I. 2.	L'eau et le sous-sol	10
I. 3.	Accessibilité / Mobilité	11
I. 4.	Les risques naturels et technologiques	13
I. 5.	Les nuisances.....	13
I. 6.	L'énergie.....	14
I. 7.	Matériaux et procédés de fabrication.....	15
I. 8.	Les déchets.....	16
I. 9.	La phase chantier	17
VI.	Conclusion	18

I. Le contexte urbain

Le site d'étude prend place sur la commune de Lomme, au nord-ouest de la zone commerciale et récréative du Grand But. Cette zone est née en 1984 avec l'enseigne Euromarché, pièce maîtresse d'une zone commerciale destinée à s'articuler autour d'un parc d'attraction. Le parc n'a pas survécu, et est devenu zone verdoyante de promenade et de loisirs, le Parc Urbain.

En 1997, Euromarché change d'enseigne et devient Carrefour. Puis ce fut l'arrivée d'Ikéo en 1988, et de Kinépolis en 1996. L'arrivée du multiplexe a donné un nouveau souffle à la zone, qui s'est développée avec un secteur dédié aux activités de loisirs (Planet Bowling, salle de jeux récréatifs Taho et Lina, Centre des Arts du cirque, salle d'escalade Altissimo ...) et de restauration. Tout récemment l'arrivée annoncée pour 2019 du campus du L.U.C (Lille Université Club) va conforter encore cette orientation, avec la valorisation du parc urbain naturel et des installations existantes.

Aujourd'hui d'une surface d'environ 45 ha, cette zone du Grand But profite d'une forte notoriété attachée notamment à la présence de ces grandes enseignes et de la zone dédiée aux activités de loisirs.

Il en résulte aujourd'hui une circulation sur place et aux abords, jusque sur la rocade nord-ouest, parfois désordonnée, un stationnement automobile qui s'est étalé sur d'immenses nappes de parking souvent sous-utilisées. Par ailleurs, tournant le dos au parc urbain, la zone commerciale est marquée par une architecture de type « grandes boîtes » sans dialogue avec les espaces extérieurs.

Enfin, cette zone du Grand But est la composante d'un secteur urbain plus vaste, en plein développement, composé de plusieurs acteurs et projets : le quartier Humanité, le projet Tournebride sur Lomme et Capinghem, le parvis St Philibert-station de métro et terminus de nombreuses lignes de bus périurbaines, le campus de formation Véolia, la clinique de la Mitterrie, le Parc Urbain.

Compte tenu de ces données et des atouts du secteur (station de métro, dynamisme de la zone, ...), par des délibérations du conseil municipal de Lille et Lomme en janvier 2015, un protocole a été signé avec la SOPIC Nord (devenue HURBAN en association avec la SOPIC Ouest depuis janvier 2019), pour la réalisation d'études permettant d'apprécier les conditions d'une requalification du site du Grand But. Partenaire historique de la zone commerciale, la SOPIC a ainsi racheté à la ville les 40ha du foncier de la zone, à charge pour elle de répondre aux enjeux fixés par les délibérations :

- Une meilleure intégration urbaine du site ;
- Une modernisation des équipements commerciaux qui devra privilégier la création de parcs de stationnements en étage de façon à pouvoir valoriser les unités foncières qui supportent actuellement d'importantes aires de parkings ;
- Le parti d'aménagement se devra d'assurer des liaisons aisées (piéton, cycle, auto...) entre les différents secteurs de la zone ;

- L'objectif d'un développement durable devra être décliné dans ses multiples dimensions (environnement, transport, évolutions sociétales...);
- L'ensemble des espaces communs seront définis avec la recherche d'une attractivité pour tous et constituer des lieux de vie de qualité échappant au seul rapport marchand ;

Pour répondre à ces enjeux, un plan guide d'aménagement de la zone du Grand But a été élaboré en janvier 2016 et validé par les communes. Ce document définit les engagements pris par la société HURBAN pour requalifier la zone.

Dans le cadre de cette requalification de la zone du Grand But, une modification simplifiée du PLU entrée en vigueur le 13 mai 2017 a également permis d'étendre la zone UX sur la zone UXr et AUCa. Cette modification concerne notamment le terrain assiette du permis de construire Leroy Merlin, afin de permettre l'implantation d'une enseigne commerciale tel que prévu dans le plan Guide. L'arrivée d'une grande enseigne nationale, 1^{ère} pierre posée du projet de requalification de la zone, aura également un « effet levier » très fort sur la dynamique de l'ensemble du projet de requalification du Grand But.

Le projet Leroy Merlin s'inscrit donc dans un secteur dynamique destiné à évoluer dans les années à venir, dont les enjeux sont triples au regard du plan guide :

- **Requalifier et réorganiser le stationnement ;**
- **Redonner la place aux piétons / réorganiser les flux.**
- **Créer des continuités paysagères avec l'environnement.**

La philosophie du lieu sera repensée, les routes deviendront rues végétalisées, promenades pour piétons et voies cyclables, sur lesquelles donneront les façades des commerces, des centralités urbaines seront recréées, l'impact visuel des stationnements sera réduit, l'ensemble sera fortement végétalisé.

