

# 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

Ministère chargé 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

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative							
	adre réservé à l'autorité environnementale						
Date de réception :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :					
24/11/2017	05/12/2017	2017-0312					
	1. Intitulé du projet						
Construction d'une surface de vente à dominante alimentaire sous enseigne LIDL avec 101 stationnements après démolition des bâtiments existants (Entreprise CUVILLIERS - Carrosserie et maison individuelle) - 102 route de Béthune à LOOS-EN-GOHELLE.							
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	MATHEY Cédric - Responsable Immobilier						
RCS / SIRET   3   4   3   2   6   2   6	2 2 0 4 9 0 1 Forme juridique	521D					
	z à votre demande l'annexe obligatoire						
3. Catégorie(s) applicable(s) du tablec	u des seuils et critères annexé à l'article R. 12 limensionnement correspondant du projet	22-2 du code de l'environnement et					
N° de catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des (Préciser les éventuelles rubriques issues d'au	itres nomenclatures (ICPE IOTA etc.)					
	Réalisation d'une aire de stationnement de 101 servant de parking à un magasin alimentaire Lli						
· ·	précédent projet).	DE (CONTIE 128 places dans le					
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

Construction d'une surface de vente sous enseigne LIDL (999 m² de surface de vente et 1 959 m² de surface plancher (contre 2 556,90 m² pour le projet précédent) après démolition des bâtiments existants :

- Carrosserie CUVILLIERS (Espace majoritairement imperméabilisé et pour partie en friche avec un bâtiment vétuste et amianté).
- Maison individuelle avec terrasse, pool-house et piscine également imperméabilisés.

Réalisation d'une aire de stationnement de 101 places (soit 27 places supprimées) dont 95 perméables (pavés drainants/ evergreen) et plantation de 40 arbres (contre 35 dans le précédent projet) sur 3 140 m² d'espaces verts (contre 2 050 m² pour le précédent projet) soit 31 % de la surface totale du projet affectée aux espaces verts.

Installation de panneaux photovoltaïques et solaires pour la production d'eau chaude sur l'intégralité de la toiture ainsi qu'une cuve de récupération des eaux pluviales destinée à l'usage des sanitaires.

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

# 4.2 Objectifs du projet

- Création d'un magasin LIDL à LOOS-EN-GOHELLE afin de répondre aux attentes des consommateurs et renforcer le maillage sur le territoire pour capter, entre autres, les poches de logements denses de l'Ouest lensois.
- Construction d'un bâtiment conforme aux normes environnementales. Ex : RT 2012
- Revalorisation d'un site vétuste/amianté, majoritairement imperméabilisé : 3 581 m² (constructions, voies de circulation, stationnements...) et pour partie en friche à l'arrière de la carrosserie : 2 740 m² (zone de stockage pour les épaves de voiture, les bennes, les pièces détachées... Zone à perméabilité très faible).
- Création de 101 places pour le bon fonctionnement du magasin :
- 3 places PMR et 3 places famille
- 2 places dédiées aux véhicules électriques
- 8 places auto-partage
- 95 places seront perméables grâce à un revêtement pavés drainants/evergreen.
- Plantation de 40 arbres sur 3 140 m² d'espaces verts soit 31 % de la surface totale du projet affectée aux espaces verts.
- Installation de panneaux photovoltaïques et solaires pour la production d'eau chaude sur l'intégralité de la toiture ainsi qu'une cuve de récupération des eaux pluviales destinée à l'usage des sanitaires.

# 4.3 Décrivez sommairement le projet

## 4.3.1 dans sa phase travaux

- 1- Plan de retrait amiante avant désamiantage du site (effectué).
- 2 Démolition des constructions existantes 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. Une politique de gestion et de valorisation sera mise en place pour tous les déchets de chantier (effectuée).
- 3 Construction du magasin de vente à dominante alimentaire sur dallage terre-plein.
- 4 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.

L'accès route de Béthune, via le giratoire existant, sera conservé et aménagé pour l'entrée et la sortie des véhicules légers et des véhicules de livraison. La MDADT Lens-Hénin a d'ailleurs émis un avis favorable à l'encontre du projet.

## 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Ouverture d'un supermarché à dominante alimentaire sous enseigne LIDL d'une surface de plancher de 1 959 m².

Situé le long de la route de Béthune, voie structurante de l'entrée Ouest de Lens, le magasin sera très facilement accessible via les aménagements existants à proximité (A21). En effet, les véhicules légers pourront rejoindre l'aire de stationnement directement depuis le giratoire existant sans problématique de circulatoire.

Le site sera relié facilement aux transports collectifs via des trottoirs permettant l'accès à l'arrêt "Grand Mont Site 11/19", recevant les lignes 22 et 40 du réseau de transport TADAO situé à environ 250 mètres du projet et l'arrêt "Palissy" recevant la ligne 35 du réseau de transport TADAO situé à environ 230 mètres du projet.

Les aménagements "modes doux existants" sur un isochrone de 15 minutes à pied, permettent aussi la venue des consommateurs situés dans les habitations de la zone proche de manière sécurisée. De plus, 3 cheminements à destination des piétons seront créés dans le cadre du projet, l'un depuis la rue Bernard de Palissy, un autre pour rejoindre le garage Renault voisin et le dernier depuis la RD943 et l'entrée principale du site.

Les cyclistes disposeront également d'un parc à vélos clos et couvert de 25 m² pouvant accueillir un douzaine de vélos.

L'ensemble de ces aménagements tendent à inciter la venue d'une clientèle en mode doux.

	trative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera pentale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autoris	
Demande de permis de construire un E	E.R.P.	
	projet et superficie globale de l'opération - préciser	
SURFACE TERRAIN	deurs caractéristiques	
NOUVELLE SURFACE ESPACES VERTS		. 3 140 m <sup>2</sup> (contre 2 050 m <sup>2</sup> )
NOUVEAU NOMBRE DE PLACES		. 101 places (contre 128)
4.6 Localisation du projet  Adresse et commune(s)		
d'implantation	Coordonnées géographiques <sup>1</sup> Long. <u>0</u> <u>2</u> ° <u>4</u>	7'43"E Lat. 50°26'53"N
102 route de Béthune	Pour les catégories 5° a), 6° a), b)	
62750 LOOS-EN-GOHELLE	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 :	
	code de l'environnement :	
		_'"_ Lat°"_
	Point d'arrivée : Long° _ Communes traversées :	_'"_ Lat ° ' " _
	Communes indversees.	
		1
	oignez à votre demande les annexes n° 2 à	6
4761	t	
4.7.1 Si oui, cette installation o	sion d'une installation ou d'un ouvrage existant ? u cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évalua	Oui Non X
environnementale?		Oui Non X
4.7.2 Si oui, décrivez sommaireme		
différentes composantes de votre indiquez à quelle date il a été aut		

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 : <a href="http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-données-environnementales-html">http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-données-environnementales-html</a>.

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 (<a href="http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/">http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/</a>).

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) ?		×	
En zone de montagne ?		X	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?		×	
Sur le territoire d'une commune littorale ?		X	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional?		×	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?		×	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?		×	

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?		×	
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 ?	X		PPRM du Lensois - Prescrit le 10/06/2015 - Aléas Mouvement de terrain, Échauffement et Émanation de Gaz.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	ZI.	The state of the s	L'étude de pollution réalisée par Socotec en 2016 révèle qu'il n'y a pas d'incompatibilité entre la destination projetée et l'état de contamination des sols. Le site est partiellement pollué aux hydrocarbures aromatiques polycycliques. Les terres polluées seront confinées avec des remblais sains (apport de terres végétales) ou une bâche PVC couvre-sol lors des plantations.
Dans une zone de répartition des eaux ?		X	De plus, un plan de retrait amiante a été établi avec l'inspection du travail pour la démolition des bâtiments (toiture de la carrosserie et intérieur de la maison amiantés) ainsi que le retrait de l'amiante enfouie dans le sol. L'ensemble des déchets ont été évacués en décharge spécialisée dans le respect des normes de sécurité.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle?		×	
Dans un site inscrit ?		X	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?		X	
D'un site classé ?		×	

ncidences potent	ielles Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Engendre prélèveme d'eau ? Si oui, dar milieu ?	ents 🔲	X	
Impliquero drainages modificati prévisibles masses d'e souterraine	/ ou des ons des eau	X	
Est-il excé en matéri		×	
Est-il défic matériaux Si oui, utilis ressources du sol ou sol ?	e-t-il les naturelles	X	
Est-il susce d'entraîne perturbati dégradat destructio biodiversil existante flore, hab continuité écologique	r des ons, des ons, des ns de la é faune, tats,	×	
Si le proje dans ou à d'un site i 2000, est-i susceptib un impac habitat / u espèce in Formulaire	est situé proximité viatura e d'avoir	×	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?			
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?		X	
	Est-il concerné par des risques technologiques ?		×	
Risques	Est-il concerné par des risques naturels ?	<b>I</b>	×	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?		×	
	Engendre-t-il des déplacements/des trafics		×	Le trafic généré par la création du magasin ne perturbera pas la fluidité actuelle des axes limitrophes. En effet, le giratoire d'accès ainsi que les voiries proches sont parfaitement dimensionnées et permettent largement d'absorber le futur trafic. La MDADT Lens-Hénin a d'ailleurs émis un avis favorable à l'encontre du projet.
Nuisances	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	×	×	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.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?		X	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?		×	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	×		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.
	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?		×	
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?		X	
Emissions	Engendre-t-il des effluents ?		×	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?		×	

Patrimoine /	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?		×	
Cadre de vie / Population	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?		X	
approuvés				ont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou :
d'incidence su En effet, les pri (seuls environ	r le projet LIDL. ncipaux axes reliant l'h 3% d'augmentation de ıvel hôpital de Lens dev	ôpital : la circe	sont poul	de son positionnement et de son organisation, n'aura que très peu ur la grande majorité totalement dissociés des voies d'accès au magasin LIDL routière sur le giratoire d'accès au site LIDL). rrant 2020 soit largement après le magasin LIDL qui sera déjà intégré dans
6.3 Les incide	nces du projet identifi Non Si oui, décri			nt-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

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

Le projet devrait être dispensé d'étude d'impact car il s'inscrit dans une zone urbanisée dédiée aux activités et participe à la restructuration d'un site regroupant plusieurs bâtiments devenus vétustes et sans cohérence. De surcroît, le terrain d'assiette actuel est largement imperméabilisé : 3 581 m² (constructions, voies de circulation, stationnements...) et pour partie en friche à l'arrière de la carrosserie : 2 740 m² (zone de stockage pour les épaves de voitures, les bennes, les pièces détachées - zone à coefficient de perméabilité très faible...). Le projet s'intégrera parfaitement à son environnement proche et contribuera à revaloriser le site actuel grâce à la plantation de 40 arbres d'essences locales sur 3 140 m² d'espaces verts soit 31% de la surface totale du projet affectée aux espaces verts. 95 places seront perméables grâce à un revêtement pavés drainants/evergreen. L'intégralité de la toiture sera équipée de panneaux photovoltaïques et solaires pour la production d'eau chaude. Une cuve de récupération des eaux pluviales sera également installée pour l'usage des sanitaires. De même, la façade du bâtiment sera travaillée de façon à rappeler la chromatique des bâtiments patrimoniaux et de l'ensemble bâti de la commune : représentation de la tour d'extraction, du chevalement, des terrils jumeaux du 11/19 avec un bardage bois d'essence régionale en superposition.

					_	THE RESERVE OF THE PERSON NAMED IN
200	Auto-	Sec.	Property lies	1		Laudite's
Section 2		C 17/4 or 1	III feli		( a ( ad ( ) )	1011111

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.

# 8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires							
Objet							
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	X					
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;						
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	X					
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 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;	X					
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;						
4	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.						

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

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

## Objet

Dossier complémentaire de présentation du projet :

- Évolution du projet entre la première et la deuxième demande d'examen au cas par cas Page 8
- Description du nouveau projet Page 9 à 13
- Accessibilité du site depuis les arrêts de bus existants Page 25
- Aménagements modes doux dans la zone proche Page 27
- Voies douces sur la zone isochrone 15 minutes à pied Page 29
- Analyse prévisionnelle des flux de déplacement dans la zone de chalandise Page 44 à 46
- Aménagements envisagés pour la desserte du projet et l'avis du Département Page 47
- Mesures propres à limiter l'imperméabilisation des sols Page 55 à 61
- Photographies du site avant et après démolition des bâtiments existants Page 83 à 86
- Évaluation des risques naturels, technologiques ou miniers (BASIAS) Page 113

# 9. Engagement et signature

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

X

Fait à

Lillers

le, 23/11/2017

Signature

RD 916 - ZI du PLANTIN

Insérez votez ipgajurgen eigen sur la cadre ci-dessus

# DEPARTEMENT DU PAS DE CALAIS VILLE DE LOOS-EN-GOHELLE

# CONSTRUCTION D'UNE SURFACE DE VENTE A L'ENSEIGNE LIDL

# 102 Route de Béthune 62750 LOOS-EN-GOHELLE

SNC LIDL 35 Rue Charles PEGUY – 67200 STRASBOURG

DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS PREALABLE A LA REALISATION D'UNE ETUDE D'IMPACT

# PIECES JOINTES

La présente demande a pour objet la demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact pour l'aire de stationnement du futur magasin à l'enseigne LIDL de LOOS-EN-GOHELLE.

- 1 FORMULAIRE DE DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS PREALABLE A LA REALISATION D'UNE ETUDE D'IMPACT
- 2 ANNEXE N°1
- 3 PLAN DE SITUATION
- 4 PLAN DE SITUATION AVEC REPERAGE PHOTO
- 5 PLAN DE MASSE PROJET
- 6 PHOTOGRAPHIES DE LA ZONE D'IMPLANTATION
- 7 VOLET PAYSAGER TRAITEMENT DE FACADE INSERTIONS

# DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES

# PLAN DE SITUATION



Département : PAS DE CALAIS

Commune : LOOS EN GOHELLE

Section : AH Feuille : 000 AH 01

Échelle d'origine : 1/1000 Échelle d'édition : 1/3000

Date d'édition : 04/12/2015 (fuseau horaire de Paris)

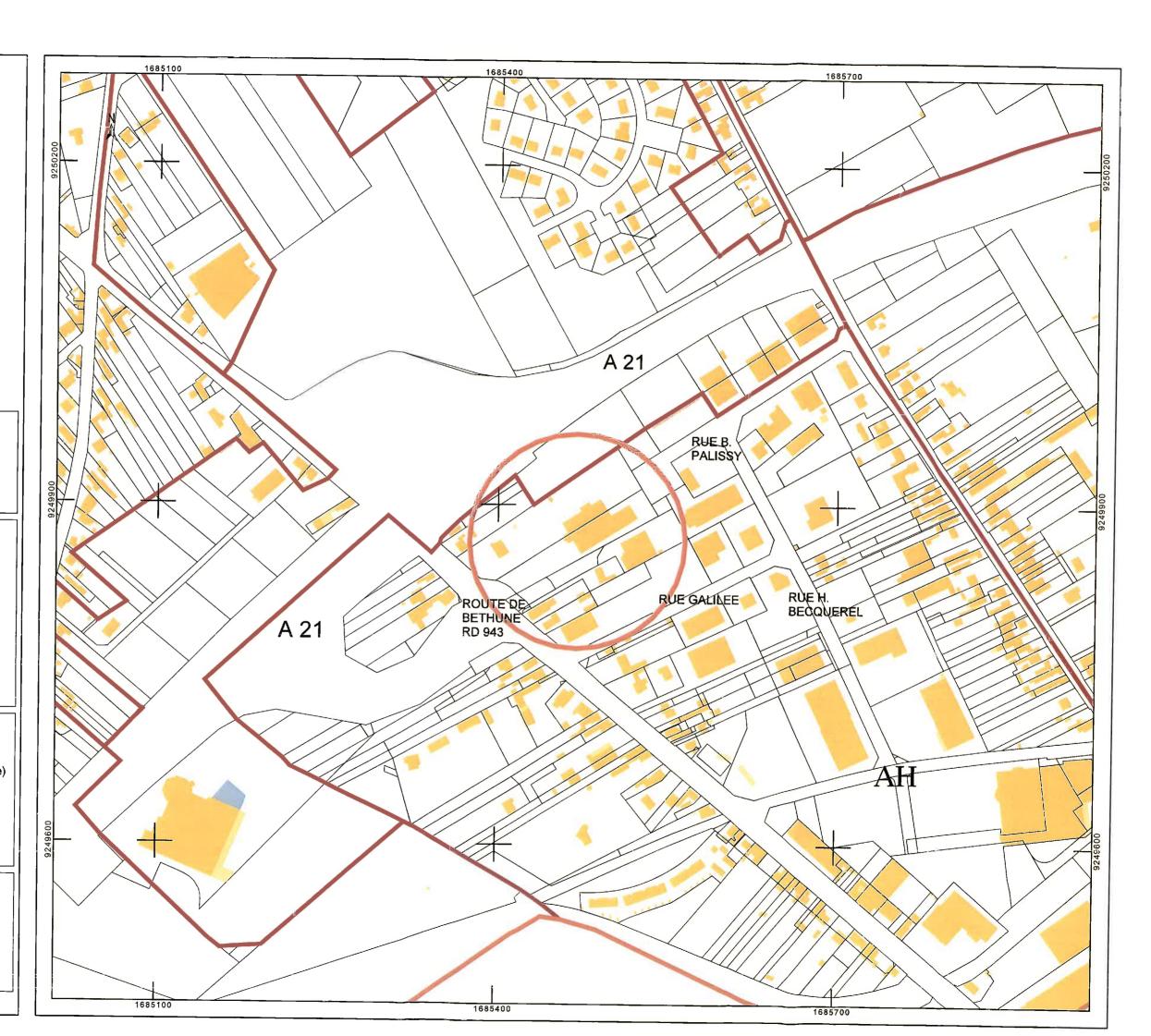
Coordonnées en projection : RGF93CC50

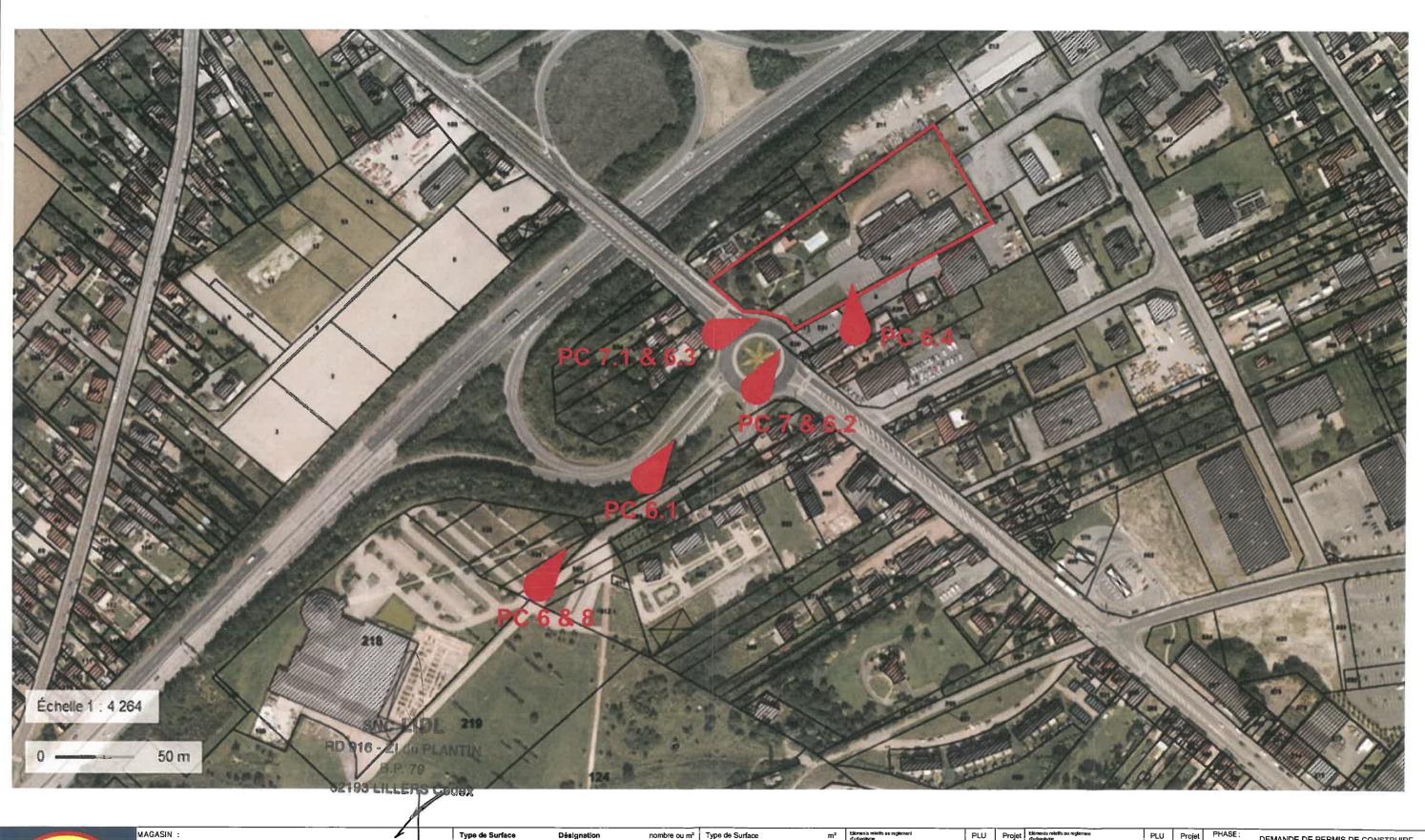
Le plan visualisé sur cet extrait est géré par le centre des impôts foncier suivant : BETHUNE

(Pôle de Topographie et de Gestion Cadastrale) 85, rue Georges Guynemer 62407 62407 BETHUNE CEDEX tél. 03 21 63 10 10 -fax 03 21 63 10 74 ptgc.620.arras@dgfip.finances.gouv.fr

Cet extrait de plan vous est délivré par :

cadastre.gouv.fr ©2014 Ministère des Finances et des Comptes publics







LIDL LOOS EN GOHELLE Route de Béthune RD 943 62750 LOOS EN GOHELLE

SNC LIDL LILLERS ZI du Plantin - RD - 916 - BP 79 - 62193 LILLERS

DESIGNATION :

PC REPERAGE VUES 6,7 & 8

NFK T14

Désignation	nombre ou i
dont nombre de places P.M.R. dont nombre de places familie dont nombre de places vérilicule électrique dont nombre de places co-volturage	128 3 3 4 12
Aire de circulation des PL Incluse	9.00
Aire de circulation des PL Incluse	5045
( le cas échéant )	
	doet nombre de places P.M.R. doet nombre de places famille dont nombre de places famille dont nombre de places de vidinque décotrique dont nombre de places de-voluntage.  Altre de circulation des PL Incluse Altre de circulation des PL Incluse

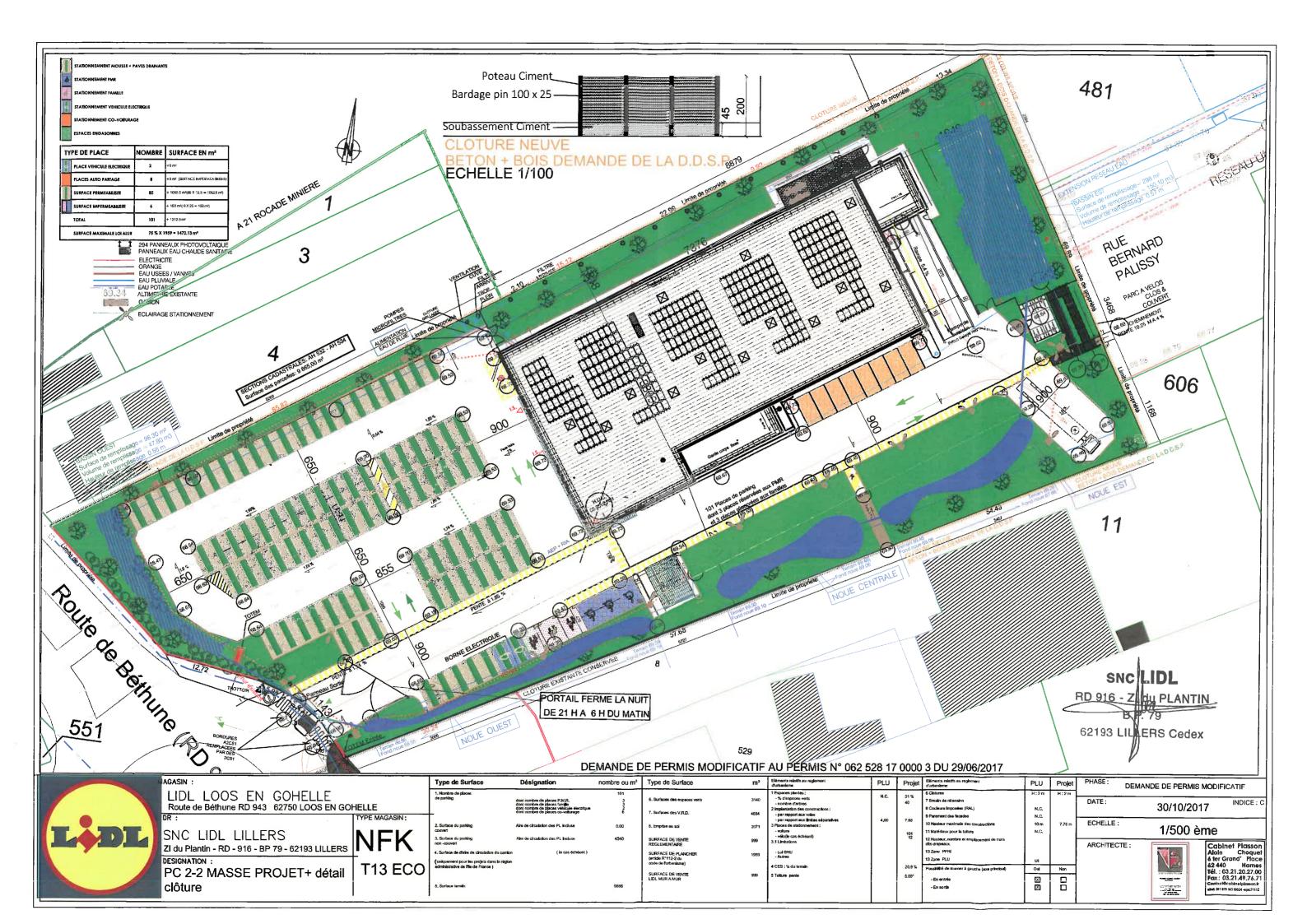
Type de Ourlace	111	d'urbanisme
Surfaces des espaces verts	2050	1 Espaces plantés : - % d'espaces verts - nombre d'arbres
7. Surfaces des V.R.D.	6470	2 implantation des constructions ; - par repport aux voies - par rapport aux limites séparetive
6. Emprise au soi	2345	3 Places de stationnement : - volture
SURFACE DE VENTE REGLEMENTA <b>I</b> RE	999	- vélo(le cas échéant) 3,1 Limitations
SURFACE DE PLANCHER (artido R°112-2 du	2556,90	- Loi SRU - Autres
code de l'urbanisme)		4 CES: % du terrain
SURFACE DE VENTE LIDL MUR A MUR	999	5 Tollure peole

PLU	Projet	Eléments relatifs au reglement d'urbanisme	PLU	Projet	PH
		6 Clotures			
		7 Bassin de rétension			D/
		8 Couleurs Imposées (RAL)			
	4,00 128 12	9 Parement des facades			
		10 Hauteur maximale des constructions			E
		11 Matériaux pour la tollure			
		12 Hauteur, nombre et emplacement de mais dits drapeaux.			Al
		13 Zone PPRI			
		13 Zone PLU			
		Possibilité de tourner à gauche (aute principel)	Out	Non	
	3,96%	- En entrée	X		
		- En sortle	N	i ñ l	

	PHASE;	DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE		
	DATE:	05/01/2017	INDICE:	
	ECHELLE:	1/500 ème		
-1				

ARCHITECTE :





# DEPARTEMENT DU PAS DE CALAIS VILLE DE LOOS EN GOHELLE

# CONSTRUCTION D'UNE SURFACE DE VENTE A L'ENSEIGNE LIDL

102, Route de BETHUNE-62750 LOOS EN GOHELLE

SNC LIDL
35 Rue Charles PEGUY - 67200 STRASBOURG

# PHOTOGRAPHIES

2 0.7

SNC LIDL
RD 916 - ZI du PLANTIN
B.P. 79
62193 LILLERS Cedex

JANVIER 2017











**VUE N° 5 CLOTURE ET BATIMENT DEPUIS LA RUE PALISSY** 

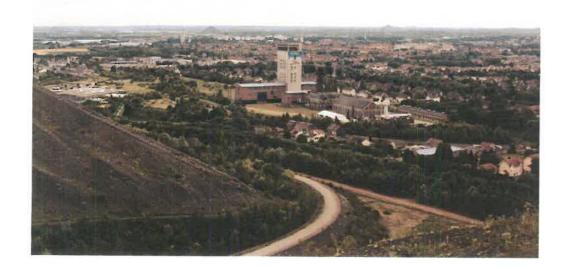


**VUE N°6 VUE DEPUIS LE ROND POINT** 



CREATION D'UN MAGASIN LIDL

# Réflexions Traitement de la façade Nov 17



SNC LIDL
RD 916 - ZI du PLANTIN
B P 79
62193 LILLERS Cedex

#### ANALYSE

LAVILLE OF LOOK DR CONFELL

OLD CONFIDENCE OF CONFELL

LESTORE INVESTMENT PAYAGE

JAMES CHROMATOUT

OF THE NOTE OF CONFELL OF CONFEL OF CONFELL OF CONFEL OF CONFELL OF CONFEL OF CONFELL O

#### PROJET

ANTEREMENS OF POSTURATION DEFENDACES OF PROPERTION LA PAÇADIL OF PROPERTY VEHICLE

#### LE TRAITEMENT DE FAÇADE

L FRINCIPE TRANSPORTER

TO TERROR ET LESSINGES UTILISATA





Repérage de l'opération dans le contexte local source: autrement dit



Rocade minière

Repérage de l'opération dans son contexte urbain

Chevalement et tour d'extraction

Terrils jumeaux 11/19

Route de Béthune

Musée du Louvre-Lens

#### L'ESSENTIEL: LE CONTEXTE LOCALE COMME BASE DE LA COMPRÉHENSION

LOOS EN GOHELLE Arrondissement : Lens

Arronaissement : Len

Canton : Wingles

Intercommunalité : Communaupole de Lens Liévin

Superficie: 12.7 km²

Population: 6 581 habitants (recensement 2013)

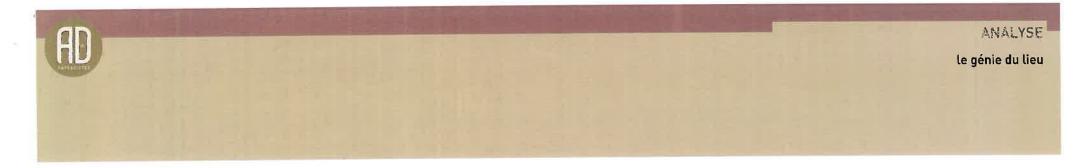
Densité : 518 hab/Km2

Maire: M. Jean-François CARON depuis mars 2014

LE PATRIMOINE : UN FIL CONDUCTEUR

La commune de Loos en Gohelle dispose d'une identité minière forte et dominante, qui se retrouve dans le patrimoine communal. En effet, le territoire loossois présente un sous-sol charbonnier qui a induit la mise en place de puits au XVIIème siècle. Ainsi la ville a prospéré, se construisant comme une cité minière. En effet, on retrouve notamment la tour d'extraction et le chevalement de la base 11-19. La tour en béton armée s'élève à 66m et servait à remonter des charges pouvant atteindre 13 500kg. Celle-ci dialogue avec le chevalement métallique de 1925 dont la hauteur est de 45m, construit par l'exntreprise Fives-Lille en poutrelles à treillis. Mais les symboles les plus évidents du territoire sont les terrils jumeaux, classés à l'UNESCO, ils sont les plus hauts d'Europe.







**POUR UN ANCRAGE LOCAL** 

LES TERRILS JUMEAUX, LES PLUS HAUTS D'EUROPE

LE PAYSAGE MINIER, UN PAYSAGE EN RECONVERSION

LE GRAND PAYSAGE, LE TERRIL 11/19, **PATRIMOINE MONDIAL** DE L'UNESCO

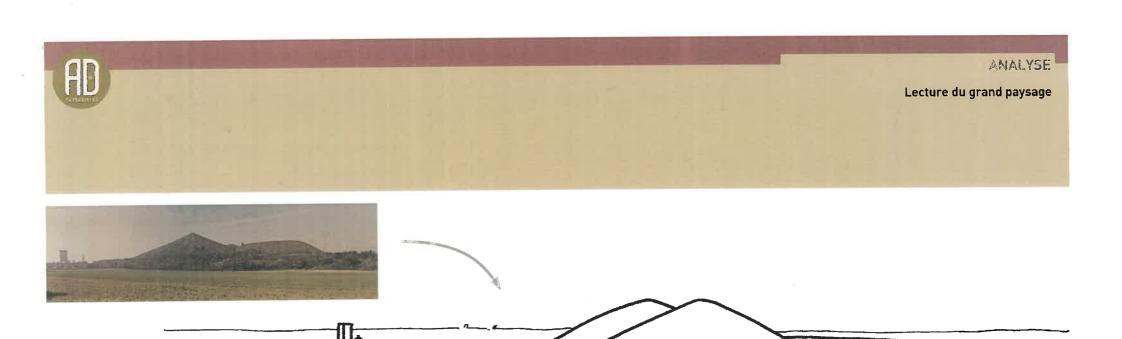








UN LIEU DE PATRIMOINE, AUTOUR DU **LOUVRE LENS** 



VERS LE LOWRE LENS. CHEVRENEUT/TOUR DE CONCENTRATION

LES TERRILS JUHEAUX DE LOOS EN GONELLE

les Terrils Jumeaux de Loos en Gohelle







- Coos EN WHELVE -









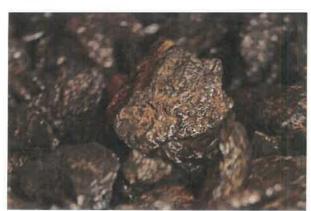








LE MINERAI



LA NATURE ET LE BOIS



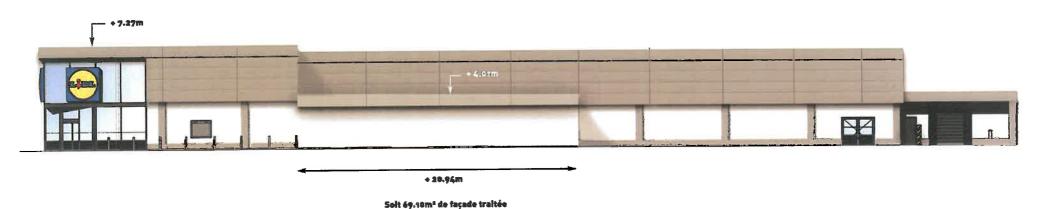
L'HOMME



Les mineurs de la fosse 11/19



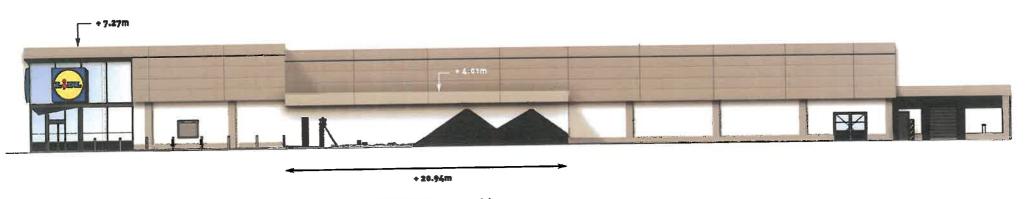
LA 1ère PEAU : L'HORIZON



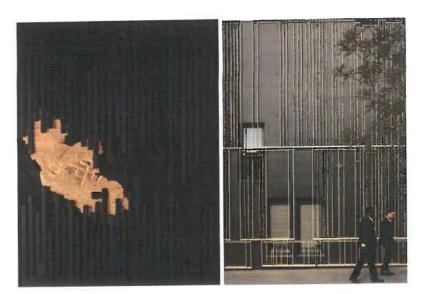




LA 1 ERE PEAU : LE PATRIMOINE



Soit 69.10m² de façade traitée



# UN PAYSAGE QUI SE DESSINE

# **LES TERRILS**

# L'EXTRACTION

# **UN TRAIT D'HISTOIRE**

L'INTENSITÉ DU NOIR

LE MINERAL

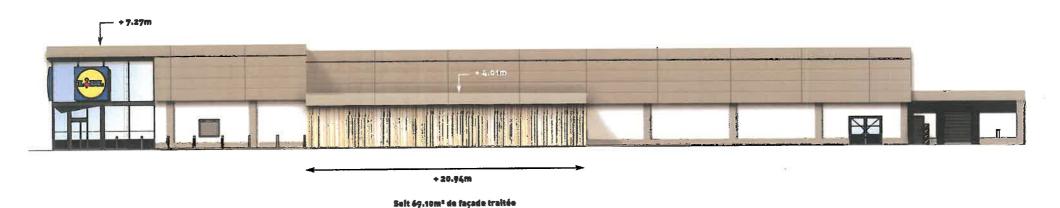
LES TRAVAILLEURS

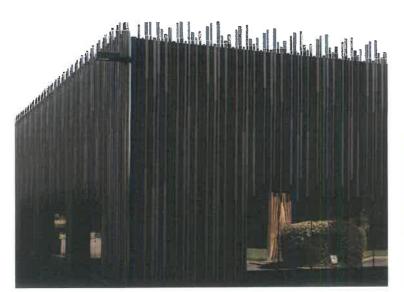






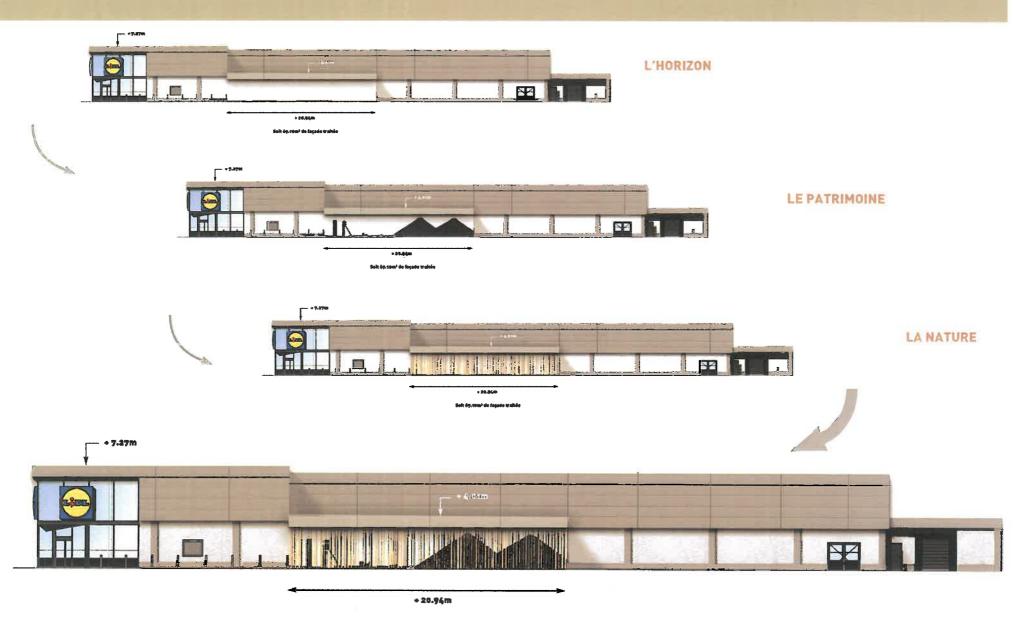
LA 2NDE PEAU : LE BOIS











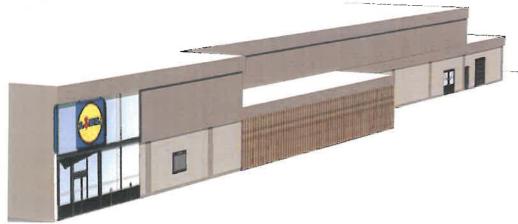
Seit 69.10m² de façade traitée











# L'ANAMORPHOSE

### Anamorphose (n.f):

Partie d'œuvre, graphique ou picturale, dont les formes sont distordues de telle manière qu'elle ne reprenne sa configuration véritable qu'en étant regardée directement, sous un angle particulier.

#### LE PRINCIPE : UN EFFET DE SURPRISE VISUEL

Le principe se rapproche de celui de l'anamorphose. Il s'agit d'un effet visuel qui permet de faire apparaître un élément, ici, le profil paysager de Loos en Gohelle, a un moment précis de façon limité. Le reste du temps, le profil disparaît et la façade s'opacifie pour ne donner qu'un effet de "bardage bois classique".





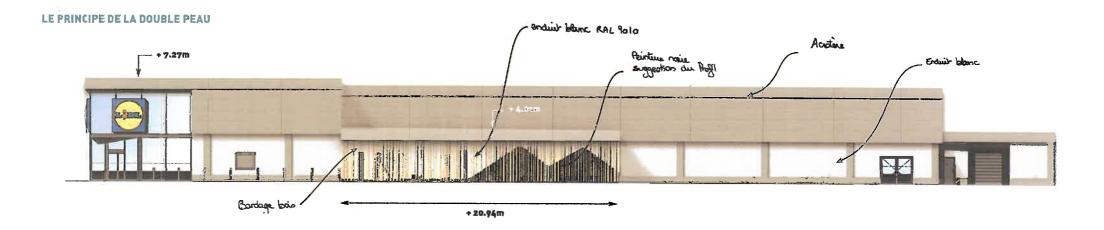






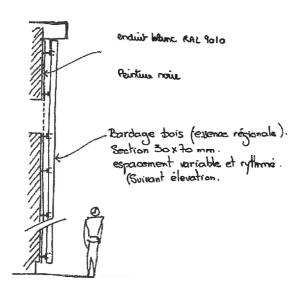


Le principe technique



Soit 69.10m² de façade traitée

## PRINCIPE EN COUPE



### L'ESSENTIEL

- Un travail en linéarité
- Suggestion du grand paysage
- Les terrils jumeaux de Loos en Gohelle
- Le chevalement et la tour de concentration
- ੂ Une essence régionale en bardage



L'AULNE





LE FRÊNE





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



LOOS-EN-GOHELLE

**CREATION D'UN MAGASIN LIDL** 

# Volet Paysager Nnv 17



SNC LIDL RD 916 - Z du PLANTIN B/R/20 62193 LN/LERS Cedex

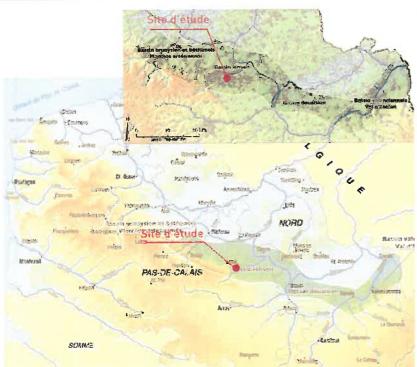
#### ANALYSE

CONTENT! PAYSAGES OUT ACTIVITÉ MINTERE ACCIEVE LO PREMENT DURANTE STATUMETON'S

**PUTDITIONS** SHARE PRESENTED AND MALEMENTS LES ORDERVIES CHICAS HIS ESPACES VIEWS PLANTES PLANTATIONS PLANTATIONS DES WILLI UN HOMBES FLANTATION DES MASSIES ARBUSTURE PLANTACION SES MESSING ADDITION OF THE CHAMBLES PLANTATION OF LASTINAL ARRIGIDE OF BESSCHOOLS ENSEMBRICES

ANNEXE THEATHERTS

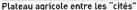




Entités paysagères du Nord-Pas-de-Calais

Source : Atlas du Paysage





Source : Atlas du Paysage



La ligne des terrils

L'ESSENTIEL : UN PAYSAGE DE TERRILS ET DE VALLÉES, MARQUÉ PAR L'ACTIVITÉ MINIÈRE

#### $\rightarrow$ Introduction

Loos-en-Gohelle se trouve dans le Nord-Pas-de-Calais, et se trouve dans les paysages miniers, à proximité de lens donc, plus précisément, dans le bassin lensois. Ce paysage s'est formé grâce à la richesse géologique de son sol. Il est l'un des plus identitaires de la région et s'est construit entre le XIXème siècle et 1990, période de production intensive liée aux mines. Le bassin minier présente une amplitude est/ouest importante, tandis qu'il s'étend de façon longitudinale, avec une largeur Nord/Sud, étroite. Au nord, le bassin rejoint la Deûle et s'unit à son développement industriel, alors qu'au sud, le paysage lensois agricole forme une séparation très claire.

#### → L'activité minière et ses marques dans le paysage

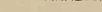
Les terrils sont actuellement la plus importante preuve de cette activité minière, le reste des éléments qui témoignent encore de cette activité, sont plus l'organisation et le développement aussi bien rural, qu'urbain, du bâti. Ce paysage présente une densité urbaine et sociale importante, cependant, quelques ouvertures permettent une respiration visuelle. Il est clairement marqué par l'unique fonction qui l'a qualifié à l'origine, l'ensemble des éléments qui composent le paysage sont en effet au service de l'activité minière. Ainsi, on retrouve le triangle carreau-chevalement-terril. C'est un paysage répétitif, les carreaux/cités en sont un parfait exemple : on retrouve dans tout le paysage, cité sur cité, où les lignes de corons et les maisons mitoyennes se situent en plein champ. De plus, les cités ne possèdent pas de centralité. Ce paysage est formé par l'Homme et limité par la nature et le relief. En effet, la géographie, les plateaux, vallées et marches de l'Artois font varier les angles de vue et permettent des panoramas visuels, avec parfois, une forte amplitude.

#### -> Le bassin lensois

Le bassin lensois est la représentation la plus proche de celle du bassin minier, même si, après la première guerre mondiale, il s'est homogénéisé et reconstruit. Ce bassin a la particularité d'être un espace quasi-totalement urbain. En effet, on ne retrouve plus d'inclusions agricoles alors qu'elles étaient omniprésentes dans le reste du département.

Cette entité semble être un exemple parfait et homogène de l'architecture minière. On y retrouve un vrai réseau de cités et d'anciens carreaux. Il est le seul bassin a ne pas s'être développé autour d'une ville historique. En effet, avant l'essor de l'activité minière, Lens n'était qu'une bourgade rurale et non une ville. C'est un bassin que l'on peut appréhender avec des panoramas de qualité sur les hauteurs, comme à Vimy ou Notre-Dame-de-Lorette.

Au niveau paysager, il s'agit d'une entité minière par excellence, avec la présence d'un terril à proximité directe de l'A1, qui est un repère de taille et de qualité dans le paysage, on y trouve d'autres éléments typiquement miniers comme notamment la fosse du 11/19. La seule limite paysagère de cet espace est l'ensemble des collines d'Artois, qui furent la limite à l'extension du bassin lensois. Malgré le fait d'être une entité fortement urbanisée, le bassin minier reste très homogène, le réseau d'entrées dans Lens en étoile par exemple, nous montre pourquoi : La transition entre l'espace rural et l'espace urbain se fait en douceur et en dégradé progressif. Cependant, certaines agglomérations sont encore fortement marquées par la rupture entre rural et minier, comme Rouvroy par exemple, qui possède un bourg ancien et une centralité minière bien distincts.



Présentation loossoise







Maison éco-conçue

Source : http://jne-asso.org



Eglise avec son toit de panneaux solaires Source : verlinghemautrement



Loos en Gohelle surplombée par le terril

Source : Ville de Loos-en-Gohelle

#### UNE COMMUNE MINIÈRE TYPIQUE

#### -> Situation géographique

Loos-en-gohelle est une commune du Pas-de-Calais et fait partie de la communaupole de Lens-Liévin. En plus d'être l'une des principales communes minières du bassin minier, elle a une situation plutôt stratégique. En effet, elle se situe à 5Km de Lens, 15Km de Béthune, à 30Km de Douai et Arras, et à 40Km de Lille. Elle est donc au centre d'un maillage de communes importantes.

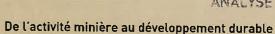
#### → Un passé de conflits

On retrouve des traces de l'occupation à partir du XIème siècle avec la construction de l'abbaye d'Anchin, mais l'église dédiée à Saint Vaast, personnage du VIème siècle, nous indique une occupation antérieure. La ville fut assez tranquille jusqu'au XIIIème siècle. A partir de ce moment, la ville fut détruite cinq fois, une fois par siècle en 1213, en 1303, en 1513, en 1648 et en 1915. Les deux Guerres mondiales ont poursuivi ce destin malheureux. La 1ere Guerre Mondiale fut marquée ici par une occupation allemande, seulement 10% de la population est restée à Loos-en-Gohelle. La ville se trouvait en zone rouge, et fut frappée de nombreux combats et détruite en totalité.

Loos-en-Gohelle était un village vivant de l'agriculture, jusqu'à la moitié du XIXème siècle. A ce moment, l'essor minier a bouleversé l'organisation territoriale. En effet, Loos-en-Gohelle devient un point central de l'exploitation des mines, donnant lieu à la construction rapide de cités minières, mais qui n'avaient pas de liens entre elles, ni avec le centre du village, voilà pourquoi l'appellation "village" est toujours utilisée. Cependant, au XXème siècle, cette activité minière s'effondre, et l'économie de la ville aussi, qui se stabilise aujourd'hui, surtout avec la construction de logements sociaux. L'activité économique actuelle s'est reconvertie dans le tertiaire, on trouve sur le territoire communal des zones d'activités modérées, des commerces, des artisans etc... De plus, malgré le passé minier très polluant, la commune présente aujourd'hui plusieurs pôles économiques ayant le développement durable comme thème central dont le CERDD (Centre Ressource du Développement Durable), le CD2E et un pôle de compétitivité dit « TEAM » (Technologies de l'Environnement Appliquées aux Matières et aux Matériaux).

#### -> Une commune présentant quelques éléments patrimoniaux

La commune a su développer un patrimoine de qualité, certains éléments étant repris dans l'inventaire des monuments historiques ou encore, dans l'inventaire général du patrimoine culturel. Ce patrimoine est essentiellement minier, avec le site de la fosse 11-19 qui accueille actuellement des activités culturelles, économiques et environnementales, avec le bâtiment de la salle des pendus de la fosse n°12, ou les mines de houille. Une curiosité du patrimoine communal est l'église, dont le toit est recouvert de panneaux solaires.





Ensse 6 actuelle Source : chblog



Fosse 6 ancienne Source : chblog



fosse 11 Source: wikipedia



Mobilisation citoyenne et participation Source : Ville de Loos-en-Gohelle



Gestion différenciée des espaces publics

Source : Ville de Loos-en-Gohelle

#### UNE VILLE QUI S'EST RECONVERTIE

#### → Un passé minier

En 1855, la commune de Loos-en-Gohelle va basculer, avec la découverte de charbon dans son sous-sol. L'activité minière est devenue la principale caractéristique de la ville et six puits de mine ont été mis en place avec la création de sept terrils au fur et à mesure de l'extraction. Les deux plus hauts terrils du territoire communal, sont d'ailleurs, les plus hauts d'Europe. Depuis 2012, la qualité et la valeur du bassin minier sont reconnues, avec une inscription au patrimoine mondial de l'humanité.

La ville est l'une des premières a être prospectée, ainsi en 1850, les sondages découvrent du charbon à 140m de profondeur. Cependant, il faudra attendre 1873 pour voir l'ouverture du premier puit, et d'une deuxième dans la foulée. L'exploitation est telle, que les fosses de Loos-en-Gohelle se mettent à la pointe de la technologie de l'époque avec l'installation d'air comprimé et de couloirs oscillants, ou encore, avec le test de nombreuses nouvelles machines. Finalement, en 1968, ces deux fosses sont arrêtées et remblayées.

D'autres fosses sont restées en activité beaucoup plus longtemps, comme la fosse 11 rattachée à la 19 où le président Felix Faure est d'ailleurs descendu en 1898. On peut aussi citer la fosse 12 "Edouard Bollaert" qui a subi, comme les autres, les déboires de la 1ère Guerre Mondiale. Elle fut arrêtée en 1970. Certaines fosses ont été reconstruites après la guerre, comme la fosse 14 bis, mais elle stoppera son activité en 1962. Les bâtiments de cette fosse furent réhabilités et utilisés pour faire un atelier de réparation et d'entretien pour véhicules lourds.

#### →Un projet de développement durable

Depuis une quinzaine d'années, la commune a émis la volonté de créer un territoire plus respectueux de l'environnement et plus durable, un véritable retournement suite à l'extraction minière et ses conséquences.

La première approche est la participation citoyenne en se posant la question des besoins de la commune, l'évaluation de ce qui est déjà mis en place et la gestion des problèmes qui en découlent. Pour avoir une cohérence et une prise de conscience globale, les citoyens participent au maximum à la définition et à la conduite

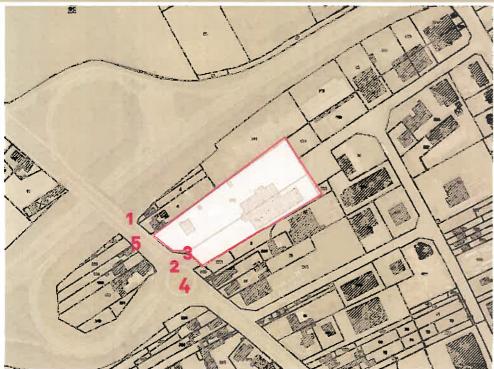
Des initiatives fleurissent dans la commune, afin de contraster avec le modèle actuel. On retrouve donc des écoconstructions sur toute la commune, ainsi que la mise en place de principes de gestion réfléchie, comme pour la gestion des eaux à la parcelle, la mise en place d'une ceinture verte, la gestion différenciée etc... Au fur et à mesure, ces projets ont créé un réseau d'actions qui donne une transversalité dans la gestion de la commune.

Finalement, la commune développe une renommée par rapport à son engagement écologique, citée notamment comme 'laboratoire vert" elle est devenue une ville pilote pour le développement durable. 🌈 📺





# Reportage photo





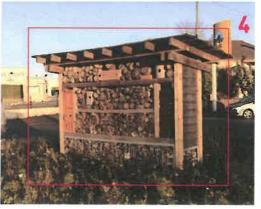
- → 1 : Bonne visibilité sur le site et proximité d'un axe important de la ville et bonne accessibilité car adjacent au rond point
- ightarrow 2 : Cadre de vie verdoyant et ambiance agréable, ce qui encourage un aménagement de qualité pour le projet
- → 3 : Le site est dans un cocon de verdure, aussi bien arboré, arbustif ou encore herbacé pour former un ensemble cohérent
- ightarrow 4 : Le rond point représente bien la volonté communale de développement durable et de gestion différenciée
- → 5 : La végétation privée profite beaucoup au cadre de vie générale et la qualité des espaces privatifs ammène une convivialité au quartier résidentiel

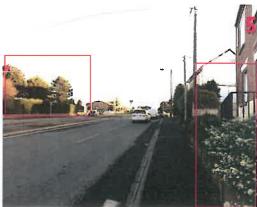












# Etat initial



#### L'ÉTAT EXISTANT

- $\Rightarrow$  Le site actuel est un espace de type industriel, il s'agit d'une carrosserie automobile.
- ightarrow L'espace est principalement minéral avec une cour arrière, un parking avant et une voirie d'accès
- → Il présente aussi une habitation privée, dont les abords sont plus verts
- → Les abords sont traités avec des haies taillées de Laurier (essence non régionale)



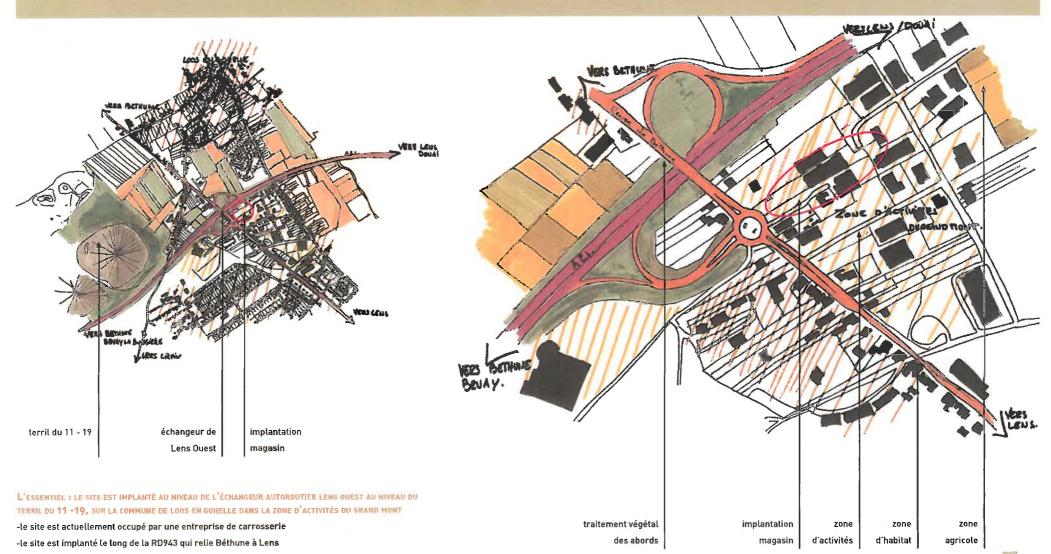




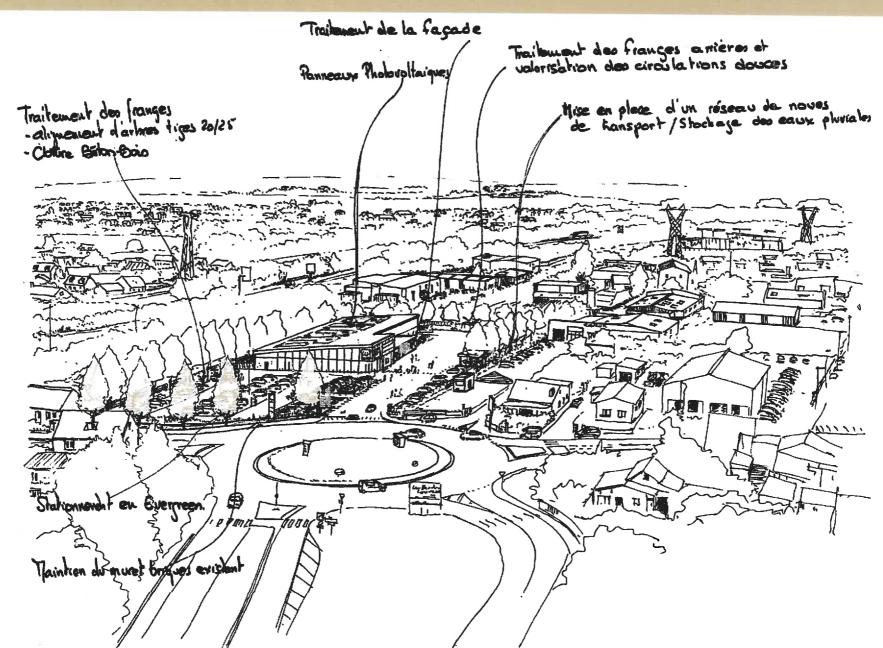


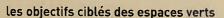


## potentialités

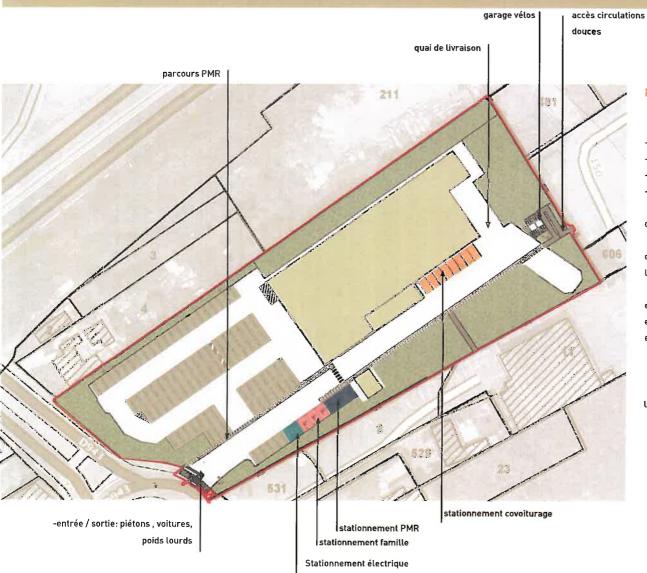












## L'ESSENTIEL :

- Le projet prévoit une implantation du bâtiment en retrait de l'espace public.
- -> Le projet développe 101 places de stationnement dont
- 3 places PMR
- 3 places famille
- 2 places électrique
- 8 places de covoiturage
- → L'accessibilité aux équipements est assurée par un parcours PMR depuis le rond point de la D943
- → Un premier parc à vélo est implanté le long du parcours PMR à proximité de l'entrée de l'enseigne, un second est implanté à proximité du quai de livraison sur la frange Est de l'opération
- → un accès depuis le rond point de la D943 :
- entrée sortie pour les piétons
- entrée sortie pour les véhicules légers
- entrée sortie pour les poids lourds et véhicules de livraisons
- ightarrow une connexion pour les piétons et les vélos est créé au niveau de la Frange Est
- → Le projet prévoit de planter 40 arbres tiges
- ightarrow Le projet prévoit la création de milieux humides participant au fonctionnement hydraulique du projet



## plan de masse

Acer campestre - motte 20/25 - tutaurage

Salix alba "Liempde" - mette 20/25 - luteurage Quercus polustris - motte 20/25 - tuteurage

VEGETAUX HELOPHYTES

Phragmites australis - p9 - 6u/m² Typha latifolia - p9 - 6u/m² Carex acuta - p9 - 6u/m² Lythrum salicaria - p9 - 6u/m² Alisma plantago 'Aquatica' - P9 - ôu/m² Mentha aquatica - P9 - Au/m²

MASSIF ARBUSTIF

Ligustrom velgare - RN 150/175 - 1u/mt Prunus avium - RN 158/175 - 2u/ml Viburnum epulus - RN 100/120 - 2u/ml Carpinus betulus - RN 150/175 - Su/ml Acer campestre - RN 150/175 - 2u/ml guide hale paillage plaquette de peoplier - ep. 7cm

MASSIF ARBUSTIF ET DE GRAMINEES Carex pendula - C2 - 4u/m² Molinia caerulea arundinacea- C2 - 6u/m²

Stipa gigantea - C2 - 6u/m² Perovskia atriplicifolia - C2 - 4u/m² Salix resmarinifolie- CZ - 6u/m²

pailtage pluquette de peuplier épaisseur 7 cm

haie bocagère en limite de propriété

plantation de végétaux hélophytes

plantation d'arbres régionaux adaptés aux milieux humides

création de milieux humides participant au tamponnement des eaux pluviales du projet

plantation d'arbres tige le long de la limite de propriété

claustras bois

plantation d'arbres tige le long de la limite de propriété

plantation de graminées et de vivaces en couvre sol

création de milieux humides participant au tamponnement des eaux pluviales du projet