Enfin, par délibération du conseil de la MEL en date du 19 octobre 2018, une concertation préalable a été lancée en vue de la définition d'un plan guide sur un périmètre plus élargi, sur l'Arc Capinghem – Lomme (Grand But), en passant par le quartier Humanicité. Ce plan guide doit répondre à divers enjeux : aménagements urbains, gestion du PLU, accessibilité, espaces publics...

II. Etat des lieux du site du projet

Le site d'étude prend place sur un terrain actuellement constitué dans sa partie Ouest par un parking aérien utilisé par les collaborateurs de l'enseigne Carrefour, et sur sa partie Est d'une ancienne parcelle agricole laissée en friche. Il est bordé :

- Au nord, par un cheminement piéton paysager, amorce d'un parc urbain très peu visible depuis l'espace public. Au-delà de cette « coulée verte », formée par le parc, sont implantés deux ensembles de bâtiments juxtaposés (le campus de formation Véolia-Dalkia et un foyer d'accueil médicalisé).
 - ➔ *La façade nord du projet sera ponctuellement ouverte sur cette coulée verte qui sera mise en valeur, et pourrait participer du renforcement de la biodiversité. En effet, cette façade sera ajourée et perméable sur les franges végétalisées prévues au droit des cours logistiques, faisant ainsi entrer le parc dans notre projet.*
- À l'ouest, par le pôle d'échange multimodal Saint-Philibert (métro, bus) ainsi que par l'Hôpital Saint Philibert qui a été complété du nouveau quartier Humanité de l'ICL (Institut Catholique de Lille) au programme mixte, et dont la 1^{ère} a été posée en 2009 ;
 - ➔ *Il est envisagé par la MEL la reconfiguration du parvis Saint-Philibert au droit du pôle d'échange multimodal. La façade ouest sera traitée en continuité du reste de l'enveloppe, dans un même traitement qualitatif. Elle s'ouvrira sur un large espace paysager assurant par les piétonniers le traversant la connexion entre le pôle d'échange St Philibert, la voie verte au Sud d'une part, et la coulée verte au nord d'autre part. Cet aménagement constituera une amorce, un point d'accroche du parvis qui sera réalisé par La MEL.*
- À l'est par le parking secondaire de Kinopolis, un parking sous exploité bien qu'en connexion avec le Parc Urbain de Lomme et le Centre des Arts du Cirque ;
 - ➔ *La façade Est du projet sera la façade d'entrée du magasin, la façade urbaine, répondant aux enjeux du Plan Guide. Un large parvis d'accueil piéton et paysager sera aménagé au droit de cette façade, qui sera largement vitrée sur les activités du magasin (sas d'entrée, ateliers de bricolage et espace détente en RDC, bureaux des collaborateurs en R+1). Cette façade accueillera également la sortie de la rampe venant des parkings situés en R+2 et R+3.*
- Au sud, par une voie desservant une façade technique du centre commercial Carrefour. Plus au sud, se développe la zone commerciale. Cette zone est composée de bâtiments de grande échelle, isolés et entourés de parkings aériens.
 - ➔ *En première phase opérationnelle du projet porté par HURBAN (ex-SOPIC Nord), le Plan Guide prévoit la requalification de cette voie, en voie verte dont le profil sera revu afin de la*

paysager et donner une large place aux modes doux (piste cyclable et cheminement piétonnier de 4m de large). Dans la continuité, le pied de la façade sud du projet intégrera une bande plantée longeant le piétonnier. Cette façade sera la façade fonctionnelle du projet, desserte des accès des cours de vente des matériaux et logistique, ainsi que de l'entrée du parking situé au niveaux R+2 et R+3 partiel.

III. Programmation et données spatiales

Les études ont été lancées, mais tous les détails du projet ne sont pas connus à ce jour, toutefois le foncier assiette de la demande de permis de construire est arrêté sur une superficie de 32 098 m², dont 23 610 m² en zone UX et partiellement UXR, le reste en zone AUCa.

Sur l'emprise en zone UX des 23 610 m², il est prévu l'aménagement, **d'un magasin pour environ 12 300 m² de SDP et aménagements associés (cours de vente et logistique, voiries, parkings intégrés dans le bâtiment). L'ensemble occupant une emprise construite de 14 100 m² environ, qui sera complétée d'aménagements paysagers en pleine terre sur 7 090 m².**

Avec la coulée verte existante et préservée dans le projet, la totalité des espaces verts en pleine terre, représentera près de 50% de l'assiette du permis de construire.

Le projet s'organise en 4 niveaux :

- **RDC** : surface de vente intérieure et cour de vente extérieure accessible en véhicules, encadrant une zone logistique ;
- **R+1 partiel** : bureaux des collaborateurs en mezzanine de la surface de vente ;
- **R+2** : aire de stationnement venant couvrir la surface de vente et les cours extérieures (logistique et vente matériaux) + Réserve pour retrait des marchandises par les clients;
- **R+3 partiel** : aire de stationnement complémentaire.

En matière de **stationnement**, il est prévu la création d'environ 550 places de parking en R+2 et R+3 partiel du bâtiment, dont 135 laissées à disposition du personnel de l'enseigne Carrefour en R+2.