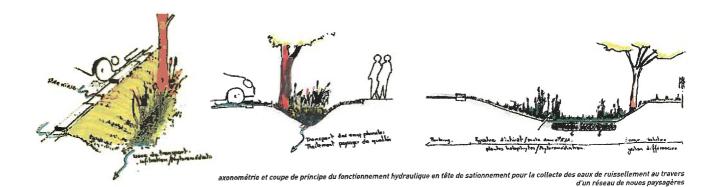
source: Autrement Dit



## Principe de gestion des eaux

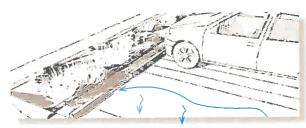
## PRESCRIPTIONS PAYSAGÈRES DE GESTION DE L'EAU :

- 🤿 L'aménagement devra allier la technique et le paysage
- Les eaux pluviales sont infiltrées au travers des places de stationnement et d'un réseau de noues de transport, puis drainées jusqu'à un bassin de tamponement
- Pour une intégration optimale des sytèmes de tamponnement des eaux, ces noues ont une forme courbe et douce, s'intégrant parfaitement à l'aménagement



## DÉCLINAISON DES OUTILS DE GESTION DE L'EAU :

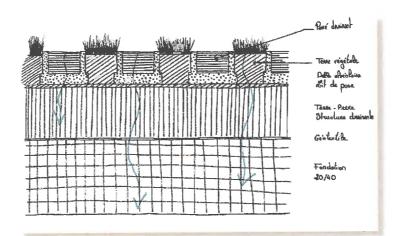
→ Bordure en saillie permettant l'écoulement des eaux de surface et l'arrêt des véhicules stationnés











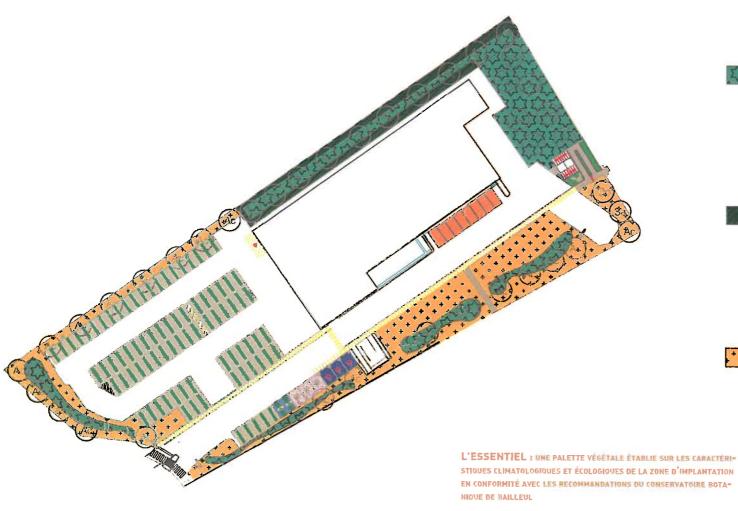
→ Réseaux de noues / milieux humides regroupants dans plantes hélophytes







## plan des plantations



Ac Acer campestre - motte 20/25 - tuteurage

Sa Salix alba 'Liempde' - motte 20/25 - tuteurage

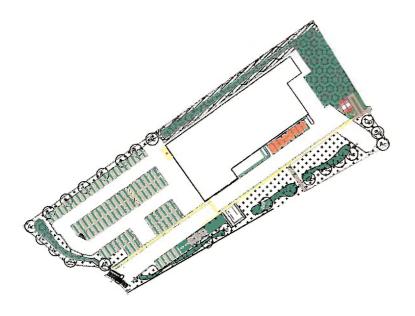
Op Quercus palustris - motte 20/25 - tuteurage

VEGETAUX HELOPHYTES
Phragmites australis - p9 - 6u/m²
Typha latifolia - p9 - 6u/m²
Carex acuta - p9 - 6u/m²
Lythrum salicaria - p9 - 6u/m²
Alisma plantago 'Aquatica' - P9 - 6u/m²
Mentha aquatica - P9 - 6u/m²

MASSIF ARBUSTIF
Ligustrum vulgare - RN 150/175 - 1u/ml
Prunus avium - RN 150/175 - 2u/ml
Viburnum opulus - RN 100/120 - 2u/ml
Carpinus betulus - RN 150/175 - 5u/ml
Acer campestre - RN 150/175 - 2u/ml
guide haie
paillage plaquette de peuplier - ep. 7cm

MASSIF ARBUSTIF ET DE GRAMINEES
Carex pendula - C2 - 6u/m²
Molinia caerulea arundinacea- C2 - 6u/m²
Stipa gigantea - C2 - 6u/m²
Perovskia atriplicifolia - C2 - 6u/m²
Salix rosmarinifolia- C2 - 6u/m²
paillage plaquette de peuplier épaisseur 7 cm

## plantations des milieux humides



Acer campestre - motte 20/25 - tuteurage

(Sa) Salix alba 'Llempde' - motte 20/25 - tuteurage

Quercus palustris - motte 20/25 - tuteurage

VEGETAUX HELOPHYTES

Phragmites australis – p9 - 6u/m²
Typha latifolia - p9 - 6u/m²
Carex acuta - p9 - 6u/m²
Lythrum salicaria - p9 - 6u/m²
Alisma ptantago 'Aquatica' - P9 - 6u/m²
Mentha aquatica - P9 - 6u/m²

MASSIF ARBUSTIF

Ligustrum vulgare - RN 150/175 - 1u/ml Prunus avium - RN 150/175 - 2u/ml Viburnum opulus - RN 100/120 - 2u/ml Carpinus belulus - RN 150/175 - 5u/ml Acer campestre - RN 150/175 - 2u/ml

guide hale paillage plaquette de peuplier - ep. 7cm

MASSIF ARBUSTIF ET DE GRAMINEES
Carex pendula - C2 - 6u/m²

Motinia caerutua arundinacea- C2 - 6u/m² Stipa gigantea - C2 - 6u/m² Perovskia atriplicifolia - C2 - 6u/m² Salix rosmarinifolia- C2 - 6u/m²

paillage plaquette de peuplier épaissour 7 cm

**VEGETAUX HELOPHYTES** 

Phragmites australis - p9 - 6u/m²

Typha latifolia - p9 - 6u/m²

Carex acuta - p9 - 6u/m²

Lythrum salicaria - p9 - 6u/m²

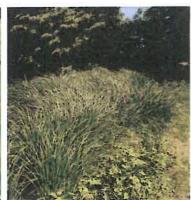
Alisma plantago 'Aquatica' - P9 - 6u/m²

Mentha aquatica - P9 - 6u/m²



Phragmites australis











Typha latifolia

Carex acuta

Lythrum salicaria

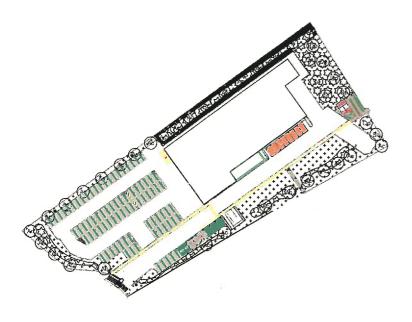
Alisma plantago 'Aquatica'

Mentha aquatica 🦱





## plantation des massifs arbustifs



Acer campestre - motte 20/25 - tuteurage

Salix alba 'Liempde' - motte 20/25 - tuteurage

Quercus palustris - motto 20/25 - tutaurage

VEGETAUX HELOPHYTES **E2525** 

Phragmites australis - p9 - 6u/m² Typha latifolia - p9 - 6u/m² Carex acuta - p9 - 6u/m2 Lythrum salicaria - p9 - 6u/m² Alisma plantago 'Aquatica' - P9 - 6u/m²

Mentha aquatica - P9 - 6u/m²

MASSIF ARBUSTIF

Ligustrum vulgare - RN 150/175 - 1u/ml Prunus avium - RN 150/175 - 2u/mi Viburnum opulus - RN 100/120 - 2u/ml Carpinus betulus - RN 150/175 - 5u/ml Acer campestre - RN 150/175 - 2u/ml

palllage plaquette de peuplier - ep. 7cm

\*+\*+\*\*\* MASSIF ARBUSTIF ET DE GRAMINEES Carex pendula - C2 - 6u/m² Molinia caerulea arundinacea- C2 - 6u/m² Stipa gigantea - CZ - 6u/m² Perovskia atriplicifolia - C2 - 6u/m² Salix rosmarinifolia- C2 - 6u/m² paillage plaquette de peuplier épaisseur 7 cm MASSIF ARBUSTIF

Ligustrum vulgare - RN 150/175 - 1u/ml

Prunus avium - RN 150/175 - 2u/ml

Viburnum opulus - RN 100/120 - 2u/ml

Carpinus betulus - RN 150/175 - 5u/ml Acer campestre - RN 150/175 - 2u/ml

guide haie

paillage plaquette de peuplier - ep. 7cm











Prunus avium Ligustrum vulgare

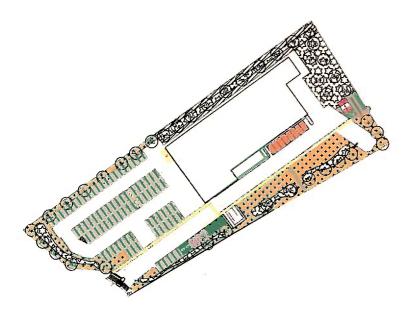
Viburnum opulus

Carpinus betulus





## plantation des massifs arbustifs et de graminées



(Ac) Acer campestre - motte 20/25 - luteurage

Salix alba 'Liempde' - motte 20/25 - tuteurage

Quercus palustris - molte 20/25 - tuteurage

£2£2£2£

VEGETAUX HELOPHYTES

Phragmites australis - p9 - 6u/m²
Typha latifolia - p9 - 6u/m²
Carex acuta - p9 - 6u/m²
Lythrum sallcaria - p9 - 6u/m²
Alisma plantago 'Aquatica' - P9 - 6u/m²
Mentha aquatica - P9 - 6u/m²

MASSIF ARBUSTIF

Ligustrum vulgare – RN 150/175 – 1u/ml Prunus avlum – RN 150/175 – 2u/ml Viburnum opulus – RN 100/120 – 2u/ml Carpinus betulus – RN 150/175 – 5u/ml Acer campestre – RN 150/175 – 2u/ml gulde hale

paillage plaquette de peuplier - ep. 7cm

.....

MASSIF ARBUSTIF ET DE GRAMINEES

Carex pandula - C2 - 6u/m²
Molinia caerulea erundinacea- C2 - 6u/m²
Stipa giganta - C2 - 6u/m²
Perovskia atripitcifelia - C2 - 6u/m²
Salix rosmarinifolia- C2 - 6u/m²
pailitage plequete de peuplier épaisseur 7 cm

MASSIF ARBUSTIF ET DE GRAMINEES

Carex pendula - C2 - 6u/m²

Molinia caerulea arundinacea- C2 - 6u/m²

Stipa gigantea - C2 - 6u/m²

Perovskia atriplicifolia - C2 - 6u/m²

Salix rosmarinifolia- C2 - 6u/m²

paillage plaquette de peuplier épaisseur 7 cm











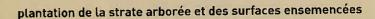
Carex pendula Moli

Molinia caerulea arundinacea

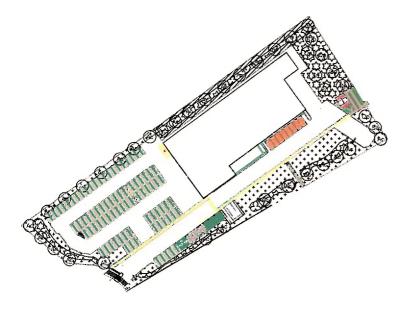
Stipa gigantea

Perovskia atriplicifolia

Salix rosmarinifolia







Acer campestre - motte 20/25 - tuteurage Salix alba 'Liempde' - motte 20/25 - tuteurage Quercus palustris - motte 20/25 - tuteurage

TITIE

VEGETAUX HELOPHYTES Phragmites australis - p9 - 6u/m² Typha latifolia = p9 = 6u/m² Carex acuta - p7 - 6u/m² Lythrum sallcaria - p9 - 6u/m² Allsma plantago "Aquatica" - P9 - 6u/m² Mentha aquatica - P9 - 6u/m²

MASSIF ARBUSTIF Ligustrum vulgare - RN 150/175 - 1u/ml Prunus avlum - RN 150/175 - 2u/ml Viburnum opulus - RN 100/120 - 2u/ml Carpinus betulus - RN 150/175 - 5u/ml Acer campestre - RN 150/175 - 2u/ml gulde hale palllage plaquette de peuplier - ep. 7cm

MASSIF ARBUSTIF ET DE GRAMINEES Carex pendula - C2 - 6u/m² Molinia caerulaa arundinacea- C2 - 6u/m² Stipa gigantea - C2 - 6u/m² Perovskia atriplicifolia - C2 - 6u/m² Salix rosmarinifolia- C2 - 6u/m² paillage plaquette de pouplier épaisseur 7 cm



Salix alba 'Liempde'



Quercus palustris

## STRATE ARBOREE

Acer campestre - motte 20/25 - tuteurage Salix alba 'Liempde' - motte 20/25 - tuteurage Quercus palustris - motte 20/25 - tuteurage



Acer campestre





## engagements



une approche respectueuse de l'environnement:

aucun arrosage, palette végétale régionale et mellifère, toutes les surfaces plantées sont recouvertes d'un paillage .



marquage des végétaux en pépinière coloration automnale du Quercus palustris - taille adulte



LOOS-EN-GOHELLE

CREATION D'UN MAGASIN LIDL

LIDE

## images de synthèse Nnv 17



SNC LIDL

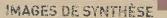
RD 916

B.P. 79

62193 LILLERS Cedex

### IMAGES DE SYNTHÈSE

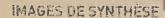
PERSPECTIVE ACCOMMENSATION OF 1
PERSPECTIVE ACCOMMENSATION 1 AND AND APPEAR
PERSPECTIVE AND AND ADDRESS OF A ROUTE OF A PORT OF A ROUTE OF A PORT OF A ROUTE OF A PORT OF A ROUTE OF A ROUTE OF A PORT OF A ROUTE OF A ROUTE





perspective axonométrique 1





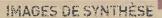
perspective axonométrique 1 - "avant - après"

## AVANT



## **APRES**

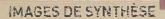






perspective axonométrique 2







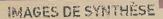
perspective axonométrique 2 - "avant - après"

## **APRES**



AVANT





perspective depuis la rond point









perspective depuis la rond point - "avant - après"





## AVART





## IMAGES DE SYNTHÈSE

perspective sur le projet



Nouvelle demande de dispense d'Etude d'Impact suite à des modifications apportées sur le projet de création d'un magasin LIDL, sur la commune de Loos en Gohelle (62 750)





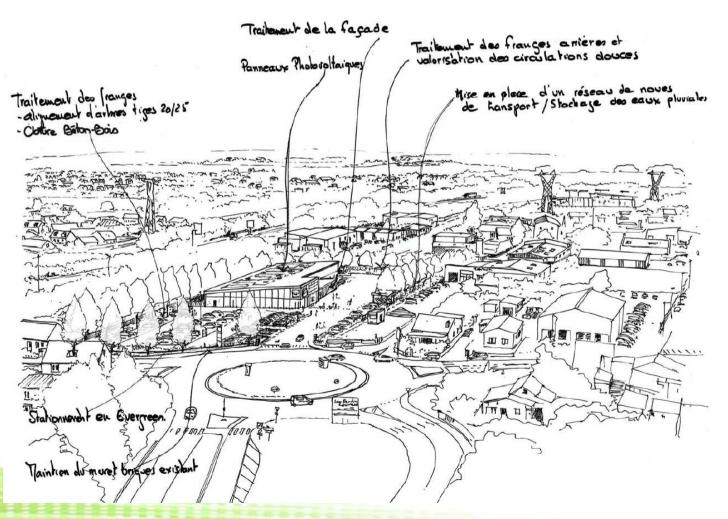


## **Préambule**

Le projet concerne la création d'un magasin à l'enseigne LIDL sur un terrain situé au 102, Route de Béthune à Loos en Gohelle.

Dans le cadre de la première demande de dispense d'étude d'impact, un certain nombre de pièces avait été fournies afin d'expliquer en détail le précédent projet et les impacts qui devait en découler.

Afin d'adapter la demande de dispense aux évolutions apportées, nous souhaitons présenter ce nouveau projet bénéficiant de modifications et d'explications susceptibles d'apporter des éclairages nouveaux répondant aux critères de soumission retenus pour le précédent projet.



## Sommaire

Préambule	1
Sommaire	2
PARTIE 1 - INFORMATIONS COMPLEMENTAIRESRELATIVES AU NOUVEAU PROJET	
I / RAPPEL DU POSITIONNEMENT DU PROJET	4
II / HISTORIQUE DU PROJET	8
III / DESCRIPTION DU NOUVEAU PROJET LIDL	9
PARTIE 2 - INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES RELATIVES A L'ENVIRONNEMENT PROCHE DU PROJET	14
I / RAPPEL DES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'ENVIRONNEMENT PROCHE DU	
II / LES DIFFERENTS MODES D'ACCES AU PROJET	.21
III / LES OPERATIONS D'URBANISME ET PROGRAMMES DE LOGEMENTS	.30
PARTIE 3 - EFFETS DU PROJET EN MATIERE D'AMENAGEMENT TERRITOIRE	DΙ
	40
/ PRISE EN COMPTE DE L'OBJECTIF DE COMPACITE DES BÂTIMENTS ET	
AIRES DE STATIONNEMENT	
III / EVALUATION DES FLUX DE DEPLACEMENTS	42
III / ANALYSE PREVISIONNELLE DES FLUX DE DEPLACEMENT DANS LA ZONE	
DE CHALANDISE	44
V / LES AMENAGEMENTS ENVISAGES DE LA DESSERTE DU PROJET	47

PARTIE 4 - EFFETS DU PROJET EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT
DURABLE
I / REDUCTION DE LA CONSOMMATION ENERGETIQUE
II / LES ENERGIES RENOUVELABLES INTEGREES AU PROJET ET LEUR CONTRIBUTION
A LA PERFORMANCE ENERGETIQUE DES BÂTIMENTS
III / LES PRODUITS ET EQUIPEMENTS DE CONSTRUCTION ET DE DECORATION53
IV / LES MESURES PROPRES A LIMITER L'IMPERMEABILISATION DES SOLS
V / LES MESURES PROPRES A LIMITER LES POLLUTIONS ASSOCIEES A L'ACTIVITE 62
VI / LES MESURES PROPRES A LIMITER LES NUISANCES71
VII / LES MESURES DE PROTECTION DE LA FAUNE ET DE LA FLORE74
VIII / L'INTEGRATION DU PROJET DANS LE PAYSAGE
PARTIE 5 - EVALUATION DES RISQUES ET MESURES MISES EN PLACE
112
I / EVALUATION DES RISQUES ET MESURES PROPRES A ASSURER LA SECURITE DES CONSOMMATEURS113
II / EVALUATION DES RISQUES ET MESURES PROPRES A ASSURER LA SECURITE EN PHASE CHANTIER



## I / Rappel du positionnement du projet

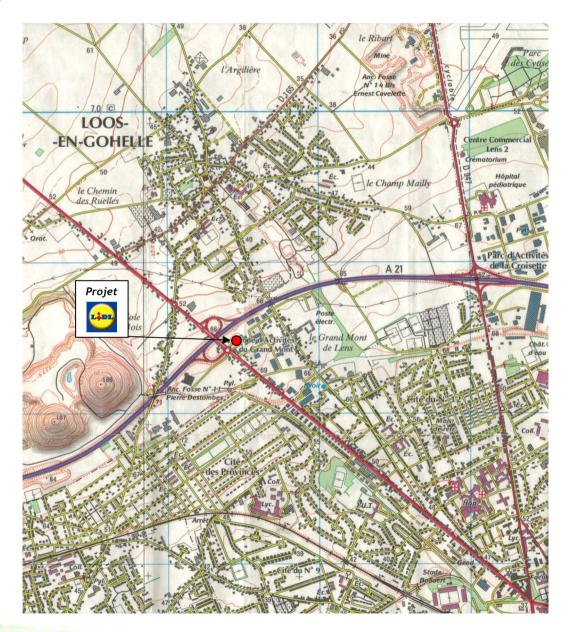
Le projet LIDL est localisé le long de la Route de Béthune sur la commune de Loos en Gohelle (62 750).

Le site sera facilement accessible depuis les infrastructures existantes (Giratoire avec accès existant sur le foncier).

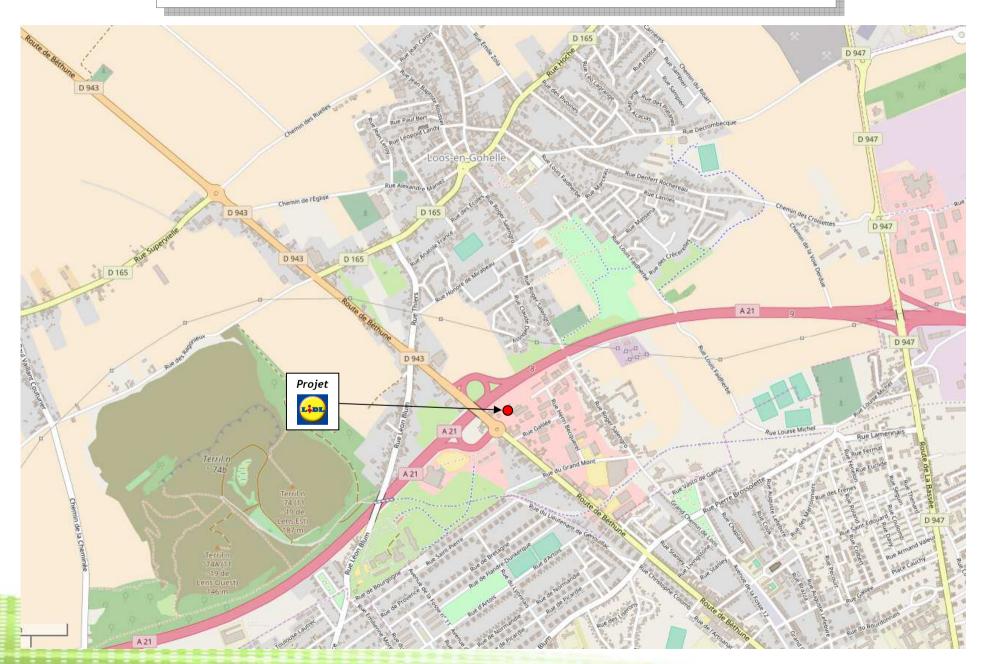
Le magasin bénéficiera de plus d'une très bonne situation et d'une excellente visibilité, sur un axe passant.

L'extrait de carte au 1/25000ème ci-dessous ainsi que les vues pages suivantes positionnent le projet au sein de la commune de Loos en Gohelle.

Il faut noter que le projet est situé dans le prolongement de l'urbanisation de 2 communes : Lens et Loos en Gohelle, le long d'axes structurants du territoire et qu'il sera intégré dans un espace d'activités existant, ce qui limite l'impact de son implantation sur son environnement.



## POSITIONNEMENT DU SITE SUR LA COMMUNE DE LOOS EN GOHELLE



# POSITIONNEMENT DU SITE Projet

# VUE AÉRIENNE DES DÉLIMITATIONS FONCIÈRES DU PROJET Rouge Cle Sethune A21 Projet

## II / Historique du projet

Le projet LIDL a été travaillé en concertation avec les élus locaux et a donc fait l'objet d'évolution dans le temps.

En effet, le projet a subi des modifications afin de suivre les évolutions réglementaires mais aussi d'intégrer le projet plus harmonieusement dans son environnement :

## AOÛT 2017 - OBJET DE LA DEMANDE INITIALE DE DISPENSE D'ÉTUDE D'IMPACT :

- Surface plancher : 2 556,9 m<sup>2</sup> - Emprise au sol : 2 345 m<sup>2</sup>

- Nombre de places de parking : 128 dont 3 places PMR, 3 places famille, 4 places dédiées à la recharge des véhicules électriques et 13 places dédiées au covoiturage/auto partage (l'ensemble des places du projet étaient rendues perméables : Evergreen/Pavés drainants et pavés drainants seuls, limitant ainsi l'imperméabilisation du site)

- Aire de circulation : 5 045 m<sup>2</sup>

- Surface des espaces verts : 2 050 m²

- Surface des VRD: 5 470 m<sup>2</sup>

- Surface imperméabilisée avant projet : 3 581 m² / Surface imperméabilisée après projet : 5 966 m²

## **EVOLUTION - NOVEMBRE 2017 - OBJET DE LA PRÉSENTE PRÉSENTATION :**

- Surface plancher: 1 959 m<sup>2</sup> (soit une diminution de 597,9 m<sup>2</sup>)
- Emprise au sol: 2 071 m<sup>2</sup> (soit une diminution de 274 m<sup>2</sup>)
- Nombre de places de parking : 101 dont 3 places PMR, 3 places famille, 2 places dédiées à la recharge des véhicules électriques et 8 places dédiées au covoiturage/auto partage (95 places du projet sont rendues perméables : Evergreen/Pavés drainants limitant ainsi l'imperméabilisation du site)
  - Aire de circulation : 4 540 m<sup>2</sup> (soit une diminution de 505 m<sup>2</sup>)
- Surface des espaces verts : 3 140 m² (Augmentation de 1 090 m² tout en conservant les aménagements piétons (dont l'un avec rampe PMR) et d'un parc à vélos plus conséquent afin d'inciter et faciliter la venue des clients en modes doux)
  - Surface des VRD: 4 654 m² (soit une diminution de 816 m²)
  - Surface imperméabilisée avant projet : 3 581 m² / Surface imperméabilisée après projet : 5 445 m²

A noter sur ce nouveau projet la mise en place d'un portail sur l'entrée du site, fermé entre 21h et 6h ainsi que les jours de fermeture du magasin (non ouvert au public).

## III / Description du nouveau projet LIDL

## - Les grandes lignes du projet proposé :

## - Surface de vente globale du projet :

Le nouveau projet consiste toujours à créer un magasin à l'enseigne LIDL mais sur un concept réduit. Ce concept a été développé pour limiter l'étalement du bâtiment (surface plancher et emprise au sol diminuées), tout en conservant certaines caractéristiques du concept architectural des magasins LIDL (façades traitées qualitativement pour répondre à une insertion optimisée et à l'utilisation de matériaux rappelant l'architecture locale).

La surface de vente du futur magasin restera de 999 m<sup>2</sup>, mais son emprise au sol sera significativement diminuée :

⇒ Emprise au sol du projet = 2 071 m², soit une diminution de 274 m² par rapport au projet précédent.

A noter que le projet ne se situe pas dans un ensemble commercial mais qu'il sera positionné sur un espace accueillant des activités (Zone d'Activités du Grand Mont), le tout à proximité d'habitations. C'est pour cette dernière raison que les accès et cheminements piétons ont été renforcés, afin d'inciter et de faciliter la venue de la clientèle en mode alternatif à la voiture.

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

L'implantation du bâtiment et des aires de stationnement, qui en sont le complément, a été étudié afin de tenir compte, non seulement de la configuration du site et du voisinage limitrophe, mais aussi des dispositions imposées par le règlement du Plan Local d'Urbanisme, ou encore des avis émis par les services compétents qui ont préalablement examiné le projet avant le dépôt du Permis de Construire.

Le projet doit également répondre à certains critères de fonctionnement... Tout d'abord, un parking bien dimensionné capable de recevoir en toute sécurité la clientèle en période de pointe, tout en gardant une fluidité afin d'éviter les impacts sur les voiries limitrophes.

Ensuite, il faut noter qu'un éloignement de l'entrée du magasin est contraire aux attentes des usagers qui utiliseront le parking. En effet, cela créerait une zone isolée à l'arrière du magasin favorisant l'insécurité (agression sur parking, squats...), ce que la Direction Départementale de la Sécurité et de la Sûreté Publique déconseille vivement dans le cadre de projet commerciaux.

Enfin, au regard des mesures mises en place pour le traitement des aires de stationnement, (revêtement evergreen/pavés drainants) et des choix paysagers forts, il a été choisi de favoriser la compacité et l'harmonie des aires de stationnement.

Il faut noter que la trajectoire des piétons serait dans tout autre organisation générale du projet, maximisée de quelques mètres seulement, ce qui au regard des contraintes citées précédemment n'est pas de nature à apporter beaucoup plus de confort aux usagers.

## - Le parc de stationnement :

Le magasin disposera de 101 places de parking (soit une diminution de 27 places par rapport au précédent projet) dont 3 places pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), 3 places « Famille », 2 places dédiées à l'alimentation des véhicules électriques et 8 places pour le covoiturage/auto partage. 95 places seront perméables.

Un espace clos pour les 2 roues sera créé sur l'arrière de la parcelle pouvant accueillir 12 vélos. Il s'agit, là encore d'inciter et faciliter l'accueil et le venue des clients en mode doux.

## - Les aménagements paysagers en pleine terre :

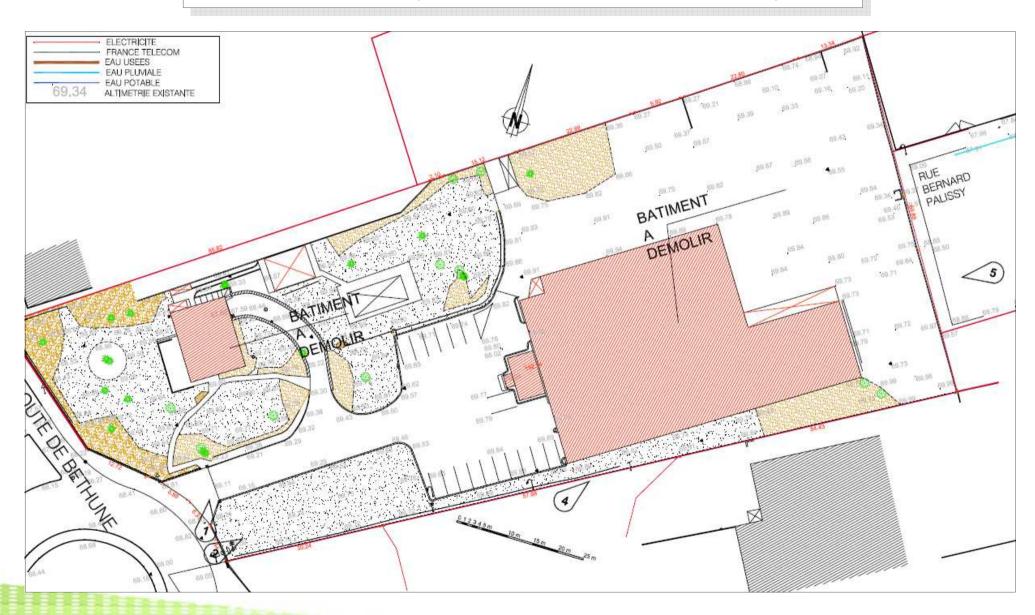
Le projet prendra place sur un espace en partie imperméabilisé. Il sera planté 40 arbres de haute tige (soit 5 arbres supplémentaires par rapport au précédent projet positionnés le long de la route de Béthune (D943) et libérera 3 140 m² d'espaces verts aménagés (contre 2 050 m² dans le précédent projet), soit 31,83% des surfaces affectées au projet (contre 20,78% dans le projet précédent).

> Les limites séparatives seront plantées et composées d'essences locales et variées (Haie bocagère et arbres tige en limite de propriété Nord et Sud, végétaux hélophytes et arbres régionaux adaptés aux milieux humides en fond de parcelle côté zone de livraison, graminées et vivaces en couvre sol sur l'avant du magasin accompagnées d'hôtels à insectes à effet gabion).

L'ensemble de ces aménagements permettront une très bonne insertion visuelle dans l'environnement et apporteront une image valorisante du site.



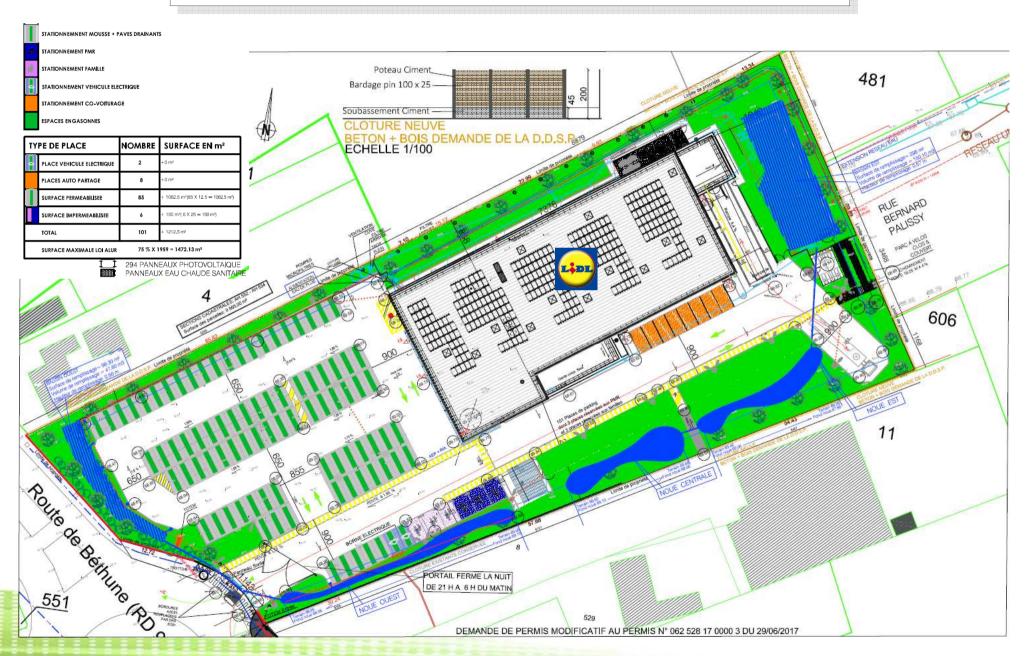
## PLAN DE MASSE EXISTANT (PARTIE NORD OUEST ROUTE DE BÉTHUNE DEPUIS PEU DÉMOLIE)



## PLAN DE MASSE GLOBAL DU PRÉCÉDENT PROJET



## PLAN DE MASSE GLOBAL DU NOUVEAU PROJET



## **PARTIE 2**

INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES
RELATIVES À L'ENVIRONNEMENT PROCHE DU PROJET



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

## - Cartographie générale de l'environnement proche

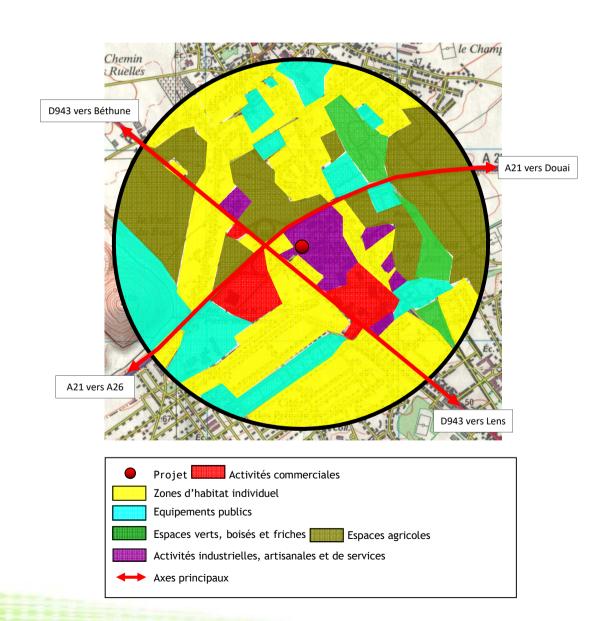
Le site du projet est situé sur le territoire de la commune de Loos en Gohelle.

Son environnement sur environ un kilomètre est morcelé et bénéficie d'une mixité de destination : Habitat, équipements publics, activités, espaces verts... Les grands espaces sont :

Une majorité de l'environnement est dédiée à l'habitat (principalement individuel), aux espaces verts et agricoles.

🖔 En périphérie du projet, quelques activités.





## 1) Les activités commerciales

## - L'environnement commercial du projet

Le projet se situe dans une zone modérément équipée en commerces.

Il sera positionné le long de la route de Béthune (RD943), à proximité immédiate de l'A21, au sein de la zone d'activités légères de Loos en Gohelle : la zone d'activités du Grand Mont.

.

Quelques activités commerciales sont présentes au sein de cette même zone d'activités dont :

- Intermarché,
- Carrefour Contact,
- Aldi,
- Les 1001 fleurs,
- Les Jardins du Louvre,
- Loxam,
- Centre technique automobile...

## 2) Les autres activités économiques

## - Les activités industrielles, tertiaires...

Des activités artisanales et de services sont disséminées dans la zone proche :

☑ Dans la zone d'activités légères de Loos en Gohelle (Zone d'Activités du Grand Mont) :

- Carrosserie Cuvilliers, - SAS Truite Service,

- Renault, - Samie,

- Citroën, - Indec-Nv,

- CGA, - Albayane,

- SMAG, - Sanelec,

- Carrosserie Vincent, - Eurofin,

- Marbrerie Hecquet, - Silkolor,

- Carrosserie Cuvilliers, - Vivier,

- SEP, - Abifluid

- Coaxel, - Fredon,

- CCA, - Hertz,

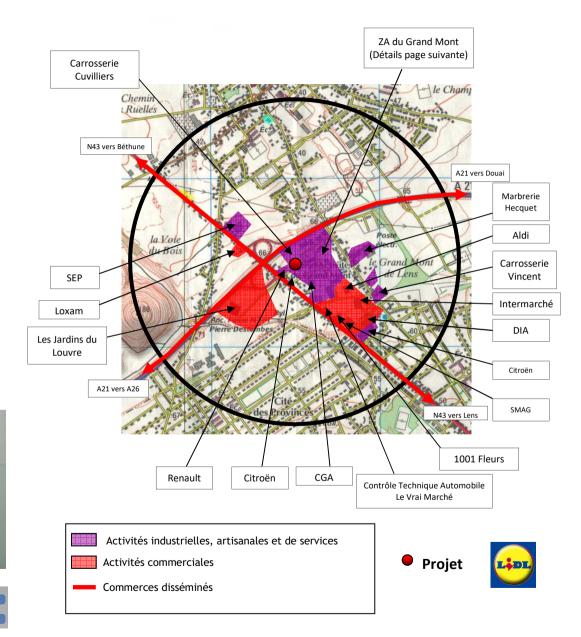
- RASD, - Agenor,

- Distribution 2000.

Les principales activités sont cartographiées page suivante.





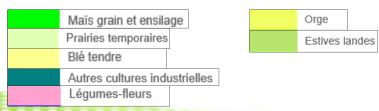


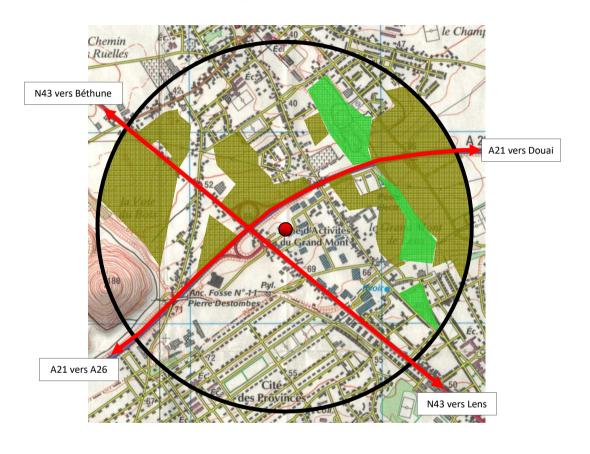
## - Les activités agricoles

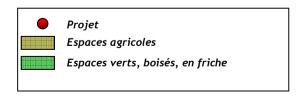
Le magasin est situé en milieu urbain en entrée Sud de Loos en Gohelle.

Les Espaces verts et agricoles sont donc principalement présents à l'Est et à l'Ouest du projet.







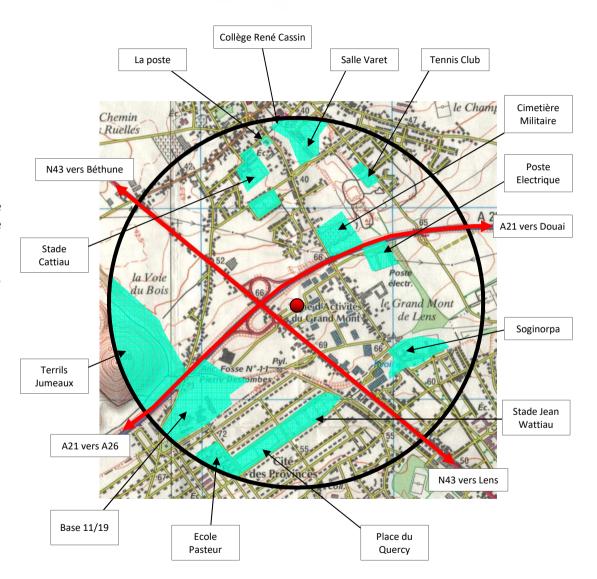


## 3) Les équipements publics

Dans la zone proche, quelques équipements publics sont présents et sont cartographiés ci contre.

Les principaux équipements sont :

- **Des bâtiments scolaires** : Collège René Cassin, Ecole Pasteur.
- **Des édifices et équipements publics divers** : Cimetière militaire, Poste Electrique, Soginorpa, Place du Quercy, Base 11/19, Terrils Jumeaux, La Poste.
- **Des équipements sportifs** : Salle Varet, Tennis Club, Stade Wattiau, Stade Cattiau.



## 4) Les zones d'habitat

## - Le type d'habitat

Au niveau de l'habitat, la zone proche du magasin (environ 1 km) est pourvue exclusivement d'un habitat de type individuel.

La commune de Loos en Gohelle dans sa globalité présente un parc majoritairement individuel (90,7% du parc des logements).

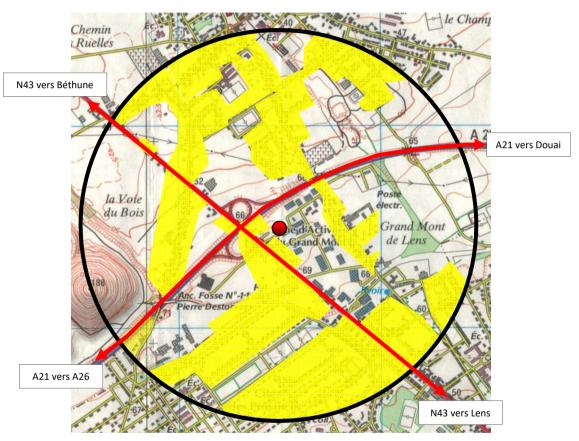
Les logements collectifs représentent eux, environ 7,2% du parc.

Ces logements collectifs sont principalement localisés en Centre Ville.

Au niveau du logement individuel, celui-ci est principalement de type « maisons des Mines ou Corons » au Sud du projet, en direction de Lens, et « maisons de ville » ,« Maisons de lotissements » vers Loos en Gohelle centre-ville.

## - L'habitat social

L'habitat social représente 27,5% (source INSEE).





**Habitat Individuel Rue Salengro** 



**Habitat individuel rue Thiers** 



**Habitat individuel Route de Béthune** 



**Habitat individuel rue Stanley** 



Habitat individuel rue de Bretagne



**Habitat Individuel Rue Decrombecque** 

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

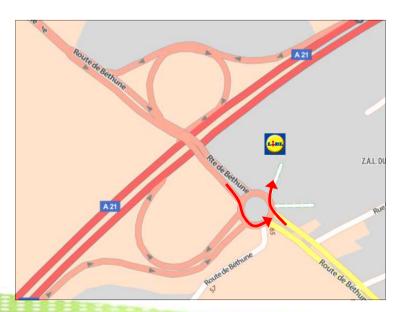
## - La desserte routière actuelle et future

La desserte du projet s'effectuera de la façon suivante : Une entrée / sortie donnant directement sur la route de Béthune via le giratoire actuellement en place.

La route de Béthune permet de rejoindre les centres-villes de Loos en Gohelle et de Lens.

Les aménagements pour accéder au site, depuis cet axe, sont parfaitement adaptés et dimensionnés pour que l'installation du magasin LIDL n'engendre aucune perturbation sur les flux existants.

Il n'y aura aucune modification de la desserte suite au projet.





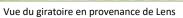
## - L'accessibilité directe au foncier

La desserte du magasin s'effectuera directement depuis la Route de Béthune via le giratoire existant et un accès réaménagé (entrée / sortie du parking). Le parking sera donc accessible aisément sans impact majeur sur le trafic existant. La fluidité des transits sera conservée.











Vue du giratoire en provenance de Béthune



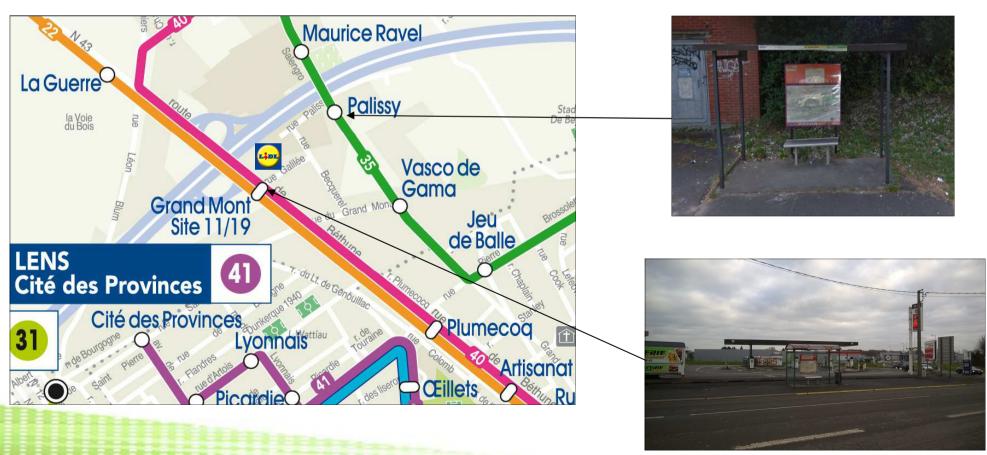
Vue du giratoire en provenance de l'A21

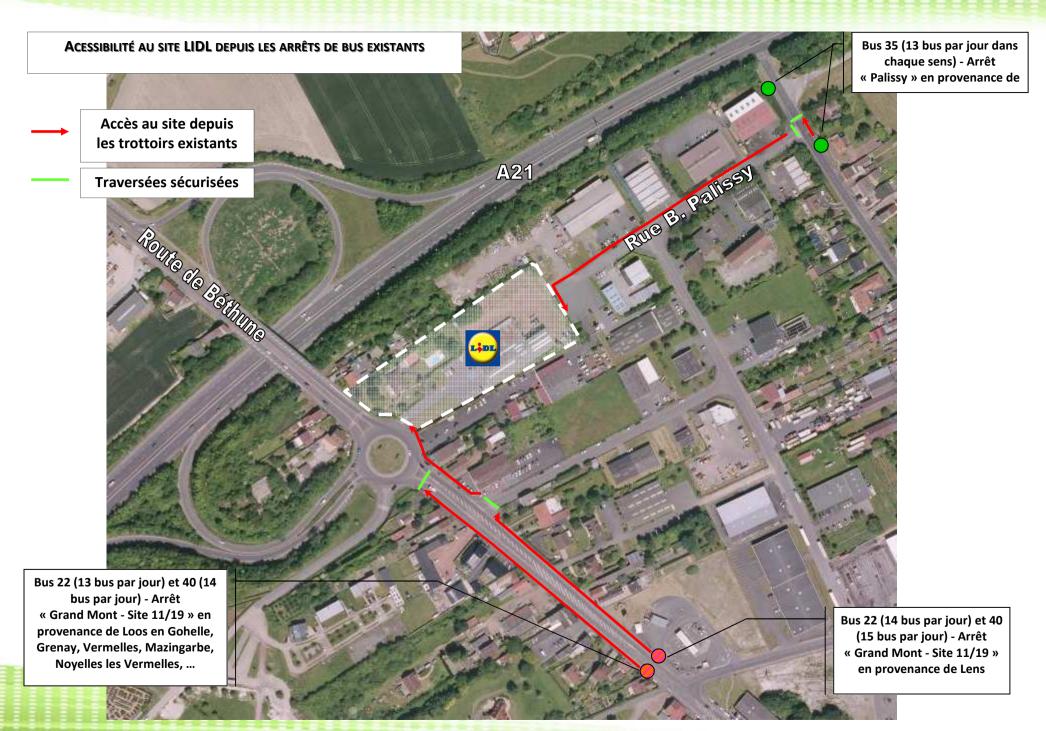
#### - La desserte actuelle et projetée en transports en commun

Le site est desservi par le réseau de transports « TADAO » (réseau de bus Lens-Liévin, Hénin-Carvin, Béthune-Bruay) via les lignes 22 (13 à 14 bus par sens à l'arrêt du lundi au samedi) et 40 (14 à 15 bus par sens à l'arrêt du lundi au samedi) desservant l'arrêt « Grand Mont Site 11/19 » situé à 250 m au Sud Est sur la route de Béthune, soit environ 3 minutes à pied et via la ligne 35 (13 bus par sens à l'arrêt du lundi au samedi) desservant l'arrêt « Palissy » situé au Nord Est à 230 mètres, soit environ 3 minutes à pied.

Le magasin sera parfaitement accessible depuis cet arrêt via les trottoirs et aménagements qui sont actuellement en place.

Il faut noter que les aménagements internes au parking (cheminements doux signifiés par un marquage au sol très visible, traversées des voies de circulation du parking sécurisées par des passages piétons) permettent une liaison continue avec les trottoirs de l'espace public et donc une accessibilité très aisée et rapide depuis les arrêts de bus situés à proximité.





## - La desserte cycliste actuelle et projetée

Il existe actuellement des aménagements spécifiques pour les deux roues sur la route de Béthune en provenance de Mazingarbe et Loos en Gohelle, jusqu'au giratoire en jonction avec l'entrée / sortie du projet.

Par contre les usagers en provenance de Lens ne bénéficient pas d'aménagements et par conséquent devront se rendre au magasin en partageant la voie des véhicules motorisés (voie assez large pour permettre une bonne sécurisation des flux vélos).

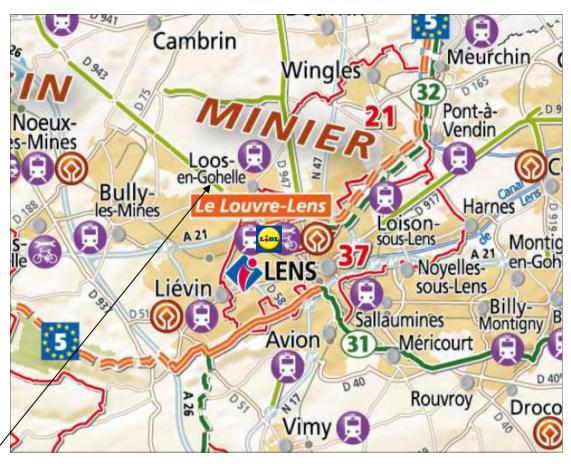
Les cyclistes disposeront d'un espace clos et couvert sur la frange Est du magasin pour « stationner » leurs deux roues.

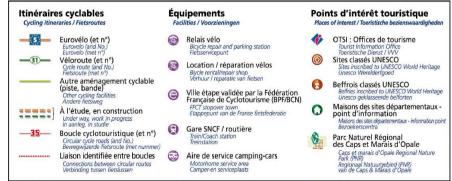
Au niveau des piétons, des trottoirs et traversées sécurisées maillent parfaitement les différentes voiries présentes à proximité du projet.

Ils permettent d'accéder aux habitations situées aux alentours, en toute sécurité. A noter que des accès dédiés aux modes doux seront mis en place sur chaque frange du site (entrée, Est et Sud) afin de faciliter les échanges avec l'environnement direct.



Pistes cyclables le long de la Route de Béthune (D943) vers Loos en Gohelle / Béthune





# AMÉNAGEMENTS MODES DOUX - ZONE PROCHE

Arrêts de bus

Cheminements cycles

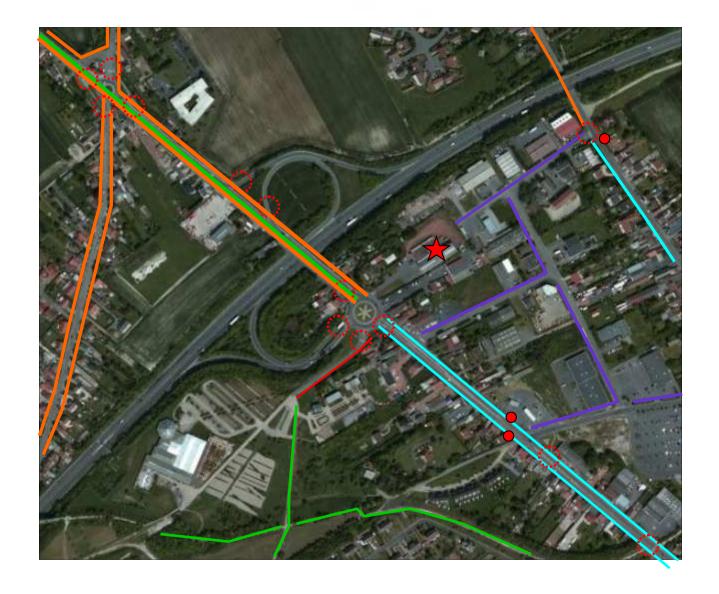
Passages piétons sécurisés

Trottoirs vers habitations de Lens

Trottoirs vers habitations de Loos en Gohelle

Trottoirs dans la zone d'activités

Projet LIDL

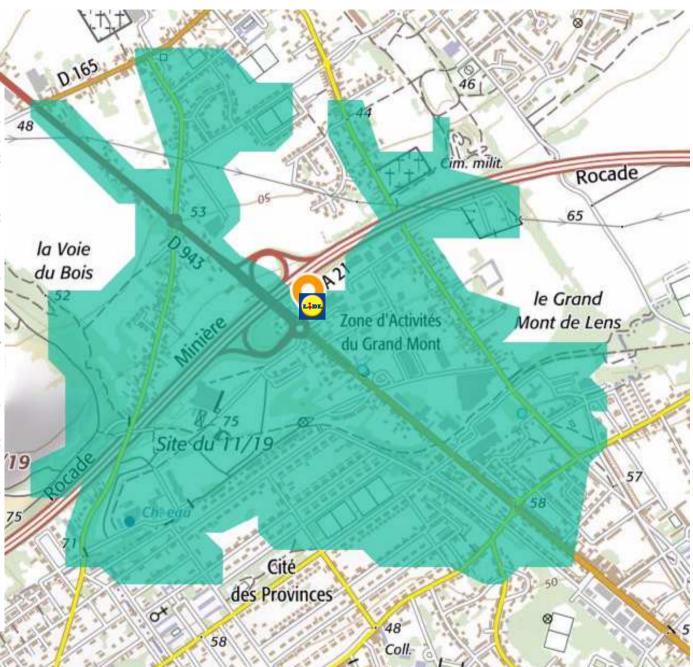


## DÉLIMITATION ZONE ISOCHRONE 15 MINUTES À PIED

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 certains axes principaux...

Sur la zone isochrone à 15 minutes à pied, une partie des populations du quartier Cité des Provinces, des lotissements de la Cité n°12, des logements situés à l'Est de la ZA du Grand Mont, ainsi que des logements du Sud de la commune de Loos en Gohelle pourront accéder facilement et de manière sécuritaire au projet LIDL.

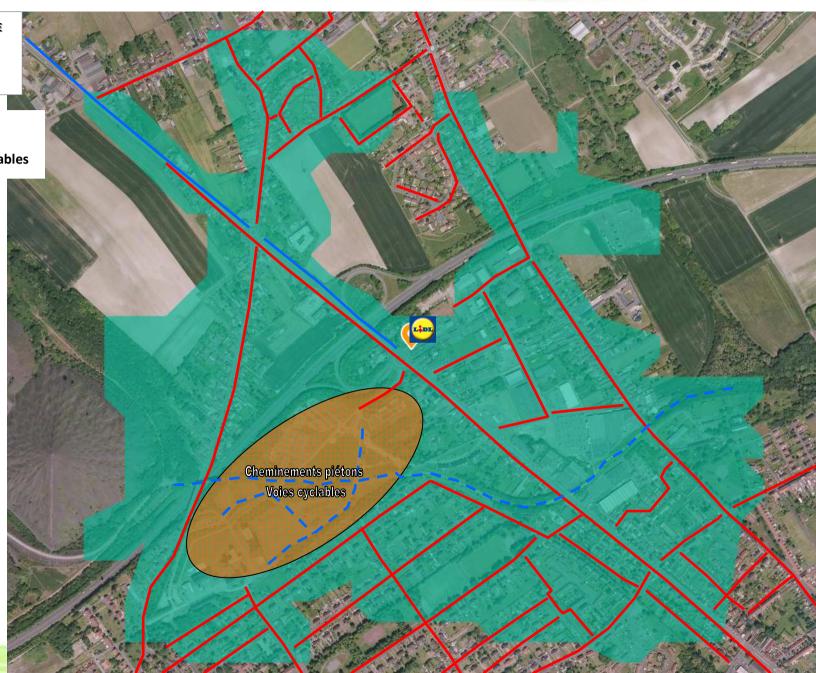
La mise en place de cheminements dédiés aux piétons sur le projet LIDL, avec 3 différentes possibilités d'accéder au site (sur 3 façades du foncier) ainsi que la mise en place d'un parc à vélos montre la valorisation et l'incitation faite pour que la clientèle utilise les modes doux.



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

**Trottoirs** 

Voies et pistes cyclables



# III / LES OPÉRATIONS D'URBANISME ET LES PROGRAMMES DE LOGEMENT

A proximité du projet, 2 opérations majeures existent :

## - Quartier Ouest :

Le quartier Ouest est le plus important projet loossois en termes d'urbanisme. Il s'agit en effet de créer un écoquartier englobant trois cités excentrées (5, Belgique et Bellevue) et une ancienne friche minière (anciens terril et carreau de fosse du 5, soit 35 hectares situés entre les cités). Selon l'étude urbaine formulée par l'architecte Nicolas Michelin, cette opération devrait permettre de rééquilibrer le tissu urbain loossois en créant 600 logements, plusieurs équipements (école, gymnase, espace événementiel...) et de revaloriser cette portion du territoire communal, qui connaît de lourdes difficultés économiques et sociales. Le secteur ouest accueille 28 % de la population loossoise.

Le quartier Ouest sera aménagé selon des principes d'urbanisme durable : il devient un quartier de la ville durable en intégrant les dimensions d'un écoquartier en termes de densité urbaine des constructions, de présence de la nature en ville (un tiers du total de l'aménagement) et de continuités écologiques, de mobilités alternatives, d'espaces publics qualitatifs, de gouvernance dans le quartier, d'accessibilité et de mixité.

Un tel projet ne peut réussir que s'il y a une «présence active des habitants» pour participer et contribuer à sa conception, à sa gestion et à son développement. Une «gestion de proximité» permettant aux habitants du quartier de mieux s'inscrire dans leur espace, de contribuer à en penser l'extension et à développer des initiatives collectives, est donc progressivement mise en place depuis 2009.

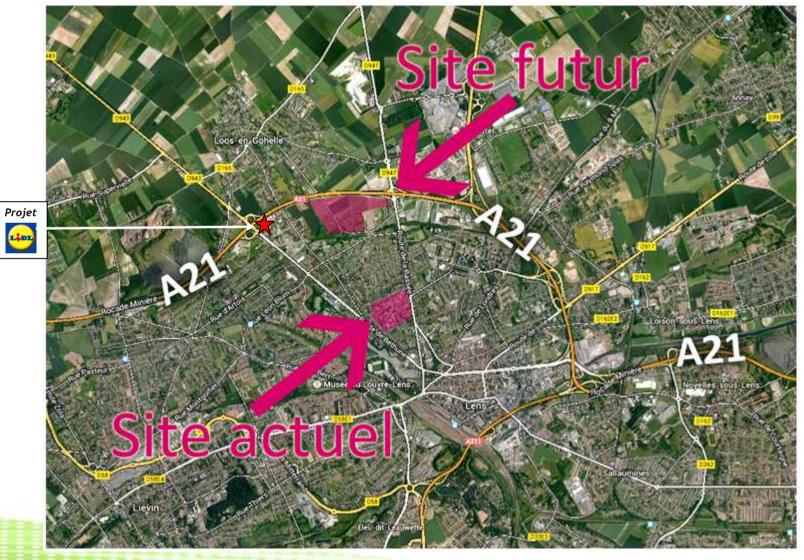
Ainsi le groupe « quartier Ouest » se réunit-il régulièrement, ce qui permet de fidéliser les participants et d'aborder l'ensemble des problèmes du quartier. Une série d'actions collectives a déjà été entreprise (liées au projet d'habitat social Chênelet, à des essais de lampadaires, etc.).



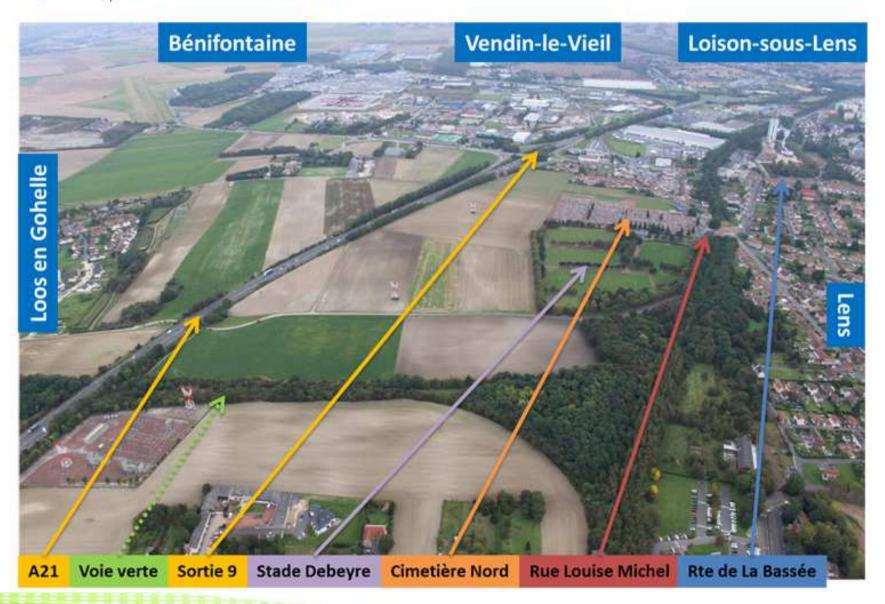


#### - Le nouvel hôpital de Lens :

Le Centre Hospitalier de Lens, construit en 1934, vit ses derniers instants. L'établissement, jugé trop coûteux, n'est plus adapté aux conditions de travail du personnel et ne permet plus d'accueillir décemment le public. La construction d'un nouveau bâtiment, à échéance 2020, situé à proximité de l'autoroute A21 est donc prévue.