Sur la façade Est, **un parvis d'accueil piéton** paysager marquera l'entrée du magasin. Ce parvis sera en connexion avec les liaisons en mode doux au nord et au sud du projet, le reliant au pôle multimodal Saint-Philibert (bus/métro) situé à environ 5 minutes de marche à pied par la voie verte au sud.

IV. Les principes d'aménagement

Engagé dans une volonté de minimiser l'étalement, le projet superpose les fonctions (magasin, bureaux, parking...). Les parkings seront positionnés en toiture (R+2) au-dessus de la surface de vente, de la cour logistique et de la cour de vente des matériaux, avec un niveau partiel complémentaire en R+3 à l'Est. Au-delà d'éviter l'étalement urbain, cette démarche permettra d'éviter l'imperméabilisation des sols liée au parking aérien de plain-pied. De plus il est prévu de laisser à disposition de l'enseigne Carrefour 135 places de stationnement en R+2 pour leurs collaborateurs, parmi les 550 places environs du projet.

En ce qui concerne la cour logistique, et la cour de vente des matériaux, il est prévu de les couvrir afin d'apporter plus de confort et de sécurité pour les collaborateurs, clients et partenaires, de masquer la vue sur celle-ci et de limiter les nuisances pour les usagers et riverains liées à cette zone logistique.

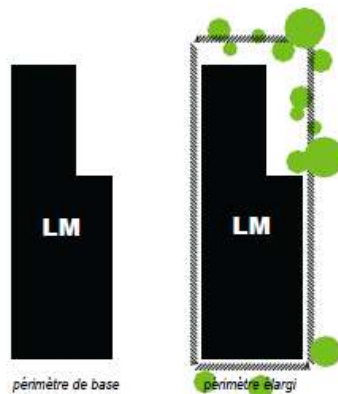
Afin d'illustrer la superposition des programmes et de concevoir **un projet moderne à l'architecture sobre et contemporaine**, il est proposé **un volume fragmenté de façon horizontale** par un jeu d'anneaux aux proportions différentes. Ces strates se décalent en plan pour accueillir des fonctions sur le pourtour du bâtiment (terrasse pour les bureaux, auvent sur les espaces d'entrées à l'est, nichoirs au nord, équipements techniques, lanterne par jeu d'éclairage des sous-faces...). La volumétrie proposée répond également à la prise en compte de l'échelle humaine.



La peau de cette enveloppe se composera de strates en métal (anodisé en majorité ou poly-miroir ou de couleur verte, rappel subtil des couleurs de l'enseigne) qui confère au bâtiment une forme de légèreté immatérielle. Quel que soit le contexte le bâtiment réagit à la lumière, au ciel, à la coulée verte, aux couleurs, tout en préservant les volumétries avec un traitement continu, unifiant. Un jeu de perforations et de densité variables, sur chacune des strates, révèlent les flux, laisse deviner les usages et fonctions du bâtiment, qui s'ouvre ainsi sur son environnement ainsi qu'avec de larges baies vitrées en façade Est.

La partie ouest du terrain, sera le support principal de la mise en œuvre des **solutions végétales au sein du projet**. Il est proposé de réaliser sur la partie ouest un aménagement paysager simple et qualitatif, qui prolonge la coulée verte au Nord. Cette zone sera modelée et plantée d'arbres en cépées qui seront positionnés de façon à ne pas bloquer les perspectives vers le futur magasin, tout en masquant l'accès des poids-lourds. Un nouveau cheminement sera également aménagé depuis l'angle de la rue du Grand But Lomme et la voie longeant l'enseigne Carrefour au Sud, invitant le piéton à rejoindre et parcourir la coulée verte puis le parc urbain. Grâce à cet aménagement, le futur Leroy Merlin sera entouré sur deux de ses faces par des « voies vertes »

privilégiant les liaisons douces. Autre point marquant de la végétalisation du projet, il est prévu la végétalisation d'une partie des toitures.



L'entrée du magasin à l'est sera elle davantage minérale. Sur la façade urbaine, les anneaux de l'enveloppe dépasseront plus fortement (jusqu'à 5m) et viendront couvrir une partie du parvis d'entrée. Cette protection aux intempéries permettra d'organiser des événements ponctuels (terrasse espace cafétaria, ateliers de bricolage extérieurs...) et de couvrir des emplacements pour vélos. Cet élancement maximal du projet fera signal dans la zone commerciale et accueillera le logo de l'enseigne dans sa partie haute.

De grandes noues plantées viendront border le parvis et protéger le piéton de la voiture. Le parvis s'organisera sur l'axe Nord-Sud, mettant en connexion la zone commerciale avec la coulée verte et le parc urbain de Lomme, dans une continuité de biodiversité entre Tournebride et le Parc Urbain.

Le revêtement de sol fera l'objet d'un traitement particulier en cohérence avec le projet de requalification issu du plan Guide et réalisé par HURBAN sur les voiries limitrophes. Il se distinguera légèrement du reste de la zone par son calepinage et ses modules. Il marquera la zone piétonne au droit du Leroy Merlin.

Sur la partie nord, la façade donne sur une coulée verte qui mène du métro au parc urbain de Lomme. Le projet s'ouvrira largement sur une partie de cette coulée verte offrant ainsi de la lumière naturelle dans les parkings, et en réserves.