Le Nouvel Hôpital de Lens se construira à l'ouest le long de la trame verte qui relie Loos-en-Gohelle à Lens, et au sud, le long du cavalier de mine. L'A21, au nord, permettra un accès direct et facilité.

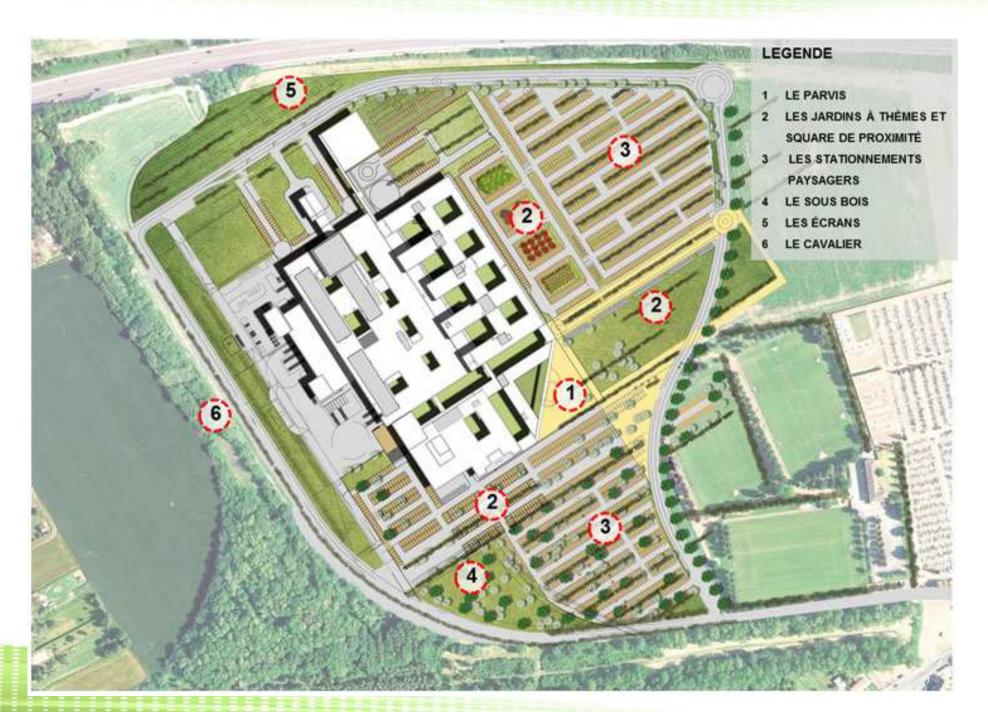




La zone ici en rose est l'emprise totale où sera construit le bâtiment, et où seront aménagés les parkings, les voiries, les espaces verts et les zones d'extension futures et d'implantation d'activités liées à la santé.

L'objectif est de déposer le permis de construire fin 2017 avant d'entamer 3 ans de travaux. En 2017 commencera le travail de dépollution (le terrain est un champ de bataille de la première guerre mondiale - la côté 70) et la ligne Haute Tension qui traverse le terrain sera enfouie (depuis la trame verte jusque l'A21).





Cet établissement sera situé à environ 1,5 km du projet LIDL, mais aucun impact ou effet cumulé ne peuvent être retenus entre ces 2 projets tant leurs interactions sont minimes.

En effet, dans le cadre du projet de nouvel hôpital, une nouvelle bretelle d'autoroute sera construite sur l'A21, ce qui fait que les flux ne seront, en grande partie, pas communs entre ces 2 entités (Cf. carte page suivante). Les seuls flux communs seront limités aux populations d'une partie des communes de Loos en Gohelle, Grenay, Mazingarbe, Vermelles et Noyelles les Vermelles. A noter que le CHR de Béthune-Beuvry fait office de barrière pour les population du béthunois et que les possibilités de rejoindre le futur hôpital de Lens depuis les communes du Nord-Ouest (dont celles citées précédemment) sont multiples (D39-D947 depuis Vermelles, D165-D947 depuis Loos en Gohelle, D166-D165-D58-Echangeur 7 depuis Mazingarbe, Grenay et Bully les Mines) ce qui limite encore plus l'impact sur le giratoire « échangeur N°8.

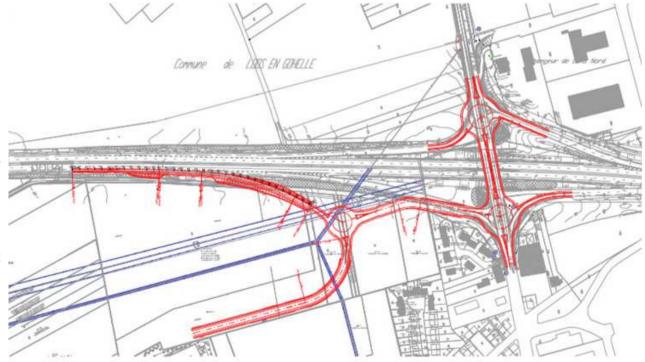
Il est précisé dans l'analyse du projet de nouvel hôpital que l'accessibilité est une préoccupation très importante des équipes du projet. En effet, un hôpital non accessible ou créant des congestions n'est pas acceptable. L'Agence d'Urbanisme de l'Artois (AULA) a été missionnée par le Président de la Communauté d'Agglomération Lens Liévin pour trouver les meilleures solutions aux problématiques posées : **limiter au maximum les flux sur les routes secondaires et bénéficier au mieux de la proximité de l'A21.** 

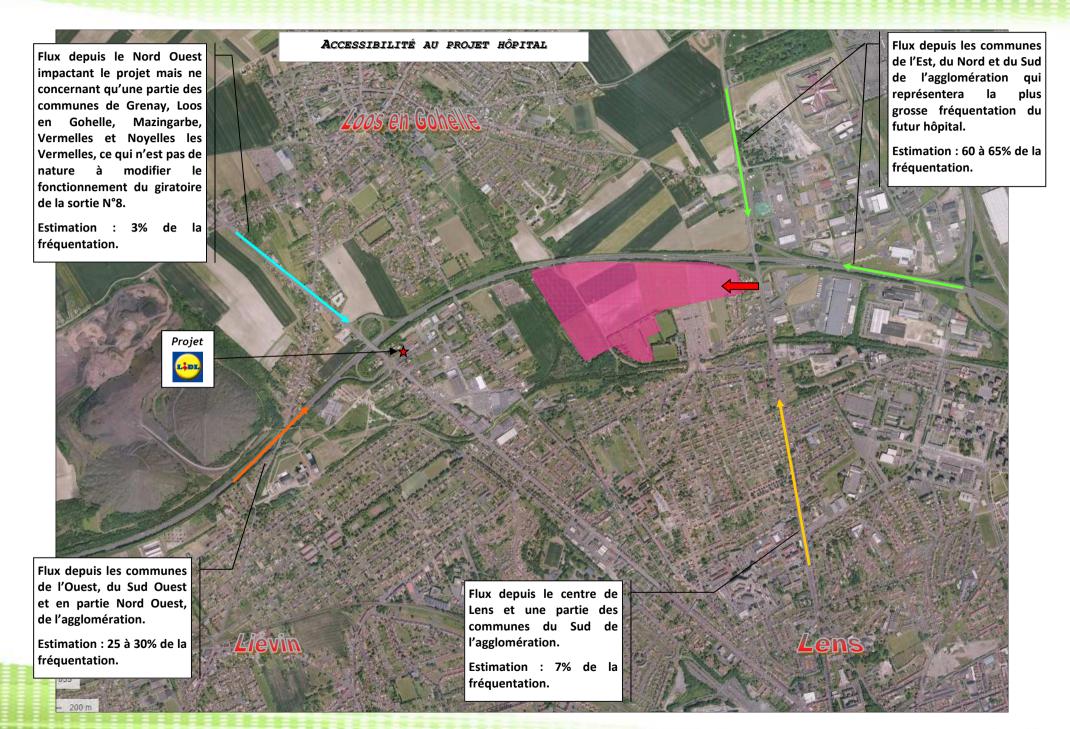
La proposition faite par l'AULA permettra par ailleurs de faciliter les flux de la sortie n°9 (Lens Nord). Elle consiste en la création de deux ronds-points de chaque côté de l'autoroute, ainsi que d'une sortie (direction Douai) modifiée pour accéder à un rond point à proximité immédiate de l'hôpital.

Cette proposition présente l'intérêt de ne pas provoquer de nuisances supplémentaires et n'empiète pas sur des terrains particuliers.

Les travaux d'accessibilité débuteront en 2018 et se termineront en 2019. Ceci permettra de faciliter les flux du chantier du Nouvel Hôpital de Lens.

Le projet d'hôpital est lui à échéance 2020.





## 8) Les documents d'urbanisme existants

#### - Le Scot et les documents associés

La commune de Loos en Gohelle dépend du SCOT de Lens-Liévin, Hénin-Carvin.

Le SCOT, approuvé le 11 février 2008, regroupe les Communautés d'Agglomérations d'HENIN-CARVIN et de LENS-LIEVIN. Il s'étend sur 50 communes, dont celle de Bully les Mines. Le territoire intercommunautaire s'organise en trois secteurs dont les problématiques diffèrent, mais dont les logiques de fonctionnement restent interdépendantes. La stratégie territoriale repose sur le principe d'un caractère structurant du cœur urbain.

Le PADD précise les « grands principes » du SCOT, parmi lesquels :

➤ Le développement de l'urbanisation sera privilégié dans une logique de maîtrise de l'étalement urbain et du mitage et en favorisant le renouvellement urbain. La reprise d'un bâtiment d'activité existant répond à cette préconisation.

➤ Le développement des sites d'activité économique sera organisé dans une logique de performance et d'équilibrage au sein des composantes les plus appropriées. Le développement du commerce sera privilégié à proximité des centres-villes et des centres-bourgs. Le projet se situera à proximité du centre de Loos en Gohelle et se rapproche des zones denses d'habitat du Nord-Ouest de Lens. De plus, il intégrera une zone dédiée à l'activité et donc participera de manière plus efficace à la dynamique locale. En ce sens, son déplacement est parfaitement en phase avec les attentes du Scot.

Le projet de territoire s'oriente autour de 4 thèmes :

- le développement urbain,
- 3 les transports et les déplacements,
- 2 l'économie et l'emploi,
- 4 l'environnement et le cadre de vie.

Le projet s'intègrera dans le réseau « modes doux » existant constitué de trottoirs, traversées sécurisées et pistes et voies cyclables. Ces aménagements seront prolongés sur le site du projet afin d'inciter et faciliter la venue de la clientèle en mode doux.

Le thème de l'économie et de l'emploi se décline en différents objectifs. Les recommandations qui s'appliquent à notre projet sont :

- Promouvoir une stratégie globale d'implantation des activités. L'accueil des activités est fondé sur les principes suivants :
  - ♥ Veiller au remplissage des zones d'activités existantes.
- Développer l'activité économique et l'emploi en priorité dans les zones urbanisées bien desservies par les transports publics.
- Qualifier les zones d'activité ainsi positionnées en adoptant des règles paysagères et des règles d'aménagement qualitatives.
- Viser une grande qualité environnementale et la création de zones de HQE.

Le projet LIDL s'implante dans une zone d'activités existantes, créera de l'emploi local, est situé à proximité d'un arrêt de transport en commun et développera son nouveau concept répondant parfaitement à la demande actuelle et faisant du développement durable une ligne directrice.

- Pérenniser et étoffer une gamme élargie de commerces et de services. Pour ce faire, le PADD préconise de :
- Adopter une approche prudente et sélective dans le choix de développement des grandes et moyennes surfaces et des grandes surfaces spécialisées. L'enseigne LIDL est reconnue meilleure chaîne de magasin depuis plusieurs années par les consommateurs.
- Requalifier et reconcentrer les implantations en ville dans la perspective d'une mutation des centralités commerciales de proximité ancienne. Le projet reprend une carrosserie en périmétrie de ville dans un secteur urbanisé.
- Maîtriser le développement des moyennes surfaces alimentaires et des implantations isolées le long des axes routiers majeurs en vue d'une reconcentration et repolarisation partielle sur certains centres-villes (Sallaumines, Avion, Billy-Montigny) et d'une orientation plus thématique des pôles périphériques. *Idem argumentaire précédent*.

#### LE DOCUMENT D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES - DOG

Le DOG est un document prospectif qui définit les grands principes d'aménagement ; il guide l'écriture des documents qui doivent lui être compatibles : PLU, PLH, PDU, ainsi qu'à certaines autorisations d'urbanisme telles que les ZAC.

Parmi les prescriptions du DOG, on retrouve les éléments suivants :

- Le maillage commercial et artisanal doit renforcer l'armature urbaine telle qu'elle a été définie dans le schéma d'urbanisme commercial et artisanal, et qui s'appuie sur les polarités existantes. Cette armature urbaine repose et s'organise autour des communes du cœur urbain autour de l'ex-RN43, avec une volonté de reconquête des centres-villes et centres bourgs, à conforter dans leur rôle commerçant de proximité. Le projet prenant place dans une zone d'activités existante, il s'appuiera sur cette polarité. De plus, il garde un positionnement le long de la RD943 et vient conforter cet espace économique.

Renforcer l'offre de services de proximité, inscrite dans les centralités commerciales existantes (cœur de ville, centre bourg, quartier)

- Les pôles secondaires et intermédiaires répondent prioritairement à des besoins d'achats primaires (alimentaire, tabac presse...), et des besoins plus occasionnels (équipements de la personne et de la maison...). Même s'ils peuvent constituer des centralités supra communales pour ces besoins, ils n'ont pas pour vocation à devenir des pôles d'intérêt d'agglomération ou régional. Le projet LIDL répond parfaitement à ces objectifs en se rapprochant des quartiers d'habitations du Nord-Ouest de Lens tout en gardant une accessibilité aisée depuis les centres des communes proches. Il n'a pas vocation à devenir un pôle d'attraction large de part son positionnement et le maillage déjà existant en alimentaire sur le secteur.

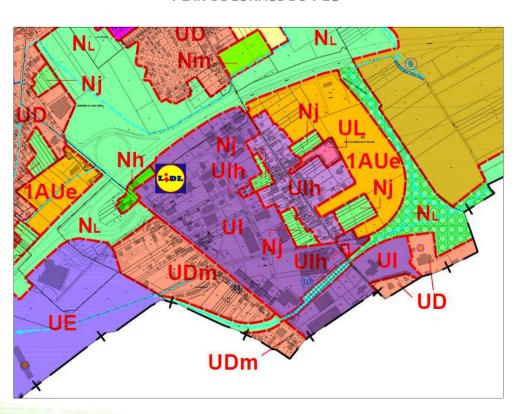
#### - Le PLU

En ce qui concerne la situation du projet, celui-ci se situe sur le territoire de la ville de Loos en Gohelle et se trouve classé en zone UI.« Cette zone correspond aux secteurs voués au développement économique. Il s'agit d'une zone urbaine d'activités économiques, de commerces, de services et de bureaux.»

Le projet est donc en totale cohérence avec les documents d'urbanisme existants.

Il respectera les contraintes liées aux dispositions applicables à la zone UI.

#### PLAN DE ZONAGE DU PLU



PARTIE 3

**EFFETS DU PROJET EN MATIERE** 

D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE



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

## 1) Compacité du bâtiment

Le nouveau projet LIDL proposera un bâtiment plus compact que le précédent projet.

En effet, le nouveau bâtiment proposera une emprise au sol diminuée de 274 m² et une surface plancher diminuée de 597,9m².

## 2) Optimisation des aires de stationnement

Afin de limiter l'impact des aires de stationnement, qui sera l'un des éléments du projet, plusieurs modifications ont été effectuées :

- Réduction du nombre de places au profit d'espaces verts : Le nombre de places passe de 128 à 101 places réduisant l'effet de masse de l'aire de stationnement.
- Ajout de 5 arbres de haute tige le long de la route de Béthune afin de limiter l'impact visuel du parc de stationnement depuis le principal axe limitrophe et augmentation des espaces verts de 1 090 m² facilitant l'intégration du projet dans son environnement et améliorant l'image du site.
  - Réduction des aires de circulation de 505 m² et des VRD de 473 m² toujours au profit d'espaces verts.

A noter que la majorité des places sont rendues perméables ce qui non seulement est bénéfique pour le traitement de l'imperméabilisation du site, 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 via 3 cheminements pour les piétons, ce qui renforcera les possibilités d'accès en mode doux et participera à l'incitation d'utiliser ces modes alternatifs de transport.

## II / EVALUATION DES FLUX DE DEPLACEMENTS

## 1) Flux de véhicules particuliers

L'entrée/Sortie des clients se fera exclusivement par le giratoire situé sur la RD943.

Le projet contribuera, de par sa taille et sa localisation à proximité d'axes structurants, à générer un léger flux supplémentaire de voitures particulières. Même si l'enseigne bénéficiera majoritairement des flux existants sur les axes limitrophes, son implantation provoquera quelques modifications sur le trafic.

## - Estimation des flux de voitures particulières actuels

Les flux sur la RD943 sont de l'ordre de 13 690 véhicules jour et compris entre 62 985 et 50 968 véhicules jour sur l'A21 avant et après la sortie 8 (Lens Ouest).

## - Estimation des flux de voitures particulières générés par le projet : Une augmentation très limitée au regard du projet

Le magasin devrait donc accueillir environ 3 890 véhicules par semaines.

La répartition par jour des six jours d'ouverture de la semaine serait, au regard des activités et de la fréquentation actuelle du magasin, la suivante :

- Lundi	13%	soit	506	- Mardi	14%	soit	545
- Mercredi	20%	soit	777	- Jeudi	14%	soit	545
- Vendredi	15%	soit	584	- Samedi	24%	soit	933

Cette fréquentation s'étalera sur une amplitude horaire importante (11h00), soit une fréquentation moyenne de 59 véhicules/heure et maximale en période de pointe de 85 véhicules/heure (soit 170 véhicules en entrée et sortie au maximum).

Nous savons, au regard de projet similaires et du maillage de l'enseigne, qu'une grande majorité des flux qui fréquenteront le magasin sont existants (estimation de foisonnement à 75%). En effet, l'enseigne LIDL étant un magasin de proximité et n'étant pas une destination commerciale majeure au même titre que des ensembles plus importants, le surplus de véhicules sera en grande partie dû à une clientèle de passage, donc utilisant déjà les axes proches (les nouveaux clients qui viendront consommer dans la nouvelle surface le feront par praticité (flux domicile-travail)).

Dans ce cadre, on estime que le surplus de véhicules sur les axes limitrophes devrait être en moyenne de 162 véhicules par jour (soit environ 1,18% d'augmentation de trafic sur la D943). L'impact du projet sur les axes routiers existants sera donc compris entre 15 et 21 véhicules supplémentaires par heure au maximum.

Il faut noter que, dans ce cadre, et au regard des éléments transmis précédemment, le projet n'aura que très peu d'effets cumulés avec le projet du nouvel hôpital de Lens et que les trafics sur les axes limitrophes et le giratoire d'accès au site ne seront que marginalement modifiés.

Au regard du dimensionnement des axes, des infrastructures existantes, des flux déjà existants, et des flux prévus, il n'y aura pas de répercussion sur la fluidité du trafic suite au projet présenté, ainsi que suite à l'arrivée du nouvel hôpital.

Cette conclusion est partagée par les services instructeur du Département qui donne un avis favorable au projet (Cf. courrier page 46).

La capacité résiduelle d'accueil des infrastructures de transport ne sera dans ce cadre pas modifiée.

## 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.
- E 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 Lillers, située à 34 kms.

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

- 🖔 Le choix de véhicules adaptés et « propres »,
- \$\times\$ 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 / ANALYSE PREVISIONNELLE DES FLUX DE DEPLACEMENT DANS LA ZONE DE CHALANDISE

#### - Déplacements « Piétons - Cyclistes » :

- <u>Piétons</u>: Zone d'environ 15 minutes autour du site comprenant principalement des habitations ainsi que quelques activités existantes Nous retiendrons une population représentant environ 2 % correspondant aux habitants des premières maisons, aux logements d'une partie du quartier « Cité des Provinces » et « Cité N°12 », ainsi qu'aux personnes travaillant dans les entreprises à proximité.
- <u>Cyclistes</u>: Zone d'environ 1,5 km autour du site Nous retiendrons une population représentant environ 3 % au regard des aménagements cyclables à proximité et la possibilité de stationner son cycles sur le site.

## - Déplacements « Transports en commun » :

La zone théorique « transport en commun » correspond à une partie du tracé des lignes 40 et 22 du réseau de bus desservant, à proximité, le magasin via l'arrêt « Site du Grand Mont 11/19 » et de la ligne 35 desservant l'arrêt « Palissy ».

A noter qu'il existe des possibilités de rejoindre cette ligne via l'ensemble du réseau existant, mais, au regard des temps de déplacements constatés, des contraintes de changements à effectuer et de l'offre existante sur le territoire, nous estimons que la fréquentation via ce mode de transport sera limitée à la zone présentée dans les pages suivantes.

Nous retiendrons une population représentant environ 6 % fréquentant le site via ce mode de transport.

Un total de 11 % de clients est susceptible d'utiliser des modes de déplacement autres que la voiture.

## - Déplacements « Voitures » :

Le réseau routier existant rendent l'accès au magasin LIDL aisé et sécurisé depuis l'ensemble des quartiers de la zone de chalandise. Nous estimons que le site sera fréquenté par 89 % de clients utilisant l'automobile.

Les cartes présentées pages suivantes présentent les zones théoriques de fréquentation par les différents modes de déplacements.

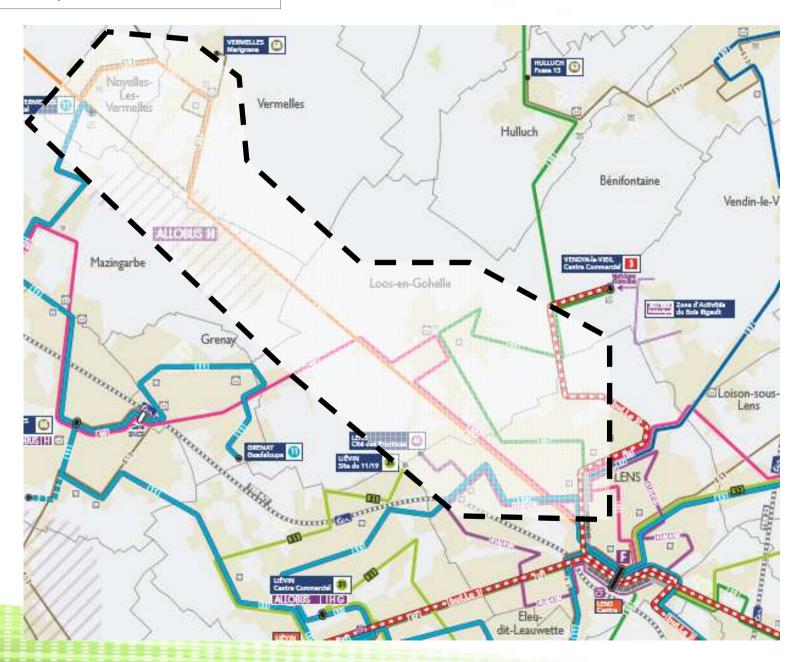
## **ZONES THEORIQUES « MODES DOUX »**



Accessibilité vélos Environ 1,5 km

Accessibilité piétonne 15 minutes

## **ZONE THEORIQUE « TRANSPORTS EN COMMUN »**



# IV / LES AMENAGEMENTS ENVISAGES DE LA DESSERTE DU PROJET

Seuls quelques aménagements minimes seront nécessaires dans le cadre du projet comme un marquage au sol pour la traversée de la voirie d'entrée/sortie par les piétons, un petit plot séparateur en entrée de site dissociant l'axe d'entrée et l'axe de sortie.

Ces aménagements seront conformes au cahier des charges du Département.



Maison du Département Aménagement Durable

7, rue Emile Combes 62300 LENS

Tél: 03.21.78.92.50 Fax: 03.21.16.30.12

Dossier suivi par :

#### Seveste Johan

Tél: 03.21.78.82.76 Fax: 03.21.16.30.12. seveste.johan@pasdecalais.fr LENS, le 07 SEP. 2016

DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES PÔLE AMÉNAGEMENT DURABLE

> Mme LETIEN Société LIDL Direction Régionale de Lillers Z.I. du Pantin – R.D. 916 62 193 LILLERS

**Objet**: Projet d'aménagement d'un centre commercial PC 062 528 15 00030

SNC LIDL

102, route de Béthune à LOOS-EN-GOHELLE

R.D. 943

Madame,

Pour donner suite à notre entretien téléphonique, je vous informe par la présente que nos services ont délivrés un avis favorable à votre projet de permis déposé le 29/12/2015.

En effet, suite à notre réunion de travail en date du 3 mars 2016 et au plan d'aménagement de l'accès transmis le 23 mars 2016 par le Cabinet Plasson, nos services ont considéré que le maintien de l'accès existant sur ce giratoire était envisageable d'un point de vu géométrique et sécuritaire, moyennant un certaine nombre d'aménagement que votre société s'est engagée à mettre en œuvre.

A cet effet, une convention sera établie entre votre société et le Département du Pasde-Calais afin de définir la nature des aménagements, travaux et ouvrages que vous devrez réaliser sur le domaine public départemental afin de le rendre conforme aux normes en vigueur.

Restant à votre disposition, nous vous demandons de bien vouloir agréer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.

Le Directeur de la Maison du Département Aménagement Durable de Lens-Hénin

P. DENAES

Hôtel du Département rue Ferdinand Buisson 62018 Arres Cedex 9 tél. 03 21 21 62 62 fax 03 21 21 62 99



GPS\* Administration

**03 21 216 216**Ecouter - Conseiller - Orienter

**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 de Loos en Gohelle, 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 = Ce procédé permet de limiter les ponts thermiques (déperdition de la chaleur du bâtiment par des « fuites » vers l'extérieur). Moins de ponts thermiques égale moins de perte de chaleur, donc une consommation moindre.
- ♥ Isolation des façades par l'utilisation de briques en terre cuite ou en béton cellulaire = Les briques en terre cuite (épaisseur de 37 cm) ou briques en béton cellulaire (épaisseur de 30 cm) ont des propriétés isolantes reconnues. La brique en béton cellulaire a un réel avantage car elle est recyclable à 81%. Ces matériaux sont liaisonnés à l'aide de colle, au lieu de l'utilisation traditionnelle de mortier. Ce principe constructif permet de supprimer le pont thermique que constituait le centimètre de mortier entre chaque brique. La continuité de l'isolation est ainsi assurée. De la même manière, chaque poteau et chaque linteau sont isolés.
- Solation de la toiture par une couche de laine de roche de 20 cm d'épaisseur = Le système de couverture prévu pour le projet de Loos en Gohelle est en membrane à base de polyoléfines souples (FPO) posée sur un isolant rigide. Ce type de membrane a une durée de vie importante et résiste très bien aux rayons ultraviolets et à l'ozone. De plus, la membrane FPO est facile à recycler. Elle ne contient ni plastifiant, ni chlore, ni aucun autre halogène : elle est totalement respectueuse de l'environnement.
- Mur rideau en double vitrage isolant certifié = Le sas d'entrée et le pignon avant du bâtiment seront entièrement vitrés. Le vitrage du mur rideau à isolation renforcée est composé d'un double vitrage SP10 (extérieur) et 44.2 (intérieur) et d'une lame d'air de 12mm minimum avec un remplissage à l'argon avec des coefficients de déperdition de chaleur imposés. Les vitrages, les menuiseries extérieures (locaux sociaux et surface de vente) ont également les mêmes caractéristiques que celui du mur rideau.

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 :

Le magasin de Loos en Gohelle sera équipé d'un système de gestion appelé Gestion Technique du Bâtiment (GTB). C'est un système informatique constitué de plusieurs fonctions travaillant de manière autonome et commandant l'allumage et l'extinction de l'éclairage, la climatisation, le chauffage, la ventilation du bâtiment. La GTB est utilisée pour la lecture et l'analyse des consommations d'eau et d'électricité. En outre, il permet le paramétrage à distance de la régulation autonome des bâtiments LIDL.

## ☑ 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 ». Ce dispositif permet une réduction de leurs consommations d'énergie. De plus, les luminaires au droit de la vitrine (arrière caisses) seront équipés en système « DALI », qui permet de faire varier l'intensité des ballasts électroniques en fonction de l'apport de lumière naturelle.

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. Ce type de fonctionnement permet d'économiser plus de 12000 kWh/an par rapport à un magasin où 100% de l'éclairage resterait allumé pendant les heures de fonctionnement.

\$\textsup L'éclairage des réserves, du quai et des locaux sociaux s'effectuera par détecteur de présence. Des milliers de kWh supplémentaires seront aussi économisés.

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 :

Les installations frigorifiques de dernière génération permettront d'économiser environ 50% d'énergie par rapport à des installations classiques. Elles présentent plusieurs avantages :

- Les ventilateurs utilisés pour faire circuler l'air dans les meubles frais seront des ventilateurs « basse consommation » peu énergivores (environ 50% par rapport aux ventilateurs traditionnels).
- Meubles doubles flux d'air : Un système « double flux d'air » permettra aux meubles d'être plus imperméables à l'ambiance du magasin. Le procédé protège l'ambiance « froide » du meuble qui n'est pas altérée par l'ambiance « chaude » de la surface de vente

- Les rideaux de nuit s'abaisseront automatiquement devant les meubles froids en dehors des heures d'ouverture. Ceci permet de remonter légèrement les températures de consigne et d'éviter des déperditions thermiques vers la surface de vente. Ce procédé permet de réaliser des économies d'énergies à hauteur de 50% par rapport au fonctionnement habituel.
- Régulation de la production frigorifique = La régulation générale de l'installation adapte son régime de fonctionnement aux températures extérieures et intérieures du magasin. La demande énergétique est toujours au plus proche des conditions du moment. Sans ce dispositif, la consommation serait alignée sur le régime de fonctionnement le plus défavorable (été). Le compresseur peut faire varier sa fréquence et donc sa vitesse de fonctionnement. Il adapte donc sa puissance en fonction de la demande en froid.
- Bacs surgelés et bi-température = Les bacs surgelés, à bi-température, sont tous équipés de couvercles vitrés qui empêchent l'air chaud du magasin d'entrer dans les bacs.

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

## 1) Une toiture photovoltaïque pour le magasin de Loos en Gohelle

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.

Pour être efficace un panneau photovoltaïque doit bénéficier d'un gisement solaire (GHI), c'est-à-dire d'une irradiation globale reçue sur un plan horizontal, estimé à au moins 1200 kWh/m²/jour.

A Loos en Gohelle, même si le potentiel solaire semble insuffisant pour permettre une installation photovoltaïque rentable, LIDL développera sur le projet, conformément à la réglementation une toiture photovoltaïque.

L'installation de cet équipement s'inscrit dans une démarche globale de promotion des énergies renouvelables.



## III / LES PRODUITS ET EQUIPEMENTS DE CONSTRUCTION ET DE DECORATION

## 1) Charpente bois

Pour le projet de Loos en Gohelle, LIDL a opté pour une charpente bois. Ce matériau possède de nombreux avantages écologique : naturel, son bilan carbone est positif (le carbone qu'il absorbe compense de manière importante les émissions relatives à sa transformation), et sa valorisation facile en fin de vie est facile.

En effet, en cas de démolition, 60% de la charpente bois est revalorisée comme matière première secondaire auprès des industries consommatrices.





Charpente bois avec mise en œuvre d'un isolant respectueux de l'environnement

## 2) Bardage en Alucobond

Une partie des façades du projet sera recouverte d'un bardage en panneaux composites appelé Alucobond. C'est un matériau léger composé de deux tôles d'aluminium et d'un noyau plastique. Il possède d'excellentes caractéristiques en terme de planéité, une grande résistance aux intempéries, aux vibrations et aux coups.