La façade Sud donne sur une voirie de desserte technique dans sa fonction sur l'arrière du magasin Carrefour et ses cours de services, mais requalifiée en voie verte par HURBAN suivant le plan guide, laissant une large place aux liaisons douces et au traitement paysager.

La façade Sud du magasin reprendra, comme sur tout le reste du bâtiment, le principe d'anneaux qui se superposent et se décalent. Les décalages seront ici plus subtils pour créer une légère vibration et animation sur cette rue et façade de plus de 200 mètres de long. La matérialité jouera un rôle particulièrement important dans l'effet cinétique quelle proposera.

Par ailleurs, pour répondre aux enjeux d'aménagement et de développement du territoire, le niveau d'exigence de ce projet portera sur plusieurs thématiques :

- Une gestion économe de l'énergie, une sobriété et une efficacité énergétique;
- La construction du magasin suivra une démarche environnementale BREEAM niveau Very Good (système d'évaluation et de certification internationale de la performance environnementale) ;
- Le respect d'une charte chantier vert à faible impact environnementale;
- Optimisation du choix des matériaux en fonction des critères environnementaux;
- Des espaces permettant d'optimiser les conditions d'accueil des clients, et de travail et de sécurité des collaborateurs
- Une optimisation des flux logistiques ;
- La rationalisation des espaces consacrés à l'accueil des poids lourds, à l'approvisionnement et au stockage des produits ;
- Une prise en charge des déchets générés par l'activité du magasin ;
- Création d'un espace dédié qui permettra d'optimiser la récupération des déchets et le tri sélectif.

V. Evaluation du projet au regard de la vulnérabilité du milieu

1. 1. Le milieu naturel, la faune et la flore

Les espaces naturels :

Le site du projet ne se situe sur aucune zone à enjeu écologique (ZNIEFF, Natura 2000, ...) La zone Natura 2000 française la plus proche est située à environ 19 km au sud à vol d'oiseau. Il s'agit de la Zone de Protection Spéciale « des cinq tailles » à Thumeries (FR3112002). A noter également à environ 7 km au nord à vol d'oiseau du site du projet, la présence du site Natura 2000 belge de « la vallée de la Lys » (BE32001).

Pour évaluer les impacts que pourrait avoir le projet sur ces sites Natura 2000, nous avons cherché à identifier les différents types de liens qui pouvaient exister entre eux et le site du projet. Ces liens peuvent être physiques (cours d'eau, trame végétale,...), ou fonctionnels (liés à la présence commune d'une espèce floristique ou faunistique particulière, et aux besoins de ces espèces pour se nourrir, de reproduire, de reposer,...). Ces liens peuvent également être en rapport avec les vents susceptibles, par exemple, de déplacer des poussières ou des pollutions.

Le site du projet ne présente aucun lien avec ces zones protégées, que ce soit végétal ou hydraulique.

En outre, elles sont suffisamment éloignées du projet pour limiter les risques de propagation ou de pollution et ne sont pas sous l'influence des vents dominants qui sont d'orientation Sud-Ouest.

Par conséquent, le projet aura une incidence potentiellement exceptionnelle sur les sites Natura 2000 les plus proches.

Seul le Parc Naturel de Lomme, situé à environ 200 m au nord-est, aménagé en espace de loisirs et accueillant le centre des Arts du Cirque, constitue le principal espace naturel du secteur.

A une échelle locale, le terrain d'emprise du futur bâtiment (zone UX) ne présente pas d'intérêt majeur pour les échanges écologiques (cf. annexe cartographie 3). La coulée verte existante reliant le Parc Naturel de Lomme est quant à elle intégrée au projet et préservée.

La faune et la flore :

Le projet est ancré dans un milieu très urbain, en périphérie d'une zone d'activité commerciale qui ne permet pas le développement d'une riche biodiversité. Le secteur est dominé par des infrastructures routières imposantes représentant une barrière physique pour de nombreuses espèces. A noter toutefois la présence au nord du projet d'une coulée verte qui se poursuit à l'est vers le parc urbain de Lomme.

Le site du projet est actuellement constitué dans sa partie Ouest par un parking aérien, et sur sa partie Est d'une ancienne parcelle agricole laissée en friche. Ces deux ensembles, qui ne

présentent pas de qualités paysagères particulières, sont séparés par un bassin de rétention attenant au parking.

Les aménagements paysagers créés dans le cadre du magasin porteront : des zones herbacées, des arbustes, des poches végétalisées, et des arbres de haute tige.

Les variétés végétales seront toutes régionales, adaptées au climat, et nécessitant un entretien modéré. Elles créeront un biotope susceptible d'accueillir la faune locale. L'entretien sera fait de façon raisonnée, selon la charte Leroy Merlin.

1. 2. L'eau et le sous-sol

Les cartes géologiques du BRGM et l'étude géotechnique réalisée par le bureau d'étude GEOMECA en avril 2017, font apparaître la présence successive :

- de remblais sur une épaisseur variant de 1.30 m à 2.40 m ;
- de limons sableux légèrement argileux marron à une profondeur variant de 3.40m à 5.30m ;
- d'argiles grises plastique à une profondeur variant de 11.0m à 12.50m ;
- de sable plus ou moins argileux jusqu'en fin de forage (le plus profond étant descendu à 30.00m).