C'est un matériau moderne, esthétique et isolant. L'Alucobond est entièrement recyclable, ce qui signifie que le noyau comme les tôles aluminium peuvent être refondus et utilisés pour la production d'un nouveau matériau.



Bardage métallique alucobond recyclable à 100%

## 3) Carrelage

Dans le magasin, les planchers seront recouverts d'un carrelage en grès cérame. C'est un produit durable, utilisant peu de solvants dans sa fabrication. Ce matériau est valorisable à 81% et plus durable que la résine.



## 4) Peinture

Bien avant l'arrivée de la nouvelle directive européenne (2004/42/CE) qui impose le respect de nouveaux seuils sur les composés organiques volatiles (COV) dans les peintures, LIDL favorise l'utilisation dès que possible, de peintures en phase aqueuse (sans solvant) dans ses nouvelles constructions.



## 5) Chauffage et climatisation

L'installation de chauffage et climatisation du futur magasin inclut la mise en œuvre d'un ensemble de pompe à chaleur équipé de compresseurs permettant d'adapter la puissance absorbée en fonction des besoins du bâtiment.

Les locaux sociaux sont traités par une pompe à chaleur indépendante par air réversible (chaud et froid simultanés) à débit de réfrigérant variable (D.R.V).

Le coefficient de performance de ces pompes à chaleur, de 3.25, est supérieur à celui des rooftops habituellement utilisés dans ce genre de construction. En effet, l'installation permet d'avoir, en moyenne, pour 1 kW d'énergie électrique consommée, d'obtenir 3 à 4 kW de chauffage ou de climatisation.

3 à 4 kW de chauffage produits avec



Compresseurs pour la production de chauffage/climatisation

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

## 1) Limitation des espaces de parking

Malgré le fait que le projet ne soit pas soumis à la loi ALUR (surface de vente inférieure à 1 000 m²), LIDL reste soucieux de lutter contre l'imperméabilisation des sols malgré les besoins liés à son activité. Pour rappel, dans la loi ALUR, l'emprise au sol des surfaces affectées aux aires de stationnement doit représenter moins des ¾ de la surface au sol du bâtiment. Pour le projet de Loos en Gohelle, cette préconisation sera respectée :

### ₱ 101 places - 8 places de covoiturages/auto partage - 2 places électriques\* = 91 places

Il est indiqué qu'une place de parking vaut pour une place imperméable 25m2 (surface de stationnement + surface de manœuvre) et qu'une place perméable en pavés joints enherbés ou en evergreen vaut la moitié d'une place imperméable soit 12,5m2.

Soit dans le cadre de la réglementation un total de 1 212,5 m² est développé pour les aires de stationnement du projet.

Avec une surface plancher de 1 959 m2, soit pour 75% = 1 469,5  $m^2$ , le projet respectera parfaitement la loi ALUR.

- \* Les places covoiturage/auto partage et les places électrique compte pour 0 m² dans le calcul du ratio des places de stationnement autorisées.
- \*\* Les places perméables ne compte que pour 50% dans le calcul du ratio des places de stationnement autorisées.

## 2) Un parc de stationnement perméable pour limiter l'artificialisation des sols

Un commerce alimentaire impute forcément une nécessité en parking.

Afin d'y répondre tout en réduisant au possible l'imperméabilisation des sols, le magasin disposera d'un parc de stationnement composé de places en evergreen cerclés de pavés drainants, ce qui permettra l'infiltration.

De plus, la voirie sera dotée d'un **séparateur à hydrocarbures**. Cette installation permet de dépolluer les eaux qui sont ensuite dirigées vers un bassin d'infiltration, stockées pour l'arrosage des espaces verts ou rejetées dans le réseau public.



Photos de places perméables et schéma de récupérateur à hydrocarbures

#### - Descriptif du système composant les places de stationnement perméable et coefficient de ruissellement

Une étude sur les coefficients de ruissellement des surface du système ECOVEGETAL PAVE et ECOVEGETAL MOUSSES PRECULTIVE ont été réalisées par la société CEREMA - 12 rue Teisseranc de Bort - 78 190 TRAPPES.

#### ☑ Le système ECOVEGETAL MOUSSES PRECULTIVE

C'est un système composé de dalles plastiques remplies de substrat mousses et de la végétation de zone semi aride.

Les tests de ruissellement ont été réalisés sur un échantillon du système EMP avec un système d'aspersion réglé pour simuler des pluies de l'ordre de 230 mm en 1h. Le coefficient de ruissellement de surface moyen obtenu sur 2 test est de 0. Par conséquent, le coefficient de ruissellement de surface du système ECOVEGETAL MOUSSES PRECULTIVE est considéré comme nul.



### **☑** Le système ECOVEGETAL PAVE

C'est un système composé de dalles plastiques ECORASTER BLOXX (format dalle ou ligne) et de pavés béton spécialement conçus pour entrer dans les dalles.

Les tests de ruissellement ont été réalisés sur un échantillon du système EP avec un système d'aspersion réglé pour simuler des pluies de l'ordre de 230 mm en 1h. Le coefficient de ruissellement de surface moyen obtenu sur 2 test est de 0,0044. Les observations réalisées ont montré que ce ruissellement de surface provient pour l'essentiel de l'écoulement le long des parois latérales du dispositif et des éclaboussures. Par conséquent, le coefficient de ruissellement de surface du système ECOVEGETAL PAVE peut être considéré comme nul.





## 3) Autres mesures pour limiter l'imperméabilisation

On peut préciser que le site était déjà en partie imperméabilisé et que la zone arrière bénéficie d'un faible coefficient de perméabilité du fait du revêtement du sol. L'imperméabilisation ne concernera donc qu'une partie du foncier.

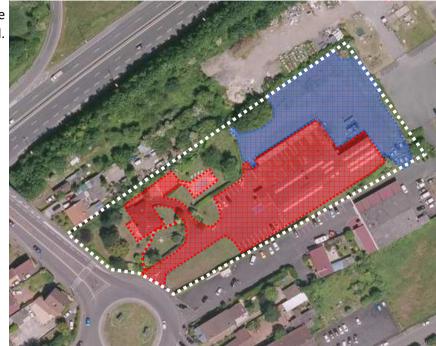
Les espaces verts représenteront 3 140 m², soit 31,83 % du foncier.

Zone imperméabilisée

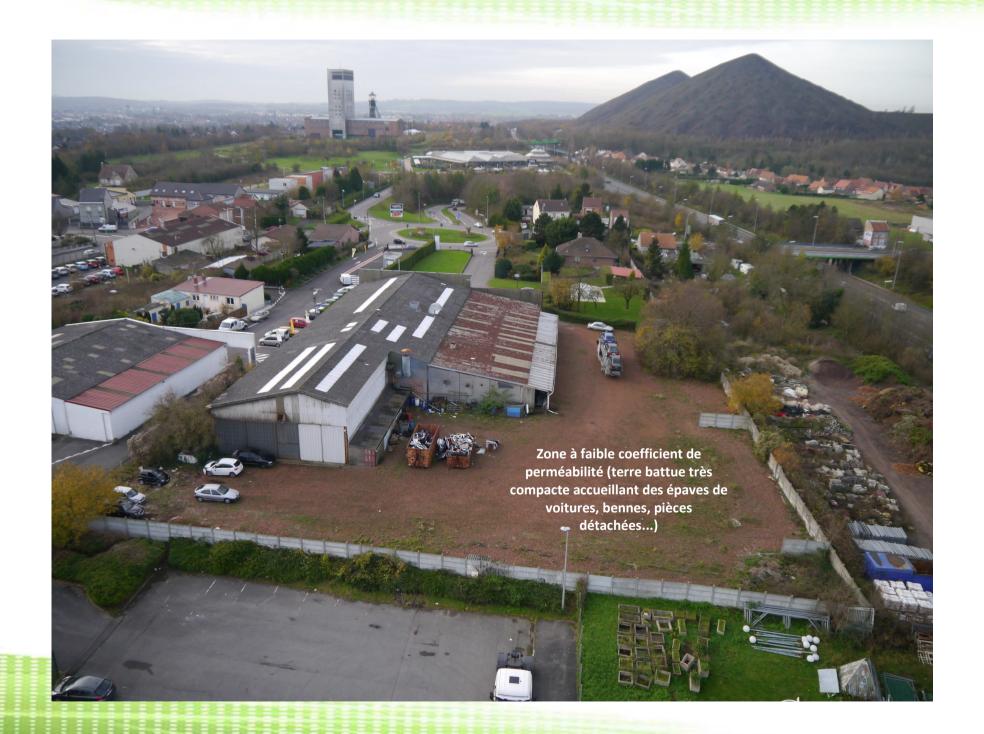
Zone à faible coefficient de perméabilité (terre battue très compacte accueillant des épaves de voitures, bennes, pièces détachées...)



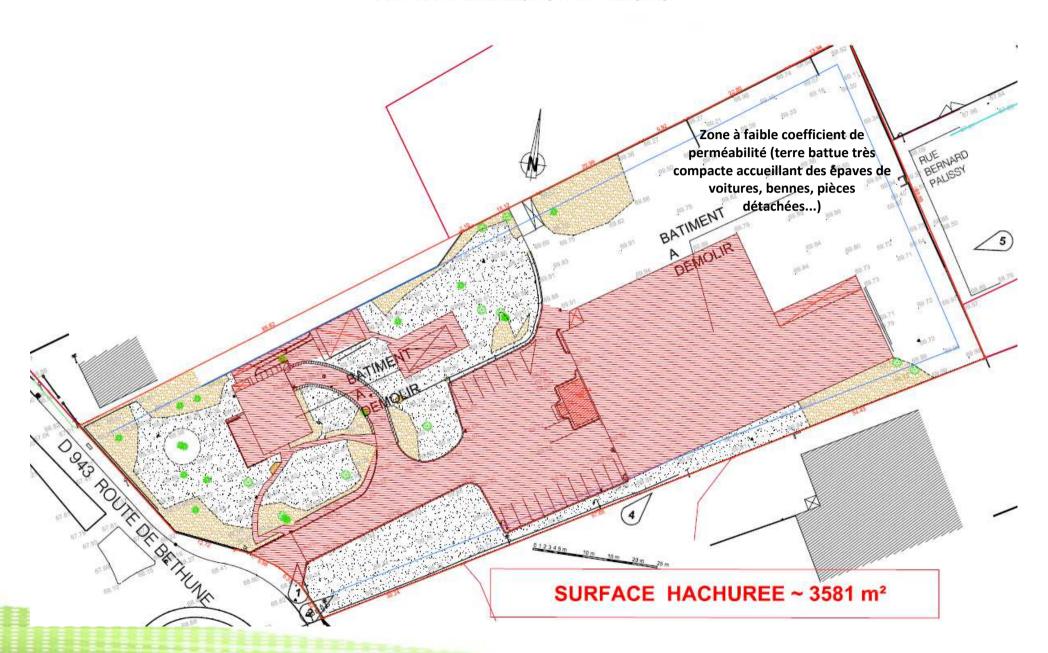
CTER!-



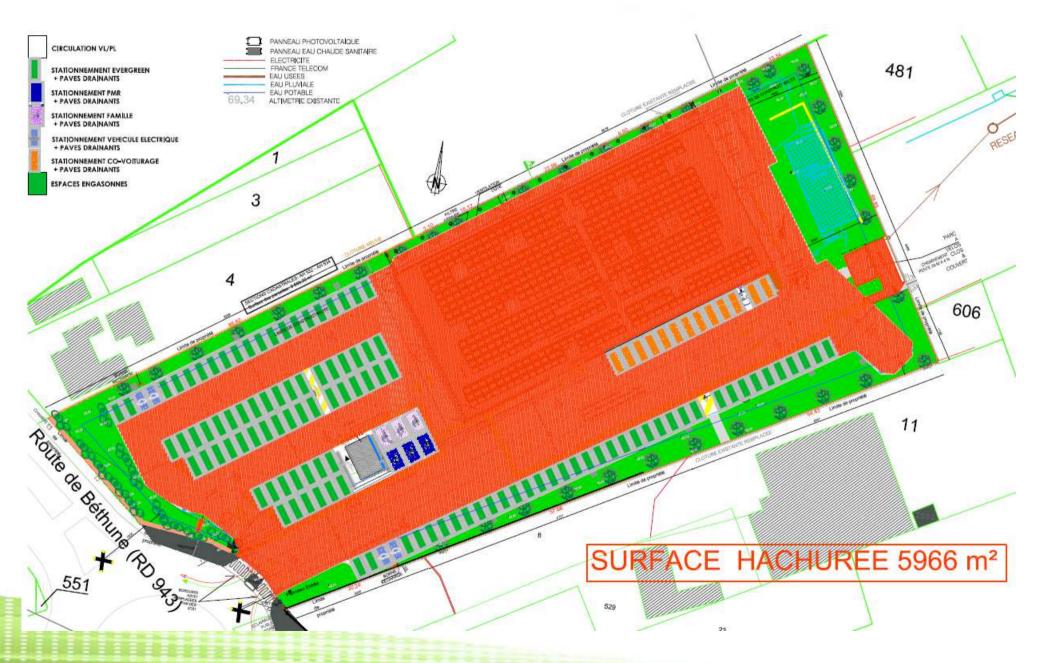




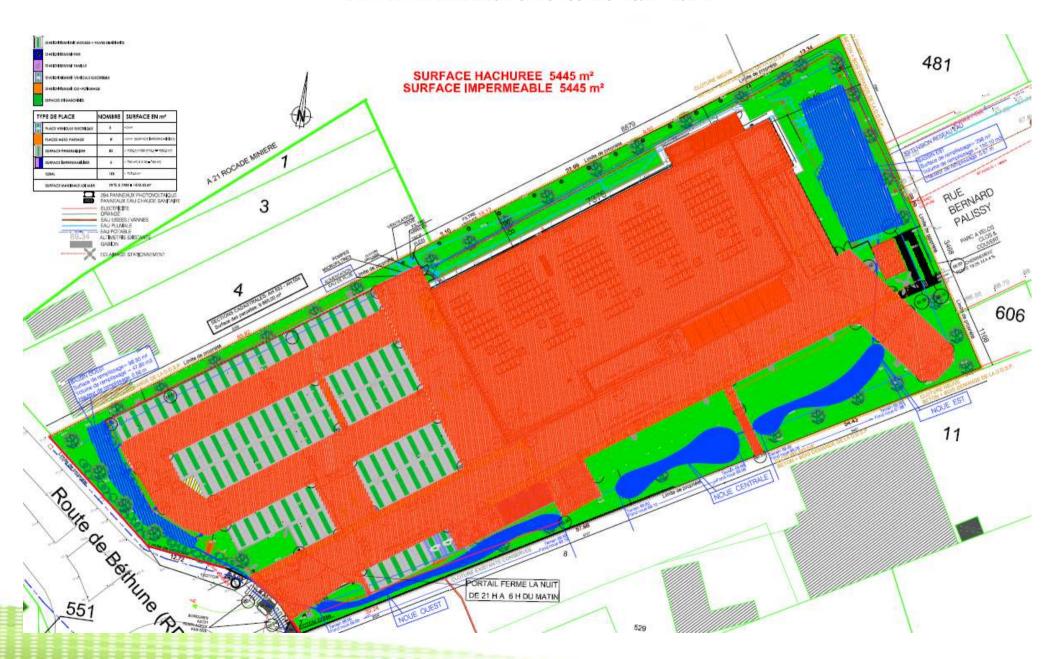
## L'ÉTAT DE L'IMPERMÉABILISATION AVANT DÉMOLITION



#### L'ÉTAT DE L'IMPERMÉABILISATION DU PRÉCÉDENT PROJET



## L'ÉTAT DE L'IMPERMÉABILISATION DU NOUVEAU PROJET PRÉSENTÉ



## V / LES MESURES PROPRES A LIMITER LES POLLUTIONS ASSOCIEES A L'ACTIVITE

## 1) Gestion des eaux (pluviales/usées)

#### - Récupération des eaux pluviales

Avec le type de toiture en mono pente prévue sur le projet, 80 à 95 % des eaux pluviales sont récupérées par le réseau d'eaux pluviales. La gestion de ces dernières se fera par la mise en place de noues et de bassins paysagers. Le rejet respectera le débit maximal autorisé. Il faut noter de plus que des places perméables seront créés participant à l'infiltration des eaux pluviales.

#### - Traitement des eaux pluviales de chaussées

Il sera installé, comme sur chaque magasin, un séparateur à hydrocarbures qui permettra de piéger, par différence de densité, les hydrocarbures présents dans les eaux pluviales du parking (huiles, carburants). Cette installation permet d'éviter la pollution des eaux pluviales du réseau public.

Une société spécialisée est missionnée par LIDL pour s'assurer de la maintenance et du retraitement des résidus récupérés.

Nous avons très peu de besoins en eau. En effet, notre seul besoin est le lavage des mains, soit quelques litres par jours. Nous avons donc décidé de mettre en place un appareillage adapté pour cette utilisation, soit un petit chauffe eau individuel électrique.

Les lave-mains présents dans les toilettes sont équipés de détecteurs infrarouge, ce qui permet de réelles économies d'eau.

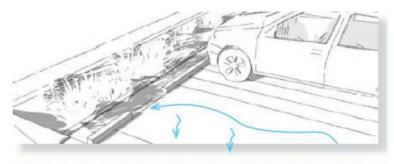
En ce qui concerne la consommation d'eau (dont eau chaude), elle se divise en consommation d'eau destinée aux installations sanitaires et cuisine ainsi qu'au nettoyage du magasin (autolaveuse), soit environ 50 m3/an pour un magasin comme celui présenté.

#### PRESCRIPTIONS PAYSAGERES DE GESTION DE L'EAU :

- L'aménagement devra allier la technique et le paysage
- → Les eaux pluviales sont infiltrées au travers des places de stationnement et d'un réseau de noues de transport, puis drainées jusqu'à un bassin de tamponnement
- → Pour une intégration optimale des sytèmes de tamponnement des eaux, ces noues ont une forme courbe et douce, s'intégrant parfaitement à l'aménagement

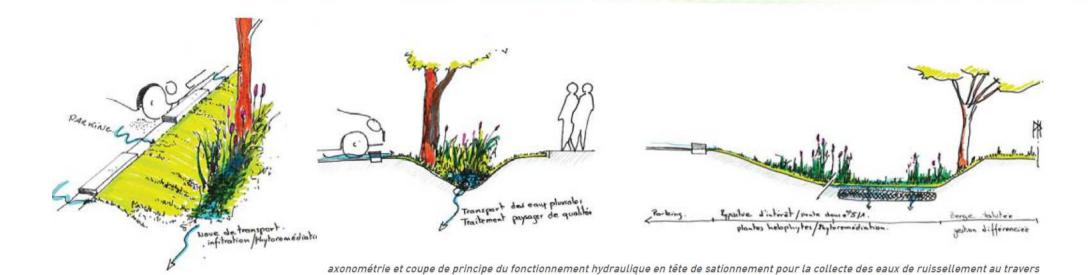
## DÉCLINAISON DES OUTILS DE GESTION DE L'EAU :

→ Bordure en saillie permettant l'écoulement des eaux de surface et l'arrêt des véhicules stationnés

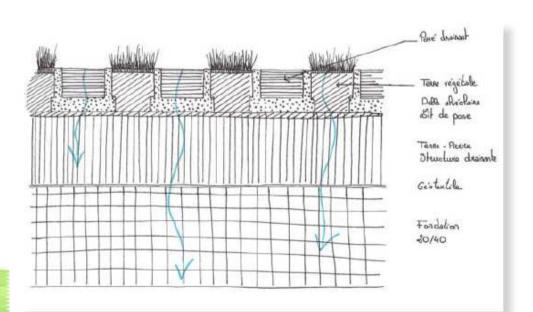




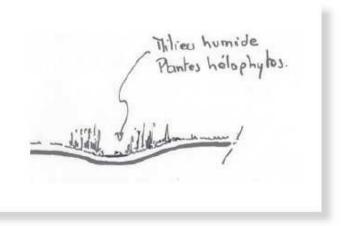




→ Stationnement en pavés végétalisés infiltrants



→ Réseaux de noues / milieux humides regroupants dans plantes hélophytes



11 -

d'un réseau de noues paysagères

source: Autrement Dit

## 2) Traitement des déchets

## - Tri et valorisation des déchets en magasin et en entrepôt : le projet Green Cycle

Pour promouvoir l'éco-citoyenneté, LIDL a mis en place sa campagne « Mettez-vous au Vert ».

Pour valoriser le tri des déchets et le rendre plus efficace, la société a dans l'ensemble de ses lieux d'activité sensibilisé ses salariés à la pratique du tri, et redéployé des zones dédiées.

Dans les bureaux, en magasin et en entrepôt sont aménagés de véritables zones de tri (peintures aux murs et sols, signalétique).

Dans chaque entrepôt, un référent « Green Cycle » local se chargera de la mise en œuvre de ce process.

Le tri et la valorisation des déchets forment un cycle fermé, dont les salariés LIDL sont le premier maillon car c'est leur tri qui permet le recyclage des déchets engendrée par l'activité de l'enseigne.



#### - Collecte des déchets

La gestion des déchets commençant par la gestion de leur transport, LIDL utilise les retours des camions de livraison pour la centralisation des déchets ou produits particuliers sur les entrepôts.

Pour cela, l'enseigne utilise des camions aux normes écologiques récentes avec dispositif AdBlue. AdBlue est la marque commerciale sous laquelle est diffusée la solution AUS32 (Solution Aqueuse d'Urée à 32,5%) utilisée dans le processus de réduction catalytique sélective (SCR). Elle permet de convertir 85% des oxydes d'azote contenus dans le gaz d'échappement, en azote et en vapeur d'eau.

En ce qui concerne les déchets considérés comme des ordures ménagères, la collecte est réalisée par la collectivité locale ou un prestataire privé, au moins une fois par semaine.



#### - Tri et valorisation des déchets fermentescibles

LIDL France génère 200 000 tonnes de déchets chaque année, dont 130 000 tonnes de cartons.

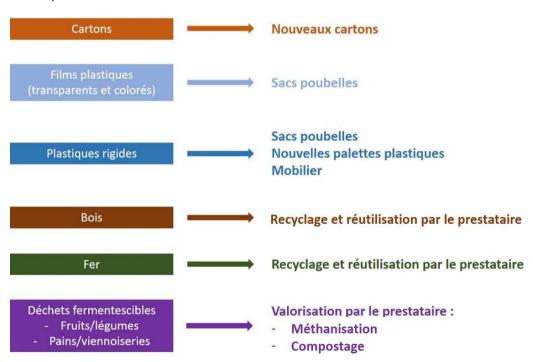
70% de ces déchets sont actuellement recyclés, et l'objectif est atteindre plus de 90%. Cette politique « zéro déchet » s'inscrit dans la démarche « Mettez-vous au Vert » qui favorise le tri pour réduire les déchets mélangés (DIB) et maximiser la récupération des déchets valorisables. Sur le premier semestre 2015 par exemple, les résultats ont été une baisse de 1300 tonnes des DIB et une valorisation de 2400 tonnes de carton supplémentaires (triées et séparées des DIB).

En magasin et tout au long de la chaîne logistique, le personnel veille à effectuer un tri minutieux des emballages. Les emballages utilisés en magasin sont constitués de matériaux les plus responsables possibles : carton ondulé à forte résistance 100% recyclé, cagettes bois 100% recyclé, films plastiques, 100% recyclés et palettes bois respectant les normes internationales NIMP15 (traitement écologique du bois) et EPAL (garantie d'interchangeabilité entre les fournisseurs et les transporteurs).

Ce tri poussé des matériaux permet une valorisation de tous les déchets d'emballages qui sont réutilisés sous de nouvelles formes après recyclage. C'est le processus de « Closed Loop », qui nous permet de proposer à nos clients des bancs issus de nos déchets plastiques recyclés, et d'approvisionner nos magasins en cartons, palettes et sacs poubelles bénéficiant d'une seconde vie.

Suite aux tris effectués en magasins, les emballages à valoriser suivent différents process :

- Les plastiques sont retournés en l'état en entrepôt pour être compactés en « balles », puis envoyés chez un prestataire situé en Union Européenne. Les films plastiques produisent des sacs poubelles, alors que les plastiques rigides peuvent servir à créer des palettes ou du mobilier. Les sas d'entrée de nos nouveaux magasins sont ainsi équipés de bancs constitués à 100% de plastique recyclé.
- Les cartons sont compactés en balles directement sur le magasin avant d'être envoyés en entrepôt pour expédition chez un prestataire de valorisation français. Ils permettent de produire de nouveaux cartons.
- Les fers sont eux collectés pour recyclage et utilisation externe.



## - Les déchets fermentescibles : du « zéro gaspillage » en attendant le « zéro déchet »

Point de vente alimentaire de proximité, le magasin génèrera une part certaine de déchets fermentescibles, dont 40% du volume proviendra des fruits et légumes.

L'enseigne travaille activement à réduire le volume de ces déchets par 2 processus.

#### 1 - Le « zéro gaspillage » :

Pour éviter de jeter des aliments encore consommables sans risque pour le client (yaourts dépaquetés, fruits et légumes amochés, produits à la date limite de consommation qui s'approche...), LIDL propose en magasin des bacs dans lesquels le client peut retrouver ces produits vendus à prix très bas.

#### 2 – L'objectif « zéro déchet » :

Pour que l'intégralité des déchets en magasin soit valorisée, LIDL accentue le tri en l'ouvrant aux produits alimentaires : biodéchets (fruits/légumes et pains/viennoiseries). L'enseigne a mis en place sur certaines Directions Régionales un processus de valorisation, ces déchets collectés étant distribués à des partenaires pour produire :

- des aliments pour animaux,
- de l'énergie (par méthanisation).

Concluant, ce process sera généralisé pour tendre vers un idéal de « zéro déchet ».

Il faut noter que LIDL développe dans la mesure du possible des partenariats avec des associations de dons alimentaires (Restos du Cœur...), afin de réduire le gaspillage alimentaire et encourager le développement durable.

#### - Un point de collecte pour les déchets clients

La politique « Mettez-vous au Vert » de gestion des déchets est aussi tournée en faveur des clients LIDL. Les magasins proposent dans leurs sas d'entrée des bacs de récupération des déchets plastiques, cartons et papiers, ainsi que des piles et ampoules. Ce dispositif facilite les velléités écoresponsables des consommateurs. Les déchets récupérés sont ainsi collectés et acheminés en entrepôt, rejoignant le processus de valorisation des déchets des magasins.

LIDL récupère également les DEEE de ses clients (déchets d'équipements électriques et électroniques) : Pour tout produit électrique ou électronique acheté, les clients peuvent ramener en magasin un produit usagé de même nature. Les objets en fin de vie collectés en magasin sont ensuite envoyés en entrepôts pour être finalement traités par un prestataire habilité.

#### - Lien avec les Eco-organismes

Par l'intermédiaire des Eco-organismes , LIDL contribue au financement des filières de valorisation de produits en fin de vie spécifiques suivants :

- DEEE : Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques (ECOLOGIC)
- Piles et accumulateurs (SCRELEC)
- Prospectus, tracts, catalogues, papier bureautique (ECOFOLIO)
- Ampoules (RECYLUM)
- Chaussures, vêtements, linge de maison (ECOTEXTILE





La 2° vie des déchets électriques





#### - Des sacs réutilisables faits à partir de matériaux recyclables

LIDL s'inscrit activement dans la lutte contre les nuisances générées par les sacs plastiques sur notre environnement.

Ainsi, l'enseigne ne distribue pas de sachets plastiques gratuits en caisse, mais propose des sacs de meilleure facture, incitant les clients à les réutiliser.

Ces sacs à anses souples ont la particularité d'être constitués à 80% à partir de matériaux recyclés. Eviter d'utiliser des nouvelles matières pour leur fabrication permet de lutter pleinement en faveur de la préservation des ressources.



#### - La gestion des déchets sur le chantier

Durant le chantier, une politique de gestion et valorisation des déchets de construction sera mise en place.

Le tri concernera les différents types de déchets suivants :

- Les déchets inertes tels que la pierre, le béton ciment, les parpaings, la terre, les cailloux, les gravats... seront stockés dans des installations appropriées ou valorisés en vue d'une réutilisation future après traitement.
- Les déchets non dangereux tels que les métaux, papiers, cartons, plastiques et PVC rigides, bois non traités de classes A et B, polystrènes, plâtres, emballages... seront stockés dans des installations appropriées.
- Les déchets dangereux contenant des substances toxiques, tels que les huiles, peintures, bois traités vernis ou peints (classe C), ampoules ou néons.... seront stockés dans des installations appropriées. Le reconditionnement et le réemploi de ces-dits déchets concerneront les matières plastiques et métalliques. Ces différents types de déchets seront acheminés dans les sites d'accueil les plus proches et les plus adaptés.

En amont du chantier, un état des lieux et un diagnostic mettront en évidence les actions à mener comme le montage d'un budget, la mise en œuvre de procédures ou encore la mise en œuvre de procédures ou la mise en place d'une campagne de sensibilisation. Des réunions de préparation seront organisées avec les différents intervenants. Un responsable déchets sera en charge de sensibiliser et de contrôler les réflexes et les bons gestes.

Pendant le chantier, le tri se fera grâce à la mise en place de 3 bennes facilement accessibles par tous les corps d'états. Une signalétique visible et claire informera l'utilisateur.





## 3) Livraisons

L'objectif de LIDL est de toujours rendre ses livraisons plus rapides et moins polluantes. L'enseigne incite les transporteurs mais aussi son personnel et notamment ses propres chauffeurs à réduire leurs émissions de CO2 en agissant sur les quatre axes définis par une Charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises :

L'organisation des flux de transport : Mise en place d'outils de gestion de la flotte, optimisation des itinéraires et limitation des trajets à vide.

Le véhicule : modernisation de la flotte, bridage moteur pour réduire la vitesse maximale des véhicules, utilisation de lubrifiants synthétiques...

Le carburant : amélioration de la gestion et du suivi des consommations de carburant, utilisation de carburants alternatifs au gazole...

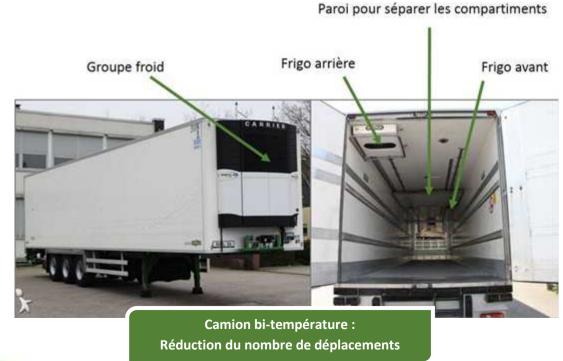
Le conducteur : limitation de l'usage du moteur à l'arrêt, du surrégime, formation des conducteurs à l'éco-conduite.

L'enseigne privilégie toujours les transporteurs locaux dans le choix de ses partenaires logistiques. Ainsi, la Direction Régionale de La Chapelle d'Armentières qui exploitera le magasin travaille entre autre avec les entreprises suivantes : Blondel Transports (Beaurains), Transports Dumont (Lens), Transport Jardel Nord (Lesquin), Transport Turpin (Prémesques), Agences AAC-Globe Express (Lesquin)...

## - Des moyens de transports toujours plus propres

<u>Des camions Classés EURO</u>: Nos prestataires sont équipés de véhicules aux normes technologiques Euro. Les normes Euro sont des règlements de l'Union Européenne qui fixent les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules roulants. Les classifications vont de Euro1 à Euro6 (Euro1 étant le plus polluant). Aujourd'hui, 92 % de nos transporteurs et 100% des camions LIDL sont Euro 5.