Ces formations reposent sur un socle de craie blanche du Sénonien.

D'après la lithologie relevée au droit du site, des circulations d'eau sont possibles dans les horizons superficiels en période pluvieuse.

En fin de forage, des niveaux d'eau non stabilisés ont été identifiés entre 2.30 et 3.30m/TN.

Par ailleurs, la nature des horizons rencontrés en tête de forage peut être à l'origine d'une accumulation d'eau en période pluvieuse.

Dans le cadre du projet, un bureau d'études a été missionné pour la réalisation d'études géotechniques complémentaires. Celles-ci ont permis d'affiner le contexte géologique et de déterminer les caractéristiques de perméabilité des sols rencontrés.

Un bureau d'étude a également été missionné pour la réalisation d'une étude de caractérisation et de délimitation des zones humides sur l'emprise du projet. Une zone humide de 580 m² a été délimitée. En l'état actuel des études, le projet ne peut maintenir en l'état cette zone humide.

Des mesures de compensation seront définies suite à l'étude en cours et seront détaillées dans le dossier loi sur l'eau.

Aux alentours, les terrains sont totalement urbanisés et plus aucun autre cours d'eau n'est présent. A noter cependant la présence aux abords du site de fossés le long des voies, ainsi que de plusieurs bassins paysagers de préfiguration de tamponnement des eaux pluviales sur les terrains en limite nord du projet (dans la coulée verte). Deux de ces noues seront utilisées pour le tamponnement des eaux pluviales du projet avant rejet au réseau public de la MEL, rue du Grand But. Un étang de

pêche d'environ 6 ha est également présent dans le Parc Naturel Urbain de Lomme, situé à environ 200 m au nord-est, il s'agit de l'exutoire des eaux pluviales de la zone commerciale du Grand But.

Le site d'étude, présente sur son emprise un bassin de rétention sec (environ 0.70 à 1.00m de profondeur) attenant au parking existant à l'Ouest du site d'étude ; ainsi que d'un fossé dont la profondeur peut atteindre 1m environ, qui longe la limite sud et Est de la partie laissée en friche.

Le projet de gestion des eaux pluviales du projet sera conforme à la réglementation du PLU de la MEL et la doctrine eaux pluviales de la DDTM du Nord. La gestion se fera à la parcelle avec tamponnement dans les noues dans la coulée verte, avant rejet à débit limité au réseau public de la MEL rue du Grand But. L'infiltration des eaux pluviales sera privilégiée malgré un taux de perméabilité faible, et après traitement par débourbeur-décanteur-déshuileur, des eaux de voiries et de parking.

Les eaux usées seront quant à elles envoyées, via les réseaux communautaires de la rue du Grand But, vers la station d'épuration de Marquette-Lez-Lille, qui a les capacités de traitement suffisantes.

Le projet sera desservi en eau potable par le réseau d'adduction public, dont l'exploitation est assurée par la société ILEO pour le compte de la MEL. La métropole lilloise est alimentée en eau à partir de la nappe de la craie, de la nappe du calcaire carbonifère et d'un captage dans la Lys.

Pour limiter la consommation en eau potable, il est notamment prévu de récupérer les eaux de pluie pour les sanitaires des collaborateurs et l'entretien des espaces verts.

1. 3. Accessibilité / Mobilité

Accessibilité routière :

Le site d'étude est bien desservi par les voies routières :

- Il est bordé à l'ouest par la rue du Grand But (RD 654) ;
- La rocade nord-ouest (RD 652) est située à environ 500 m au sud ;

Le site est également accessible sur sa limite Est, depuis le Sud via la rue du Commerce qui traverse la zone commerciale, et depuis le Nord via la rue du Château d'Isenghien ou rue du Parc Urbain, ainsi que par la voie sud longeant l'enseigne Carrefour, qui sera requalifiée en voie verte par HURBAN.

A l'échelle de la zone du Grand But, une étude menée par EGIS en 2016, actualisée en 2019, fait apparaître qu'en heure de pointe samedi après-midi et heure de pointe soir, le trafic se concentre au cœur de la zone commerciale à la connexion avec la rocade nord-ouest.

En ce qui concerne le trafic sur la rue du Grand But (RD 654), l'écoulement routier est globalement fluide, avec ponctuellement des difficultés de croisement de flux avec les piétons au droit du pôle d'échange de St Philibert

Des études préalables de trafic en lien avec le projet Leroy Merlin ont été menées par le bureau d'étude EGIS. Selon un diagnostic de septembre 2018, le projet générera en première approche environ 550 véhicules en entrée/sortie en pointe du soir. Des études complémentaires ont été réalisées en 2019, en estimant les trafics routiers attendus, les capacités de réserve des différents giratoires, et des aménagements viaires existants.

Selon la préconisation du BET Egis, un aménagement a déjà été intégré :

Le redimensionnement du giratoire à l'angle à Sud-Est en double anneau avec création d'une voie supplémentaire d'accès sur la branche Nord du giratoire.

Les transports en commun :

Le site d'étude est idéalement situé en face du pôle d'échange multimodal Saint-Philibert comprenant (cf. annexe cartographie 4) :

- le terminus de la ligne 2 du métro, qui relie les trois grandes villes de la conurbation Lille - Roubaix - Tourcoing, mais passe également par les villes de Mons-en-Barœul, Villeneuve-d'Ascq, Wasquehal et Croix ;
- 5 arrêts de bus qui sont desservis par 11 lignes de bus, dont la liane 99 qui relie Lomme à Armentières.

Le parvis d'accueil piéton du magasin, située sur la façade Est du projet sera situé à environ 5 minutes de marche du Pôle d'échange Saint-Philibert via la voie existante le long de la façade sud, voie qui sera requalifiée en voie verte intégrant noues paysagères et voie de cheminement des modes doux (piétons et cyclistes).

Les modes doux :

Le secteur totalement urbanisé, est parcouru de voiries dont le profil sera revu afin de les paysager et de laisser une large place au modes doux (voie piétonne et piste cyclable) de 4m de large séparée de la voirie VL par une large noue plantée. Celles-ci permettent notamment de relier le pôle d'échange multimodal Saint-Philibert au site d'étude en 5 minutes de marche à pied environ.

Des itinéraires spécialement aménagés pour les cyclistes sont également prévus le long de la rue du Grand But (RD 654).

Le projet s'inscrira dans le prolongement de ces cheminements pour les modes doux et facilitera sur son emprise les déplacements piétons et vélos. A cet effet, notons notamment que l'entrée du magasin sera pourvue d'un large parvis piéton, et des emplacements y seront aménagés pour le stationnement des vélos.

1. 4. Les risques naturels et technologiques

Risques naturels :

La ville de Lille (Lomme) est concernée par un PPRI ruissellement prescrit depuis 2001, mais la cartographie de l'aléa n'est pas disponible à ce jour.

Un PER mouvements de terrain (carrières souterraines) a été approuvé en 1990, mais le site d'étude n'est pas concerné par cet aléa.

Le site n'est donc concerné par aucun zonage réglementaire en lien avec des Plan de Prévention du Risque naturel.

Selon les données du BRGM (Service géologique national), le site d'étude est situé dans une zone classée « sensibilité très faible » pour l'aléa remontée de nappe, ainsi que dans une zone classée « aléa moyen » pour l'aléa retrait-gonflement des argiles.

Risques technologiques :

Un PPRT a été approuvé le 30/08/2012 pour le site industriel Produits Chimiques de Loos, mais **le site d'étude n'est pas concerné par le zonage réglementaire et les prescriptions.**

1. 5. Les nuisances

Bruit :

En raison du maillage dense des voies de circulation à proximité du site, le site est situé dans une zone couverte par un bruit de fond lié à la circulation routière.

Selon les données de la MEL, la rue du Grand But (RD 654) qui longe le site à l'ouest est répertoriée en catégorie 3 au classement sonore des infrastructures de transports terrestres. (cf. annexe cartographie 5).

Le site du projet est situé dans le périmètre des bandes de nuisance affectées de certaines de ces voies. **Toutefois, ce classement impose des normes d'isolation acoustique de façade uniquement dans les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement et de santé, ainsi que les hôtels.**

Le projet sera également source de nuisances sonores. Les bruits induits par le projet seront principalement liés au bruit des camions de livraison ainsi que par la circulation automobile des clients et des employés. La couverture de la cour logistique permettra une très forte diminution des impacts sonores directs.

Eclairage :

Le parc d'activités est concerné par les émissions lumineuses des bâtiments et de l'éclairage public existant dans le secteur.

L'éclairage qui sera mis en place sur le site sera conforme à la législation concernant les niveaux d'éclairement. La technologie Leds qui est moindre en consommation et qui bénéficie d'une durée de vie 4 fois supérieure aux tubes néons sera mise en place dans le magasin et sur l'enseigne. De plus il sera mis en place une gestion technique centralisée qui permet une régulation de l'éclairage par cellules crépusculaire et horloges ainsi qu'un allumage progressif des sources lumineuses qui permet d'atteindre 30% à 60% d'économie d'énergie.

L'enseigne sera d'ailleurs totalement éteinte à partir de 23 heures comme le précise le décret d'application n°2012-118 de la loi Grenelle II.

1. 6. L'énergie

Depuis plusieurs années, l'enseigne Leroy Merlin mène une démarche de réduction de la consommation énergétique de ses magasins. Cette démarche, itérative et progressive, a conduit l'enseigne à opérer des choix majeurs qui respectent tous à minima la norme RT 2012 en vigueur, en particulier :

- Eclairage en Leds du magasin, de l'enseigne et des parkings, avec un pilotage réalisé en fonction de l'accès à la lumière naturelle et des horaires de fonctionnement du magasin.
- Ventilation naturelle nocturne,
- Equipement du magasin par des matériels d'éclairage, de chauffage et de climatisation de dernière génération, pilotés par une Gestion Technique Centralisée
- Utilisation du solaire thermique pour chauffer l'eau chaude consommée,

Par ailleurs la démarche énergétique de Leroy Merlin repose sur 3 axes stratégiques :

1er axe : "Nos magasins sont précurseurs et anticipent les réglementations".