<u>Des camions Bi-températures</u>: Ces camions disposent de deux compartiments séparés par une paroi afin de transporter dans le même temps des produits nécessitant une température de 6°C (fruits et légumes) et des produits demandant une température plus basse (produits frais). Ils offrent ainsi des **rendements de chargement optimisés** et permettent surtout de **limiter l'empreinte écologique**.





<u>Camions et Equipements Certifié PEIK</u>: Pour réduire les nuisances sonores, LIDL développe dans son parc véhicules des camions certifiés PIEK. C'est une certification qui permet d'éviter la pollution sonore des villes. Avec 20% de son parc constitué de camions PIEK, LIDL livre certains de ses magasins de nuit et ainsi, réduit les émissions de gaz polluants en évitant les embouteillages la journée.

En parallèle, l'enseigne cherche à exploiter d'autres types de carburants à savoir les gaz naturels pour les véhicules (GNV) qui permettront de réduire de 96% les émissions de particules. Les premières livraisons en camions gaz sont actuellement en test.

## - La gestion des flux de transport de marchandises et des déchets

Ces dernières années, LIDL a fortement limité les émissions liées aux livraisons grâce à de nombreux travaux d'optimisation ayant pour objectifs la baisse du nombre de trajets, et la réduction de la distance moyenne.

Le maillage de plus en plus serré du territoire national en bases d'approvisionnement limite les kilomètres parcourus. La moyenne nationale de distance entre un point de vente et sa plateforme de livraison est de 71.68 km. Le magasin de Loos sera lui à 18 km de sa plateforme située à La Chapelle d'Armentières. Pour réduire au maximum les déplacements liés aux livraisons, LIDL redécoupe régulièrement les territoires des différentes Directions Régionales pour s'adapter à l'évolution

géographique de son parc magasins. Ce redécoupage a permis, en moins de cinq ans, une réduction de plus de 15 % des kilomètres

effectués en moyenne par tournée.

Les plans de livraison sont également revus chaque jour par les services Logistique pour une optimisation maximale.

L'entreprise investit dans des porteurs de haute capacité (26 tonnes) qui permettent de gagner en sécurité et en charge utile par rapport à un porteur classique, de transporter plus de palettes et donc d'améliorer le taux de remplissage, qui atteint aujourd'hui plus de 96%. Cela diminue le nombre de camions sur la route, évite les livraisons multiples d'un même magasin ou d'avoir deux camions en attente de livraison.

Les déchets triés en magasin sont également renvoyés en entrepôts par les même véhicules qui livrent les points de vente. Ainsi, un camion ne roule jamais à vide, le nombre de déplacements est réduit au minimum.



## VI / LES MESURES PROPRES A LIMITER LES NUISANCES

## 1) Les nuisances visuelles

- Des aménagements paysagers et des espaces verts pour une intégration douce du projet
- > Le projet prévoit de planter 40 arbres.
- > Il prendra place sur un espace en partie imperméabilisé et libérera 3 140 m² d'espaces verts (soit 31,83% des surfaces affectées au projet).
- > Les limites séparatives sont plantées et composées d'essences locales et variées :
  - Haie bocagère et arbres tige en limite de propriété,
- Végétaux hélophytes et arbres régionaux adaptés aux milieux humides en fond de parcelle côté zone de livraison,
- Graminées et vivaces en couvre sol ainsi que 5 arbres de haute tige sur l'avant du magasin accompagnées d'hôtels à insectes à effet gabion.





Afin de limiter les nuisances visuelles, l'architecture du projet proposera des matériaux en phase avec son environnement :

- De la tôle acier polie miroir, de la tôle acier laquée noire et un bardage bois rappelant le grand paysage environnant (terrils, chevalets...).
- De l'alucobond qui viendra en partie haute des façades.
- De l'enduit blanc.

## - Des matériaux durables pour un bâtiment résistant dans le temps

La structure porteuse d'un magasin LIDL est généralement réalisée en écomatériaux.

Parfois dit « matériaux écologiques » ou « matériaux biosourcés », ce sont des matériaux de construction qui répondent aux critères techniques habituellement exigés (performances techniques et fonctionnelles, qualité architecturale, durabilité, sécurité, facilité d'entretien, résistance au feu et à la chaleur...), mais également à des critères environnementaux ou socio-environnementaux, tout au long de leur cycle de vie (de sa production à son élimination ou recyclage).

## 2) Les nuisances lumineuses

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.

En magasin, à l'arrivée du personnel, 1/3 de l'éclairage se met en marche automatique. Les 2/3 restant s'allument lors de l'ouverture du magasin au public.

L'éclairage de la surface de vente est équipé de système DALI qui permet une modification de l'intensité de l'éclairage en fonction de la lumière naturelle.

A noter de plus que le magasin bénéficie de la lumière naturelle au travers des exutoires de fumée et des larges façades vitrées.

## 3) Les nuisances sonores

Le magasin LIDL est un point de vente de proximité, et peut donc se retrouver proche de lieux d'habitation. Pour éviter les nuisances sur ses voisins, l'enseigne met en place des mesures telles que les suivantes :

- Une livraison du magasin par le biais de camions et équipements (transpalettes) certifiés PIEK (Camions et équipements silencieux) : c'est une certification décernée aux camions et équipements respectant un seuil d'émission sonore inférieur à 60 décibels (l'équivalent d'une discussion entre 2 personnes) avec la pondération A de la norme CEI 61672-1.
- Les parois intérieures et extérieures sont conçues afin que le niveau sonore dans le magasin respecte les règles en vigueur.

## 3) Les nuisances olfactives

La principale nuisance olfactive pouvant résulter de l'activité du magasin est celle des ordures. Avec sa stratégie Zéro déchet, LIDL supprime cette nuisance. En effet, dans un premier temps, l'ensemble des déchets et matières valorisables sont triés dans chaque magasin par les collaborateurs. Ensuite, tous ces déchets et matières valorisables sont renvoyés sur les plateformes logistiques LIDL pour un traitement centralisé adapté.

Cette gestion a deux avantages majeurs :

- la limitation des émissions de gaz à effet de serre avec la suppression des collectes en porte à porte,
- l'amélioration de l'hygiène aux abords des magasins avec l'absence de bacs poubelles stationnés sur la voie publique.

De plus, la massification des différents types de déchets sur nos plateformes permet de trouver de nouveaux débouchés avec des acteurs locaux en matière de valorisation, en particulier par voie de méthanisation ou compostage de nos bio déchets.

Nous pouvons noter aussi les problèmes liés à l'augmentation des flux de véhicules. Comme nous l'avons expliqué précédemment, l'augmentation du trafic liée à l'implantation du magasin LIDL reste très mesurée, de l'ordre de 1 % sur la D943.

Au regard de cette donnée, et des flux existants, le surplus de véhicules sur les axes ne devrait avoir qu'un effet négligeable sur la qualité de l'air et sur les nuisances olfactives.

De plus, le projet de nouvel hôpital, qui arrivera après le projet LIDL, ne concerne que très peu la zone du projet (environ 3% des flux qui transiteront par le giratoire de l'échangeur N°8).

Il s'avère donc que les effets cumulés de ces 2 projets, qui ne sont pas liés dans le temps et très peu géographiquement, seront tout à fait limités et n'impacteront que marginalement l'environnement de notre projet.

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

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

<u>Natura 2000</u>: 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.

- <u>La directive « Oiseaux »</u> propose la conservation à long terme des espèces d'oiseaux sauvages de l'Union européenne en ciblant 181 espèces et sous-espèces menacées qui nécessitent une attention particulière. Plus de 3 000 sites ont été classés par les États de l'Union en tant que Zones de Protection spéciales (ZPS).
- <u>La directive « Habitats faune flore »</u> établit un cadre pour les actions communautaires de conservation d'espèces de faune et de flore sauvages ainsi que de leur habitat. Cette directive répertorie plus de 200 types d'habitats naturels, 200 espèces animales et 500 espèces végétales présentant un intérêt communautaire et nécessitant une protection. Les Zones Spéciales de Conservation (ZSC), actuellement plus de 20 000 pour 12% du territoire européen, permettent une protection de ces habitats et espèces menacées.

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

<u>Arrêté de protection de biotope</u>: 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.

Un biotope est une aire géographique bien délimitée, caractérisée par des conditions particulières (géologiques, hydrologiques, climatiques, sonores, etc.). Il peut arriver que le biotope d'une espèce soit constitué par un lieu artificiel (combles des églises, carrières), s'il est indispensable à la survie d'une espèce protégée (source : http://www.ecologie.gouv.fr/Arretes-prefectoraux-de-protection.html).

Les arrêtés de protection de biotope permettent aux préfets de département de fixer les mesures tendant à favoriser, sur tout ou partie du territoire, la conservation des biotopes nécessaires à l'alimentation, à la reproduction, au repos ou à la survie d'espèces protégées. Ces biotopes peuvent être des mares, des marécages, des marais, des haies, des bosquets, des landes, des dunes, des pelouses ou toutes autres formations naturelles peu exploitées par l'homme.

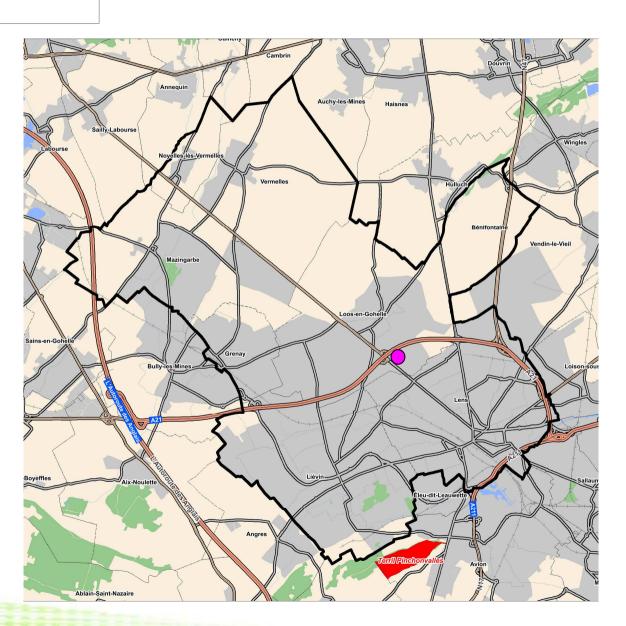
Des actions pouvant porter atteinte à l'équilibre biologique des milieux peuvent alors être interdites telles l'écobuage (défrichement avec brûlis de la végétation, en vue d'une mise en culture temporaire), le brûlage, le broyage des végétaux, la destruction des talus et des haies ou l'épandage de produits antiparasitaires.

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



PROJET



## 2) La valorisation de la faune et de la flore locale

Bien que le projet ne soit pas directement situé dans une zone de protection de la faune et de la flore, LIDL souhaite tout de même faire le maximum pour préserver et favoriser le biotope local.

## - Des essences végétale locales

Nous prenons grand soin de choisir strictement des essences végétales locales pour nos espaces verts. Ce choix d'éléments qui s'intègrent parfaitement dans leur environnement géographique nous semble judicieux pour ne pas bouleverser les mécanismes de la vie naturelle locale, et notamment ceux des animaux qui se retrouvent face à des plantes qui leur sont familières.

Les arbres et les haies de nos projets, lieux de vie de multiples espèces d'insectes, fournissent également des abris naturels aux oiseaux qui y trouvent refuge et peuvent y nidifier.



## VIII / L'INTEGRATION DU PROJET DANS LE PAYSAGE OU DANS UN PROJET URBAIN

## 1) Contexte paysager du site d'implantation

## L'ESSENTIEL : UN PAYSAGE DE TERRILS ET DE VALLÉES, MARQUÉ PAR L'ACTIVITÉ MINIÈRE

#### > Introduction

Loos-en-Gohelle se trouve dans le Nord-Pas-de-Calais, et se trouve dans les paysages miniers, à proximité de Lens donc, plus précisément, dans le bassin lensois. Ce paysage s'est formé grâce à la richesse géologique de son sol. Il est l'un des plus identitaires de la région et s'est construit entre le XIXème siècle et 1990, période de production intensive liée aux mines. Le bassin minier présente une amplitude est/ouest importante, tandis qu'il s'étend de façon longitudinale, avec une largeur Nord/Sud, étroite. Au nord, le bassin rejoint la Deûle et s'unit à son développement industriel, alors qu'au sud, le paysage lensois agricole forme une séparation très claire.

#### > L'activité minière et ses marques dans le paysage

Les terrils sont actuellement la plus importante preuve de cette activité minière, le reste des éléments qui témoignent encore de cette activité, sont plus l'organisation et le développement aussi bien rural, qu'urbain, du bâti. Ce paysage présente une densité urbaine et sociale importante, cependant, quelques ouvertures permettent une respiration visuelle. Il est clairement marqué par l'unique fonction qui l'a qualifié à l'origine, l'ensemble des éléments qui composent le paysage sont en effet au service de l'activité minière. Ainsi, on retrouve le triangle carreau-chevalement-terril. C'est un paysage répétitif, les carreaux/cités en sont un parfait exemple : on retrouve dans tout le paysage, cité sur cité sur cité, où les lignes de corons et les maisons mitoyennes se situent en plein champ. De plus, les cités ne possèdent pas de centralité. Ce paysage est formé par l'Homme et limité par la nature et le relief. En effet, la géographie, les plateaux, vallées et marches de l'Artois font varier les angles de vue et permettent des panoramas visuels, avec parfois, une forte amplitude.

#### > Le bassin lensois

Le bassin lensois est la représentation la plus proche de celle du bassin minier, même si, après la première guerre mondiale, il s'est homogénéisé et reconstruit. Ce bassin a la particularité d'être un espace quasi-totalement urbain. En effet, on ne retrouve plus d'inclusions agricoles alors qu'elles étaient omniprésentes dans le reste du département.

Cette entité semble être un exemple parfait et homogène de l'architecture minière. On y retrouve un vrai réseau de cités et d'anciens carreaux. Il est le seul bassin a ne pas s'être développé autour d'une ville historique. En effet, avant l'essor de l'activité minière, Lens n'était qu'une bourgade rurale et non une ville. C'est un bassin que l'on peut appréhender avec des panoramas de qualité sur les hauteurs, comme à Vimy ou Notre-Dame-de-Lorette.

Au niveau paysager, il s'agit d'une entité minière par excellence, avec la présence d'un terril à proximité directe de l'A1, qui est un repère de taille et de qualité dans le paysage, on y trouve d'autres éléments typiquement miniers comme notamment la fosse du 11/19. La seule limite paysagère de cet espace est l'ensemble des collines d'Artois, qui furent la limite à l'extension du bassin lensois. Malgré le fait d'être une entité fortement urbanisée, le bassin minier reste très homogène, le réseau d'entrées dans Lens en étoile par exemple, nous montre pourquoi : La transition entre l'espace rural et l'espace urbain se fait en douceur et en dégradé progressif. Cependant, certaines agglomérations sont encore fortement marquées par la rupture entre rural et minier, comme Rouvroy par exemple, qui possède un bourg ancien et une centralité minière bien distincts.



La ligne des terrils

Source : Atlas du Paysage

#### Présentation Loossoise

## **UNE COMMUNE MINIÈRE TYPIQUE**

#### > Situation géographique

Loos-en-gohelle est une commune du Pas-de-Calais et fait partie de la communaupole de Lens-Liévin. En plus d'être l'une des principales communes minières du bassin minier, elle a une situation plutôt stratégique. En effet, elle se situe à 5Km de Lens, 15Km de Béthune, à 30Km de Douai et Arras, et à 40Km de Lille. Elle est donc au centre d'un maillage de communes importantes.

#### > Un passé de conflits

On retrouve des traces de l'occupation à partir du XIème siècle avec la construction de l'abbaye d'Anchin, mais l'église dédiée à Saint Vaast, personnage du VIème siècle, nous indique une occupation antérieure. La ville fut assez tranquille jusqu'au XIIIème siècle. A partir de ce moment, la ville fut détruite cinq fois, une fois par siècle en 1213, en 1303, en 1513, en 1648 et en 1915. Les deux Guerres mondiales ont poursuivi ce destin malheureux. La 1ere Guerre Mondiale fut marquée ici par une occupation allemande, seulement 10% de la population est restée à Loos-en-Gohelle. La ville se trouvait en zone rouge, et fut frappée de nombreux combats et détruite en totalité.

Loos-en-Gohelle était un village vivant de l'agriculture, jusqu'à la moitié du XIXème siècle. A ce moment, l'essor minier a bouleversé l'organisation territoriale. En effet, Loos-en-Gohelle devient un point central de l'exploitation des mines, donnant lieu à la construction rapide de cités minières, mais qui n'avaient pas de liens entre elles, ni avec le centre du village, voilà pourquoi l'appellation "village" est toujours utilisée. Cependant, au XXème siècle, cette activité minière s'effondre, et l'économie de la ville aussi, qui se stabilise aujourd'hui, surtout avec la construction de logements sociaux. L'activité économique actuelle s'est reconvertie dans le tertiaire, on trouve sur le territoire communal des zones d'activités modérées, des commerces, des artisans etc... De plus, malgré le passé minier très polluant, la commune présente aujourd'hui plusieurs pôles économiques ayant le développement durable comme thème central dont le CERDD (Centre Ressource du Développement Durable), le CD2E et un pôle de compétitivité dit « TEAM » (Technologies de l'Environnement Appliquées aux Matières et aux Matériaux).

## > Une commune présentant quelques éléments patrimoniaux

La commune a su développer un patrimoine de qualité, certains éléments étant repris dans l'inventaire des monuments historiques ou encore, dans l'inventaire général du patrimoine culturel. Ce patrimoine est essentiellement minier, avec le site de la fosse 11-19 qui accueille actuellement des activités culturelles, économiques et environnementales, avec le bâtiment de la salle des pendus de la fosse n°12, ou les mines de houille. Une curiosité du patrimoine communal est l'église, dont le toit est recouvert de panneaux solaires.





Maison éco-conçue Source : http://jne-asso.org



Eglise avec son toit de panneaux solaires Source : verlinghemautrement



Loos en Gohelle surplombée par le terril Source : Ville de Loos-en-Gohelle

#### DE L'ACTIVITÉ MINIÈRE AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

#### **UNE VILLE QUI S'EST RECONVERTIE**

### > Un passé minier

En 1855, la commune de Loos-en-Gohelle va basculer, avec la découverte de charbon dans son sous-sol. L'activité minière est devenue la principale caractéristique de la ville et six puits de mine ont été mis en place avec la création de sept terrils au fur et à mesure de l'extraction. Les deux plus hauts terrils du territoire communal, sont d'ailleurs, les plus hauts d'Europe. Depuis 2012, la qualité et la valeur du bassin minier sont reconnues, avec une inscription au patrimoine mondial de l'humanité.

La ville est l'une des premières a être prospectée, ainsi en 1850, les sondages découvrent du charbon à 140m de profondeur. Cependant, il faudra attendre 1873 pour voir l'ouverture du premier puits, et d'une deuxième dans la foulée. L'exploitation est telle, que les fosses de Loos-en-Gohelle se mettent à la pointe de la technologie de l'époque avec l'installation d'air comprimé et de couloirs oscillants, ou encore, avec le test de nombreuses nouvelles machines. Finalement, en 1968, ces deux fosses sont arrêtées et remblayées.

D'autres fosses sont restées en activité beaucoup plus longtemps, comme la fosse 11 rattachée à la 19 où le président Felix Faure est d'ailleurs descendu en 1898. On peut aussi citer la fosse 12 "Edouard Bollaert" qui a subi, comme les autres, les déboires de la 1ère Guerre Mondiale. Elle fut arrêtée en 1970. Certaines fosses ont été reconstruites après la guerre, comme la fosse 14 bis, mais elle stoppera son activité en 1962. Les bâtiments de cette fosse furent réhabilités et utilisés pour faire un atelier de réparation et d'entretien pour véhicules lourds.

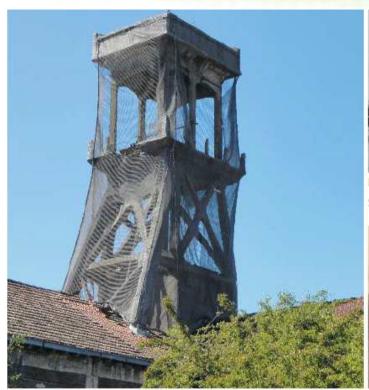
#### >Un projet de développement durable

Depuis une quinzaine d'années, la commune a émis la volonté de créer un territoire plus respectueux de l'environnement et plus durable, un véritable retournement suite à l'extraction minière et ses conséquences.

La première approche est la participation citoyenne en se posant la question des besoins de la commune, l'évaluation de ce qui est déjà mis en place et la gestion des problèmes qui en découlent. Pour avoir une cohérence et une prise de conscience globale, les citoyens participent au maximum à la définition et à la conduite des projets.

Des initiatives fleurissent dans la commune, afin de contraster avec le modèle actuel. On retrouve donc des éco constructions sur toute la commune, ainsi que la mise en place de principes de gestion réfléchie, comme pour la gestion des eaux à la parcelle, la mise en place d'une ceinture verte, la gestion différenciée etc... Au fur et à mesure, ces projets ont créé un réseau d'actions qui donne une transversalité dans la gestion de la commune.

Finalement, la commune développe une renommée par rapport à son engagement écologique, citée notamment comme 'laboratoire vert" elle est devenue une ville pilote pour le développement durable.



Fosse 6 actuelle Source : chblog



Fosse 6 ancienne Source : chblog



fosse 11 Source : wikipedia



Mobilisation citoyenne et participation Source : Ville de Loos-en-Gohelle



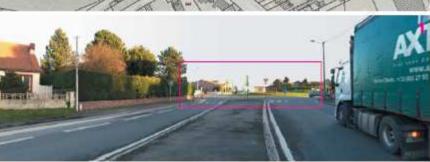
Gestion différenciée des espaces publics Source : Ville de Loos-en-Gohelle

## REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE

#### PHOTOS DU SITE

- > 1 : Bonne visibilité sur le site et proximité d'un axe important de la ville et bonne accessibilité car adjacent au rond point
- > 2 : Cadre de vie verdoyant et ambiance agréable, ce qui encourage un aménagement de qualité pour le projet
- > 3 : Le site est dans un cocon de verdure, aussi bien arboré, arbustif ou encore herbacé pour former un ensemble cohérent
- > 4 : Le rond point représente bien la volonté communale de développement durable et de gestion différenciée
- > 5 : La végétation privée profite beaucoup au cadre de vie générale et la qualité des espaces privatifs amène une convivialité au quartier résidentiel

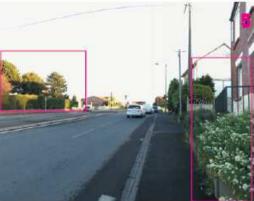




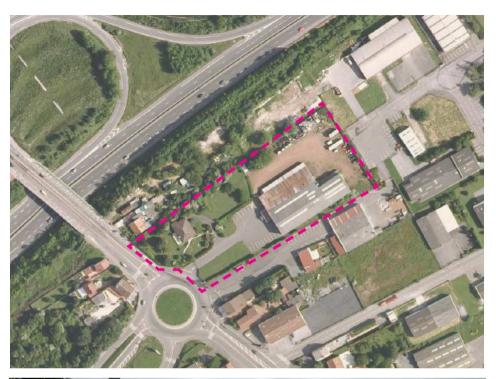








## L'ÉTAT AVANT DÉMOLITION





#### L'ÉTAT EXISTANT

- > Le site était un espace de type industriel : carrosserie automobile.
- > L'espace était principalement minéral avec une cour arrière, un parking avant et une voirie d'accès
- > Il présente aussi une habitation privée, dont les abords sont plus verts
- > Les abords sont traités avec des haies taillées de Laurier (essence non régionale)







## L'ÉTAT AVANT DÉMOLITION









## L'ÉTAT ACTUEL

## > Les démolitions ont été effectuées dans le respect des réglementation locales, sanitaires et environnementales :

- Désamiantage de l'intégralité de la toiture de la carrosserie (2500 m²) + intérieur de la maison + canalisations enterrées
- Plan de retrait amiante établi avec l'inspection du travail
- Retrait dans le respect des normes de sécurité et évacuation des déchets en décharge spécialisée
- Pollution partielle du site aux hydrocarbures aromatiques polycycliques
- confinement des terres polluées avec remblais sains ou bâche PVC

Le site est aujourd'hui entièrement démoli, désamianté et dépollué.



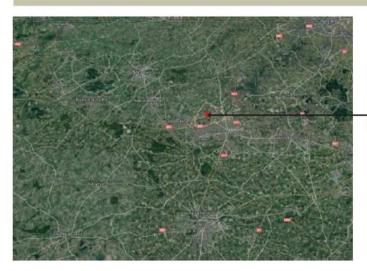


## 2) Contexte architectural du site d'implantation



ANALYSE

La ville de Loos en Gohelle



Repérage de l'opération dans le contexte local source: autrement dit



LOOS EN GOHELLE

Arrondissement : Lens Canton : Wingles

Intercommunalité : Communaupole de Lens Liévin

Superficie: 12.7 km²

Population: 6 581 habitants (recensement 2013)

Densité: 518 hab/Km2

Maire: M. Jean-François CARON depuis mars 2014

LE PATRIMOINE : UN FIL CONDUCTEUR

La commune de Loos en Gohelle dispose d'une identité minière forte et dominante, qui se retrouve dans le patrimoine communal. En effet, le territoire loossois présente un sous-sol charbonnier qui a induit la mise en place de puits au XVIIème siècle. Ainsi la ville a prospéré, se construisant comme une cité minière. En effet, on retrouve notamment la tour d'extraction et le chevalement de la base 11-19. La tour en béton armée s'élève à bôm et servait à remonter des charges pouvant atteindre 13 500kg. Celle-ci dialogue avec le chevalement métallique de 1925 dont la hauteur est de 45m, construit par l'exntreprise Fives-Lille en poutrelles à treillis. Mais les symboles les plus évidents du territoire sont les terrils jumeaux, classés à l'UNESCO, ils sont les plus hauts d'Europe.



Rocade minière

Reperage de l'opération dans son contexte urbain

Chevalement et tour d'extraction

Terrils jumeaux 11/19

Route de Béthune

Musée du Louvre-Lens





ANALYSE

le génie du lieu



LE GRAND PAYSAGE, LE TERRIL 11/19, PATRIMOINE MONDIAL DE L'UNESCO

**POUR UN ANCRAGE LOCAL** 

LES TERRILS JUMEAUX, LES PLUS HAUTS D'EUROPE

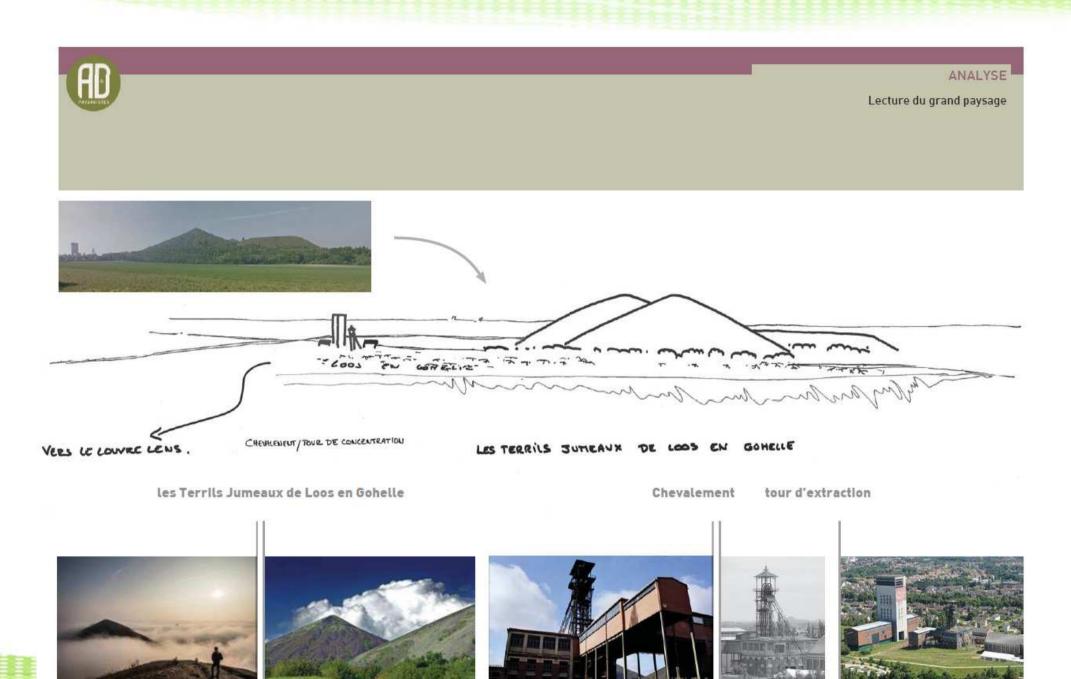
LE PAYSAGE MINIER, UN PAYSAGE EN RECONVERSION







UN LIEU DE PATRIMOINE, AUTOUR DU LOUVRE LENS





La gamme chromatique

LES COULEURS ET LES CONTRASTES







LE MINERAL



LA NATURE ET LE BOIS



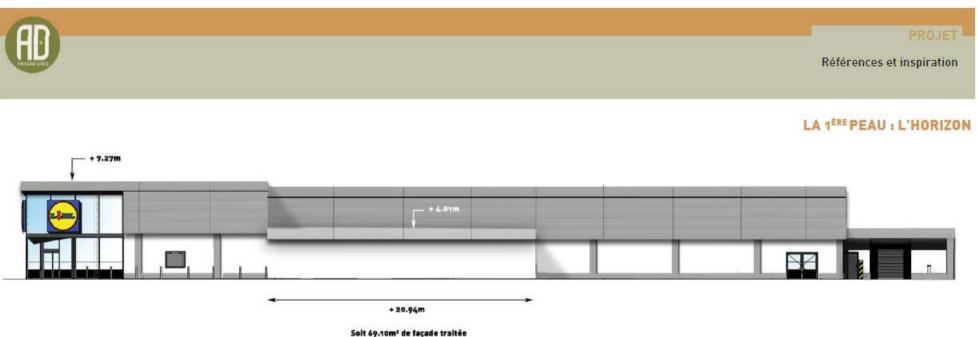
L'HOMME



Les mineurs de la fosse 11/19



## 3) Choix architecturaux



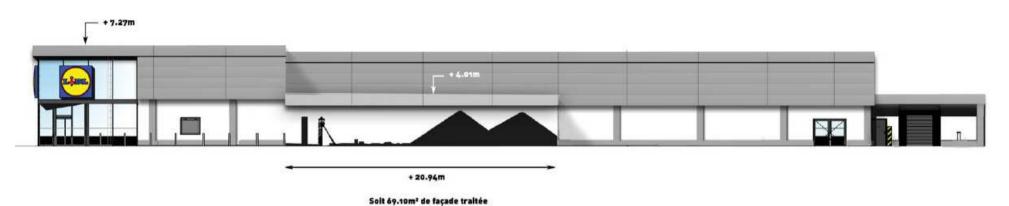




PROJET

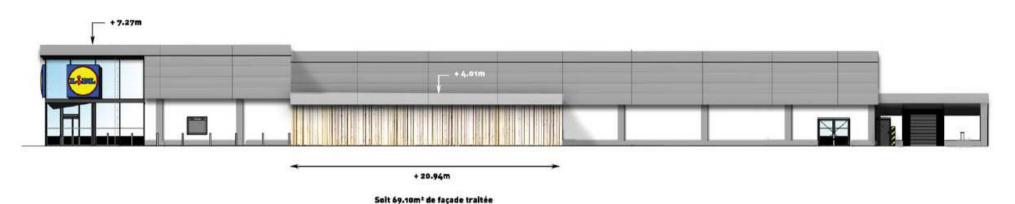
Références et inspiration

### LA 1 ÉRE PEAU : LE PATRIMOINE



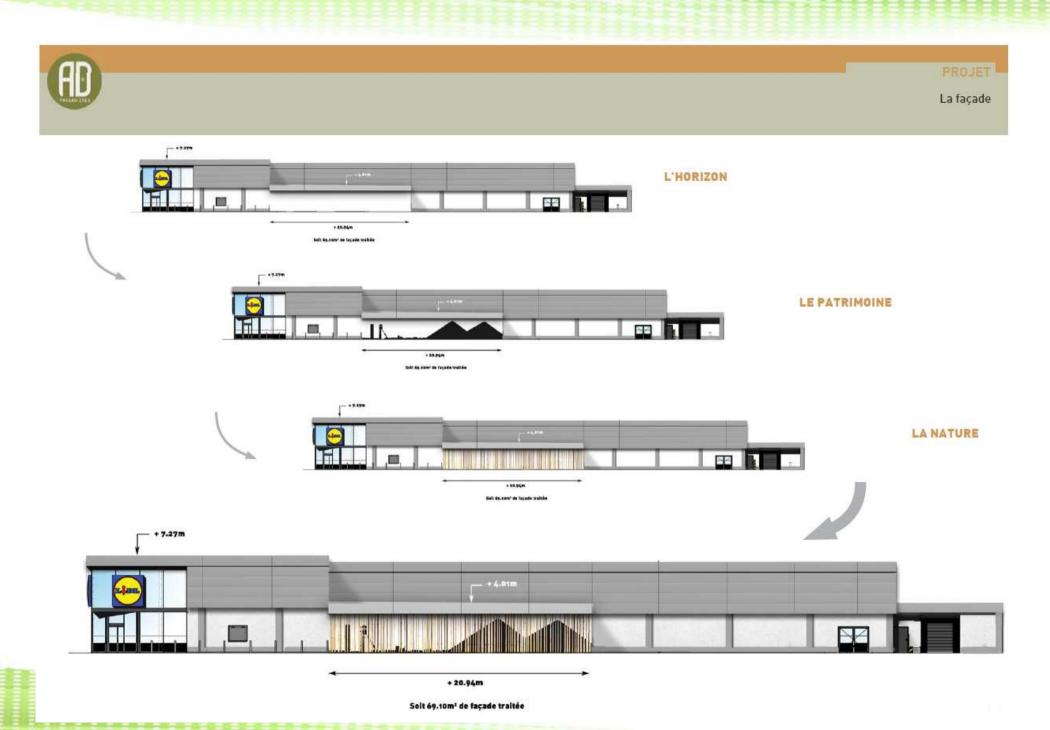


LA 2NDE PEAU : LE BOIS













### L'ANAMORPHOSE

### Anamorphose (n.f):

Partie d'œuvre, graphique ou picturale, dont les formes sont distordues de telle manière qu'elle ne reprenne sa configuration véritable qu'en étant regardée directement, sous un angle particulier.