- Dès 2007, l'enseigne Leroy Merlin a installé pour la première fois une centrale photovoltaïque (magasin de Rivesaltes) et en aboutissant à l'ouverture d'un premier magasin à énergie positive en 2009 (magasin de Valence) ;
- La conception et réalisation d'un magasin BBC dès 2011 (à Perpignan), en anticipant de la RT 2012
- Et enfin, un premier magasin passif qui sera inauguré courant 2019 (à Vénissieux)

2ème axe : "Nous priorisons la réduction de nos consommations avant d'avoir recours à la production d'énergie"

- L'enseigne n'a pas déployé de production d'énergie depuis 2012.

- Leroy Merlin a plutôt concentré ses efforts sur la réhabilitation de site existants (BBC Rénovation : exemple du magasin du Mans), mais également sur le BBC 2012 pour être cohérent avec le 1er axe et marquer l'avance technologique des bâtiments de l'enseigne.
- En parallèle, Leroy Merlin mène une démarche forte sur la certification BREEAM (démarche globale environnementale) et actuellement une réflexion autour de l'économie circulaire de nos chantiers (exemple de la dalle de béton démolie du magasin de Douai et utilisée pour la construction de la dalle du nouveau magasin de Tourcoing - Neuville en Ferrain).

3ème axe : "Nos magasins sont adaptables et prévus pour évoluer conformément aux nouvelles réglementations"

- Le 1er magasin BBC de Leroy Merlin date de 2011 et a évolué dès 2012 en Bâtiment à énergie positive et ce, sans grande modification ni déconstruction.
- L'enseigne teste actuellement une centrale en autoconsommation (sur le toit du magasin de Biganos) et ce test est réalisé sur un magasin datant de 2011 qui a été conçu et dimensionné à l'époque pour recevoir un système de production d'énergie.
- A ce jour, 26 magasins de l'enseigne sont prêts à évoluer vers de futures réglementations (près de 20% du parc)

1. 7. Matériaux et procédés de fabrication

Leroy Merlin a prévu d'améliorer les performances de l'enveloppe de ses magasins, en multipliant par deux la résistance thermique des murs et toitures, et en traitant les ponts thermiques.

Les structures du bâtiment seront dimensionnées avec un surpoids de 25Kg/m² afin d'anticiper une éventuelle installation de production d'énergie renouvelable en toiture.

Au niveau de la couverture et du bardage métallique : en plus d'une épaisseur d'isolant très importante (R = 5,85), la couverture sera revêtue d'une étanchéité de couleur claire pour limiter les apports calorifiques.

Au niveau des maçonneries : le béton cellulaire est un matériau de construction isolant dans la masse présentant une conductivité thermique de 0,10 W/m.k. Ce matériau respecte la démarche HQE en termes d'éco construction, d'éco-gestion, de confort et de santé.

L'isolation des dallages : une isolation périphérique des dallages sera réalisée afin de limiter les ponts thermiques.

Les vitrages : les vitrages sont traités afin de réduire de 79% les apports calorifiques. Les châssis aluminium sont à rupture de pont thermique.

Mise en œuvre d'autres matériaux sains (étanchéité, peintures, sols, cloisons, isolation, faux plafond, ...), comportant une Fiche de Déclaration Environnementale et Sanitaire (FDES). Un seuil d'émission de COV et formaldéhyde a été fixé pour chacun de ces matériaux. Ces limites sont conformes aux valeurs fixées par la Directive Européenne 2004/42/CE de 2012.

Respect de la norme NF P01-010 : prise en compte des ressources énergétiques pour le cycle de vie des matériaux.

Intégration de produits en bois comme éléments fixes sur les extérieurs comme les bornes de protection de façade et les abris chariots ;

En ce qui concerne les déblais et remblais, à ce jour les ressources en matériaux ne sont pas connues. Toutefois un équilibre sera recherché ainsi que la réutilisation des matériaux sur place en remblai sous espace vert. Le projet générera des matériaux de déconstruction en raison de la démolition du parking existant, qui seront valorisés dans la mesure du possible.

1. 8. Les déchets

En phase d'exploitation, le magasin générera les déchets industriels suivants : cartons, plastiques, bois « palettes », déchets industriels banals (DIB) en mélange, gravats (stocks en bennes) et déchets industriels spéciaux (peinture, vernis). Une zone de tri spécifique sera implantée au niveau de la réception du magasin.

Une politique de réduction des déchets à la source en diminuant les emballages a été mise en place par l'enseigne depuis 2012 et il en résulte une baisse significative des déchets produits. En ce qui concerne les déchets résiduels (car certains produits de bricolage ou de décoration fragiles ont besoin d'être protégés) un tri à la source sera effectué ; il permettra d'améliorer la valorisation des déchets collectés. Les déchets produits par le magasin seront stockés et traités dans les conditions décrites ci-dessous (la traçabilité en sera assurée) :

Les déchets d'emballages cartons-papiers seront mis dans des compacteurs (ou mis en balles) et repris par un prestataire extérieur

Les matières plastiques seront mises en balles et récupérées par un prestataire extérieur pour une valorisation matière.

Les déchets de bois (palettes, cagettes) seront stockés en vrac sur l'aire de stockage extérieure, revendus ou repris par un prestataire extérieur agréé. Ce bois pourra être broyé et recyclé en panneaux de particules ou utilisé pour le chauffage en hiver.

Les déchets industriels banals en mélange seront collectés dans un compacteur et enlevés chaque semaine par un prestataire extérieur. Ils seront ensuite redirigés vers des centres techniques de classe II ou incinérés.

Les déchets de peinture (déchets industriels spéciaux) seront stockés à l'abri de la pluie et sur rétention, limitant les risques d'entraînement des peintures sur le sol, ils seront ensuite repris par une société pratiquant le regroupement de ce type de déchets avant élimination en centre de traitement adapté.

Les boues provenant des séparateurs eau/hydrocarbures des eaux pluviales constituent des déchets industriels spéciaux (DIS). Elles seront traitées de façon spécifique.

Par ailleurs, des points de récupération de certains produits (piles, batterie, tubes fluorescents et ampoules) seront mis à la disposition du public dans la surface de vente ainsi que des poubelles de tri sélectif, très facilement accessibles aux clients et employés. Ces déchets seront gérés dans les filières adaptées à leur nature.

Enfin, Leroy Merlin intervient à chaque étape du cycle de vie d'un produit, de sa conception à sa revalorisation en passant par son utilisation. Cette démarche est gage de la prise en compte de l'environnement dans l'activité quotidienne du futur magasin.

1.9. La phase chantier

Leroy Merlin souhaite limiter l'impact environnemental de ses chantiers par l'intermédiaire notamment d'une charte « chantier vert » à faible impact environnemental. La démarche vise ainsi :

- A réduire les nuisances sur le chantier ; qu'elles soient acoustiques, visuelles ou volatiles (poussières) - la solution alors apportée est la clôture opaque ;
- Optimiser la gestion des déchets du chantier ;
- Gérer le trafic (définition de plages horaires de livraison) ;
- Limiter les consommations sur le chantier (eau, gaz, électricité).

Afin de réduire ou de compenser les nuisances d'ordres divers (visuels, acoustiques, circulation...) provoquées d'une manière générale par la mise en œuvre de chantier, sont prévues les mesures suivantes (avec inscription aux cahiers des charges des marches locaux) :

- Limitation des emprises, en particulier en secteurs périphériques et/ou sensibles, pas de dépôts de matériaux, ni de stationnement d'engins ne seront réalisés en zone naturelle, hormis pour la réalisation des bassins pour la gestion des eaux pluviales ; un piquetage des zones de travaux sera réalisé ;
- Utilisation d'équipements et d'engins de chantier conformes à la réglementation en vigueur, suffisamment puissants et présentant une bonne isolation phonique (arrêté du 18 mars 2002) ;
- Mise en place de dispositifs préventifs de décantation des eaux de ruissellement sur les zones terrassées et d'élimination des hydrocarbures avant rejet des effluents de chantier dans le réseau d'assainissement, et vers le milieu naturel ;
- Mise en place de dispositifs de rétention pour le stockage d'engins et de produits (huiles, hydrocarbures) et aménagement de places de stationnement des engins ;
- Mise en place en sortie de chantier, surtout lors de la phase de terrassement d'un « décrocteur-déboureur » destiné à éviter les salissures (boues, terres, déchets,...) entraînées par les camions lors de leurs rotations ;

- Nettoyage des voies de desserte de proximité afin de garantir en permanence des conditions de circulation satisfaisantes ;
- Réfection des chaussées, soit en fin de chantier, soit en cours de travaux si les conditions de sécurité sont remises en cause du fait de leur dégradation, occasionnée par le passage des engins de chantier ;
- Acheminement des déchets divers produits (DIB) sur le chantier vers les filières de valorisation ou d'élimination dûment autorisées, conformément aux prescriptions des lois sur les déchets du BTP ;
- Installations de panneaux de signalisation et d'information du public et des riverains ;
- Choix d'itinéraires spécifiques pour que les incidences d'une circulation soutenue des Poids Lourds soient minimisées.

Les impacts en phase chantier sont donc principalement liés au trafic routier généré, aux nuisances (bruit, poussière, vibration, nuisance lumineuse...), et à la production de déchets de chantiers. La gêne ne sera pas ressentie par les riverains, la zone d'habitat la plus proche se situe à environ 200 m au nord à vol d'oiseau. Toutefois l'ensemble des mesures citées ci-dessus seront mises en œuvre progressivement, en fonction de la viabilisation et de l'aménagement du site.

Le chantier sera géré comme chantier à faible nuisance et tous les intervenants sur le chantier seront formés et informés pour respecter l'application des mesures de gestion de chantier.

VI. Conclusion

Compte tenu de la nature du projet, de son insertion au sein d'un secteur très urbanisé au nord-ouest d'une zone commerciale existante desservie par des voies routières structurantes et des transports en commun proches, des enjeux environnementaux modestes et des mesures prises par le projet pour limiter son impact sur l'environnement, nous estimons que ce projet devrait être dispensé d'une étude d'impact.