### LE PRINCIPE : UN EFFET DE SURPRISE VISUEL

Le principe se rapproche de celui de l'anamorphose. Il s'agit d'un effet visuel qui permet de faire apparaître un élément, ici, le profil paysager de Loos en Gohelle, a un moment précis de façon limité. Le reste du temps, le profil disparaît et la façade s'opacifie pour ne donner qu'un effet de "bardage bois classique".





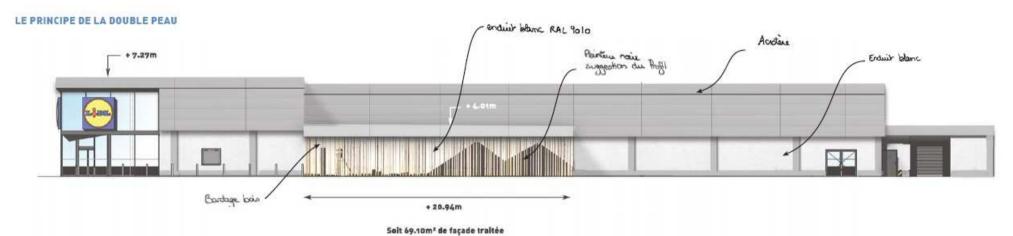






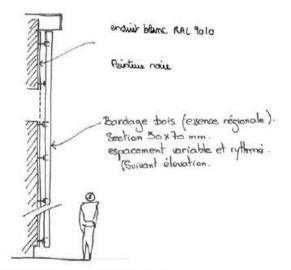


Le principe technique



### CLIPSON ADMINISTRATION OF THE STATE OF THE S

### PRINCIPE EN COUPE



### L'ESSENTIEL

- Un travail en linéarité
- Suggestion du grand paysage
- Les terrils jumeaux de Loos en Gohelle
- Le chevalement et la tour de concentration
- Une essence régionale en bardage



LEFRÊNE L'AULNE

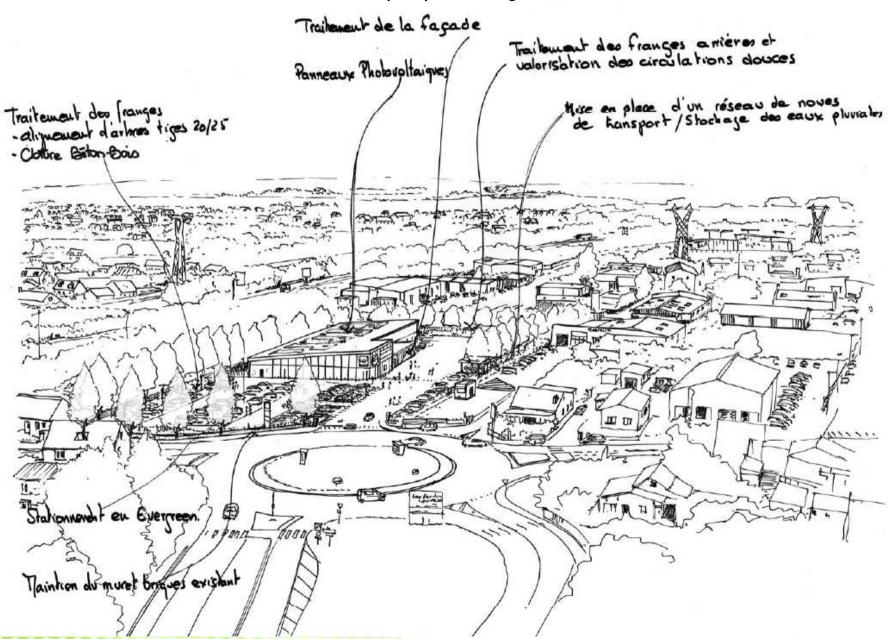
## 4) Choix paysagers

### **PROJET: Potentialités**

L'ESSENTIEL : LE SITE EST IMPLANTÉ AU NIVEAU DE L'ÉCHANGEUR AUTOROUTIER LENS OUEST AU NIVEAU DU TERRIL DU 11 -19, SUR LA COMMUNE DE LOOS EN GOHELLE DANS LA ZONE D'ACTIVITÉS DU GRAND MONT

-le site est actuellement occupé par une entreprise de carrosserie -le site est implanté le long de la RD943 qui relie Béthune à Lens VERS BETHUNE LIKES CIENIA terril du 11 - 19 échangeur de implantation Lens Ouest magasin traitement végétal implantation zone d'activités des abords d'habitat agricole magasin

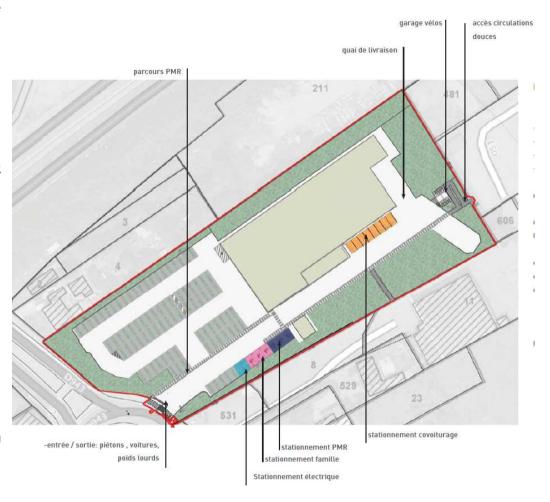
### Grands principes d'aménagements

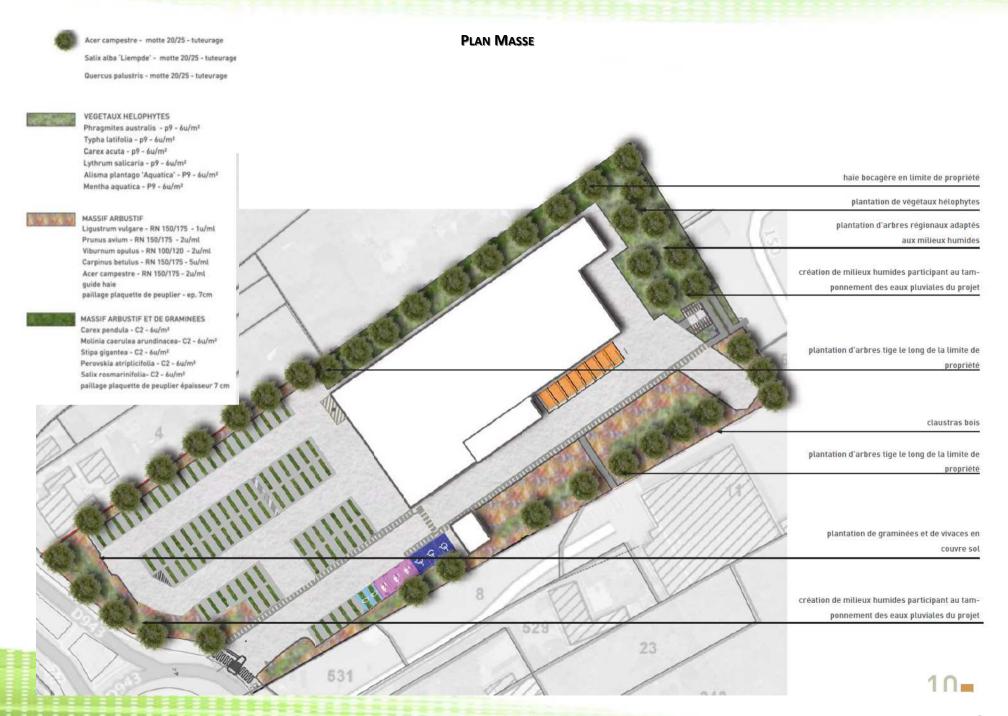


### LES OBJECTIFS CIBLÉS DES ESPACES VERTS

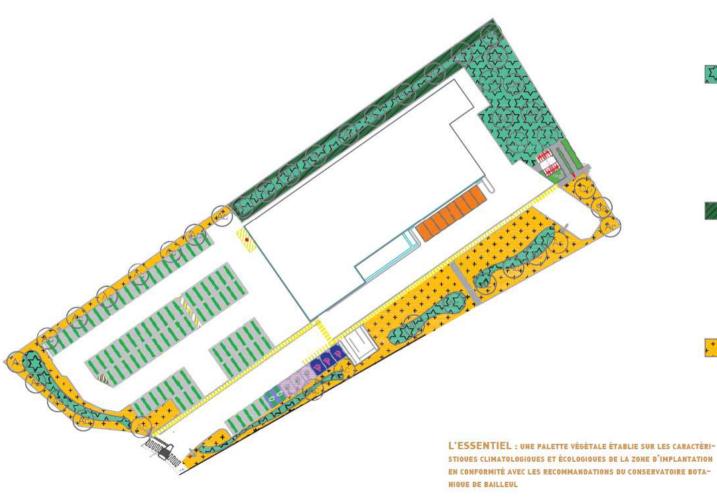
### L'ESSENTIEL:

- > Le projet prévoit une implantation du bâtiment en retrait de l'espace public.
- > Le projet développe 101 places de stationnement dont :
  - 3 places PMR
  - 3 places famille
  - 2 places électrique
  - 8 places covoiturage/auto partage
- > L'accessibilité aux équipements est assurée par un parcours PMR depuis le rond point de la D943.
- > Un parc à vélo couvert est implanté sur la frange Est du site
- > un accès depuis le rond point de la D943 :
  - entrée sortie pour les piétons
  - entrée sortie pour les véhicules légers
  - entrée sortie pour les poids lourds et véhicules de livraisons
- > deux autres accès piétons accès permettent une parfaite connexion du projet aux différents axes et cheminements doux
- > Le projet prévoit de planter 40 arbres tiges
- > Le projet prévoit la création de milieux humides participant au fonctionnement hydraulique du projet





### **PLAN DES PLANTATIONS**





Acer campestre - motte 20/25 - tuteurage



Salix alba 'Liempde' - motte 20/25 - tuteurage



Quercus palustris - motte 20/25 - tuteurage



VEGETAUX HELOPHYTES

Phragmites australis - p9 - 6u/m<sup>2</sup>
Typha latlfolla - p9 - 6u/m<sup>2</sup>
Carex acuta - p9 - 6u/m<sup>2</sup>
Lythrum salicaria - p9 - 6u/m<sup>2</sup>
Alisma plantago "Aquatica" - P9 - 6u/m<sup>2</sup>
Mentha aquatica - P9 - 6u/m<sup>2</sup>



MASSIF ARBUSTIF

Ligustrum vulgare - RN 150/175 - 1u/ml Prunus avlum - RN 150/175 - 2u/ml Viburnum opulus - RN 100/120 - 2u/ml Carpinus betulus - RN 150/175 - 5u/ml Acer campestre - RN 150/175 - 2u/ml guide haie paillage plaquette de peuplier - ep. 7cm



MASSIF ARBUSTIF ET DE GRAMINEES

Carex pendula - C2 - 6u/m²
Molinia caerulea arundinacea- C2 - 6u/m²
Stipa gigantea - C2 - 6u/m²
Perovskia atriplicifolia - C2 - 6u/m²
Salix rosmarinifolia- C2 - 6u/m²
paillage plaquette de peuplier épaisseur 7 cm

### **PLANTATIONS DES MILIEUX HUMIDES**

### **VEGETAUX HELOPHYTES:**



### VEGETAUX HELOPHYTES

Phragmites australis = p9 = 6u/m<sup>2</sup>

Typha latifolia = p9 = 6u/m<sup>2</sup>

Carex acuta - p9 - 6u/m<sup>2</sup>

Lythrum sallcarla - p9 - 6u/m<sup>2</sup>

Alisma plantago 'Aquatica' = P9 = 6u/m<sup>2</sup>

Mentha aquatica = P9 = 6u/m<sup>2</sup>



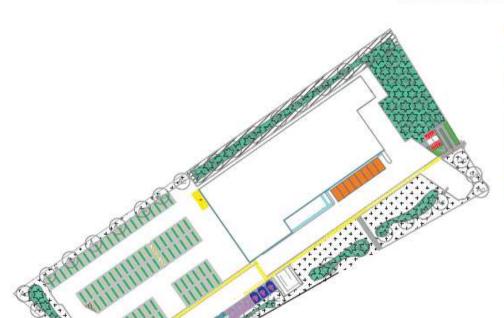




Typha latifolia

Carex acuta

Lythrum salicaria







Alisma plantago 'Aquatica'

Mentha aquatica



Phragmites australis

### **PLANTATIONS DES MASSIFS ARBUSTIFS**

### **MASSIF ARBUSTIF:**



MASSIF ARBUSTIF
Ligustrum vulgare = RN 150/175 = 1u/ml
Prunus avlum - RN 150/175 - 2u/ml
VIburnum opulus - RN 100/120 - 2u/ml
Carpīnus betulus = RN 150/175 = 5u/ml
Acer campestre - RN 150/175 - 2u/ml
gulde hale

palllage plaquette de peupller - ep. 7cm



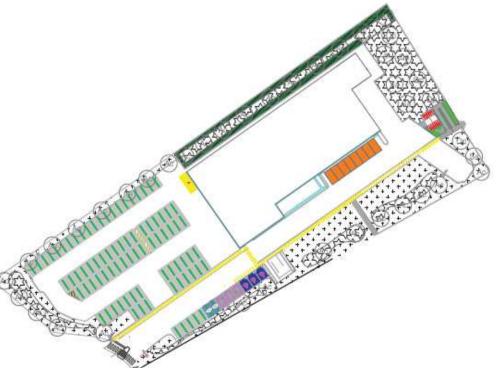




Ligustrum vulgare

Prunus avium

Viburnum opulus



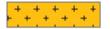


Acer campestre /

Carpinus betulus

### PLANTATION DE MASSIFS ARBUSTIFS ET GRAMINÉES

### **MASSIF ARBUSTIF ET DE GRAMINEES:**



MASSIF ARBUSTIF ET DE GRAMINEES

Carex pendula - C2 - 6u/m<sup>2</sup>

Molinia caerulea arundinacea- C2 - 6u/m²

Stlpa glgantea - C2 - 6u/m2

Perovskia atriplicifolia - C2 - 6u/m²

Salix rosmarinifolia- C2 - 6u/m2

palllage plaquette de peuplier épalsseur 7 cm





Carex pendula

Molinia caerulea arundinacea





Stipa gigantea

Perovskia atriplicifolia



Salix rosmarinifolia

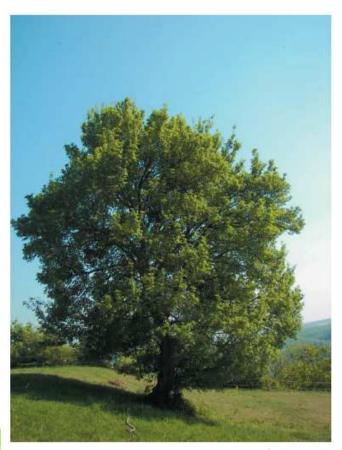
### PLANTATION DE LA STRATE ARBORÉE ET DES SURFACES ENSEMENCÉES

### **STRATE ARBOREE:**

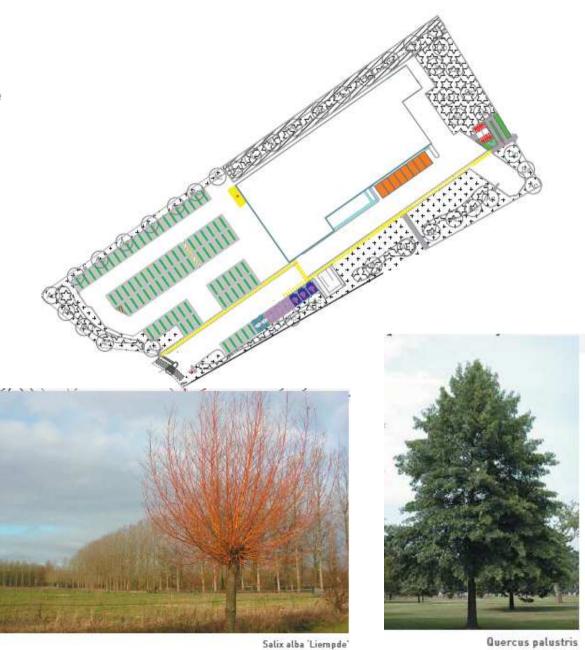
Acer campestre - motte 20/25 - tuteurage

Sallx alba 'Llempde' - motte 20/25 - tuteurage

Quercus palustris - motte 20/25 - tuteurage



Acer campestre



## **ENGAGEMENTS**



une approche respectueuse de l'environnement:

aucun arrosage, palette végétale régionale et mellifère, toutes les surfaces plantées sont recouvertes d'un paillage .



marquage des végétaux en pépinière coloration automnale du Quercus palustris - taille adulte

## **Axonométrie Avant-Après 1**





## **Axonométrie Avant-Après 2**



## Perspective depuis le giratoire



## Perspective sur le projet



# PARTIE 5 EVALUATION DES RISQUES ET MESURES MISES EN PLACE



# I / EVALUATION DES RISQUES ET MESURES PROPRES A ASSURER LA SECURITE DES CONSOMMATEURS

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

De manière générale, la commune de Loos en Gohelle peut être concernée par les risques suivants :

- Emission en surface de gaz de mine
- Mouvement de terrain
- Mouvements de terrain miniers : Effondrements localisés, glissements ou mouvements de pentes, Tassements Pas de mouvements de terrain recensés dans un rayon de 500 m du projet.
- Risque industriel Pas d'usine SEVESO dans un rayon de 1 km.
  - Zone sismicité niveau 2
  - Transport de marchandises dangereuses

La commune est soumise à un PPRM : PPRM du Lensois Prescrit le 10/06/2015 - Aléas Mouvement de terrain, Echauffement et Emanation de Gaz.

La Préfecture ainsi que la DREAL confirme que le site connu dans la base BASIAS n'est pas considéré comme une ICPE (Cf. Mail ci-contre et courrier joint page suivante).

Le projet a pris en compte ces éléments, au niveau de la démolition, de la conception de l'ouvrage et des aménagements à mettre en place (si nécessaire).

### Sandrine Hannebicq

De: DUPENT Maryse PREF62-DAGE <maryse.dupent@pas-de-calais.gouv.fr>

Envoyé: lundi 18 avril 2016 10:43 À: Sandrine Hannebicg

Cc: BERTHEZ Franck PREF62-CAB; LAIGLE Marie-Pascale PREF62-DCL

Objet: Re: Fwd: Renseignements sur site inventorié sur BASIAS

### Bonjour,

Je vous confirme que l'établissement sis à LOOS-EN-GOHELLE, 102 route de Béthune, connu dans la base BASIAS sous le nom de Georges CUVILLIERS, n'est pas répertorié dans mes services, ce n'est donc pas une ICPE, comme vous l'avait indiqué la DREAL.

### Cordialement

Mme DUPENT



### PRÉTECTURE DE LA RÉGION NORD «PAS DE CALAIS» PICARDIL

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du Logement

Unité Départementate de l'Artois Centre Jean Monnet I 12, avenue de Paris Entrée Asturies 62400 - BETHUNE Téléphone : 03-21-63-69-00 Télécopie : 03-21-01.57-26

Affaire suivie par Gérard SELIN 1 Courriel : gerard.selin@developpament-durable.gouv.fr Nos références : GS/GS 35-2016 Béthune, le 3 1 FEV. 2016

Le Directeur

à

Monsieur le Président Communauté d'Agglomération de Lens Liévin

Service mutualisé ADS 21, rue Marcel Sembat – BP 65 62302 LENS Cedex

- à l'attention de Mme Fabienne PEYRAC -

OBJET:

Dossier PC nº 062 528 15 00030 déposé le 29/12/2015

Demandeur: SNC LIDL

REF.:

Votre transmission en date du 26 janvier 2016

J. : Dossier en retour.

Base de données « BASIAS »

Monsleur le Président.

Par transmission rappelée en référence, vous sollicitez mon avis sur la demande de permis de construire, déposée le 29 décembre 2015 par la SNC LIDL.

Le projet porte sur la construction d'une surface commerciale sur un terrain d'environ 1 ha cadastré AH parcelles n° 532 et 534, situé 102 route de Béthune à LOOS EN GOHELLE.

J'ai l'honneur de vous communiquer les éléments d'information suivants pour l'instruction du dossier.

### 1- Situation au regard de la législation ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement)

### Projet

Le bâtiment en projet d'une superficie de 2.560 m² comprendra une surface de vente sous l'enseigne commerciale LIDL, qui devrait être classée en ERP de 2<sup>ère</sup> catégorie ; les activités liées à ce projet ne seront pas visées par la législation des ICPE.

### Voisinage des installations

Le terrain retenu pour le projet LIDL ne se situe pas à proximité immédiate d'établissements industriels en fonctionnement relevant du régime de l'autorisation d'exploiter au titre de la législation ICPE; le projet se trouve donc en dehors de toutes zones d'effets létaux et Irréversibles sur l'Homme pouvant être générés par les phénomènes dangereux potentiels liés aux activités de certaines installations classées.

En conséquence, au titre ICPE, j'émets un avis favorable sur la présente demande de permis de construire.

### 2- Sites et sols pollués

A notre connaissance, le terrain sur lequel est envisagé le projet de construction de la surface commerciale, n'est pas concerné par l'existence de servitudes affectant l'usage des sols consécutives à des pollutions.

Il faut toutefois noter que ce projet va nécessiter préalablement la démolition de bâtiments érigés sur le terrain, qui abritaient les activités de la Société de carrosserie CUVILLIERS.

Direction régionale de l'environnement, de l'amériugament et du fogement - cartifée « ISO 9001 : 2008 » et « ISO 14901 : 2004 » 44, sus de Tourini - CS 40259 - 50010 Lits codex Tél. : 03 20 13 48 48 - térécopie : 03 20 13 48 78 - http://www.peletcures-replons.gov/lithond-pas-de-celets-picardie Même si, sur la base des informations à notre disposition, elles ne relevaient pas de la législation des ICPE, les activités exercées sur ce site à savoir opérations de tôlerie / carrosserie (entretien, réparations et transformations) pour véhicules de tourisme et poids-lourds, sont susceptibles d'avoir eu un impact environnemental sur les sots.

Dans ces conditions, le vous invite à rappeler au porteur de projet qu'il lui revient de réaliser les investigations nécessaires afin de détecter la présence éventuelle d'une pollution, et le cas échéant, de prendre les dispositions techniques et/ou organisationnelles permettant de se prémunir contre les risques liés à une telle pollution, et de vérifier au final la compatibilité du site avec l'usage correspondant à son projet, ainsi que défini dans la circulaire conjointe des ministères de la santé et des solidarités, de l'écologie et du développement durable, de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer en date du 8 février 2007.

A toutes fins utiles est joint en annexe au présent courrier un extrait de « BASIAS » concernant la commune de LOOS EN GOHELLE. Cette base de données BASIAS (<a href="http://basias.brgm.fr">http://basias.brgm.fr</a>), gérée par le BRGM, recense les anciens sites industriels et activités de service susceptibles d'avoir généré des politutions de sols.

#### 3- Ouvrages miniers

La commune de LOOS EN GOHELLE est concernée par la présence d'ouvrages miniers pour lesquels des aléas ont été cartographies.

En application de l'article L.121-2 du code de l'urbanisme, Monsieur le Préfet du Pas-de-Calais a porté à la connaissance de Monsieur le Maire de LOOS EN GOHELLE, le 18/07/2012, les types et zones d'aléas miniers identifiés sur sa commune, ainsi que les règles de constructibilité applicables dans ces zones.

### 4- Enjeux environnementaux ou paysagers

Le projet de construction de la surface commerciale LIDL ne se situe ni en zone Natura 2000, ni en site inscrit ou classé, ni dans une zone faisant l'objet d'un arrêté préfectoral de protection de biotope, ni dans une réserve naturelle régionale ou nationale, ni dans une réserve biologique Intégrale et dirigée.

A noter toutefois qu'il est localisé à environ 600 m à l'Est de la ZNIEFF de type I « terrils jumeaux n° 11-19 de LOOS-EN-GOHELLE », et à moins de 400 m au Nord de la zone "Bien inscrit" au Patrimoine mondial de l'UNESCO : « Paysage et ensemble miniers d'Auchy-les-Mines à Lens ».

### 5. Energie - ouvrages de transport

Le terrain concerné par la demande de permis de construire déposé par la SNC LIDL n'est pas impacté par la traversée de lignes électriques de transport ni par les servitudes afférentes à ces ouvrages. Je vous invite néanmoins à contacter ERDF afin de vérifier la faisabilité du projet vis-é-vis des lignes du réseau de distribution pouvant être présentes à proximité.

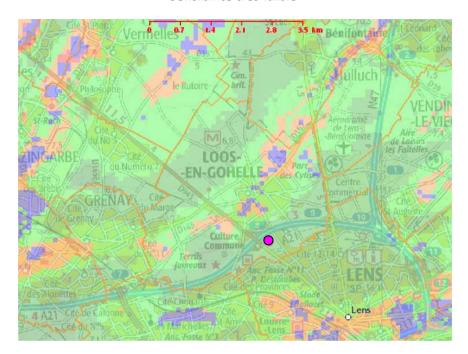
Ce même terrain n'est pas non plus traversé par des canalisations de transport et se situe en dehors des zones d'effets potentielles de telles canalisations.

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

P/Le Directeur et par délégation, L'Ingénieur Divisionnaire de l'Industrie et des Mines, Chert de l'Unité Départementale de l'Artois

Prederic MODRZEJEWSKI

## CARTOGRAPHIE DU RISQUE « REMONTEES DE NAPPE PHREATIQUE » Sensibilité très faible



### Légende des remontées de nappes

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

## PROJET



## CARTOGRAPHIE DU RISQUE « RETRAIT - GONFLEMENT DES ARGILES » Aléa à priori nul



### Préfecture du Pas-de-Calais

### Commune de LOOS-EN-GOHELLE

### Informations sur les risques naturels, miniers et technologiques

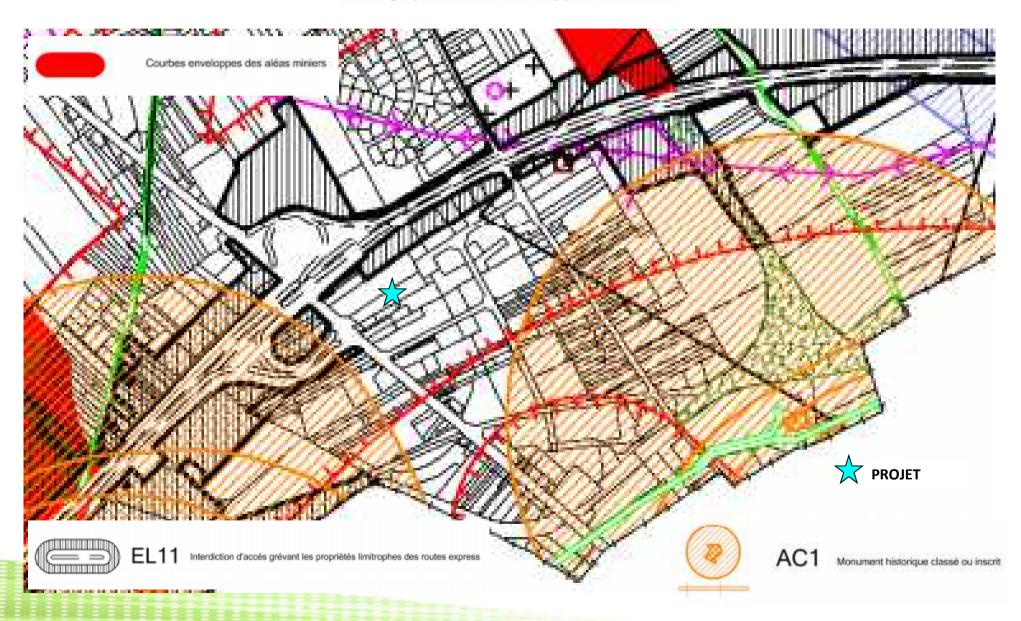
pour l'application des I, II et III de l'article L 125-5 de code de l'environnement

1. Annexe à l'	arrêté préfectoral								
n°				du	15/04/2011		mise à j	our le	18/09/2015
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 p	érimètre d	l'au moins u	n PPRN	l oui [	nor	nbre	0	non 🗹
3. Situation de la commune au regard d'un ou plusieurs plans de prévention de risques technologiques [PPRT]									
La commune est située dans le périmètre d'au moins un PPRT oui ☐ nombre 0 non ☑									
4. Situation de la commune au regard d'un ou plusieurs plans de prévention de risques miniers [PPRM]									
La commune est située dans le périmètre d'au moins un PPRM oui 🗹 nombre 1 non 🗆									non 🗆
4.1-PPRM de PPRM du LENSOIS Bassin de risque zone 4- LEN									4- LENSOIS
Prescrit		Date	10/06/2015	aléa 2	Mouvement de Echauffement Emanation de				
Les documents de référence sont :									
Consultable sur Internet ✓ site Internet  http://carmen.developpement-durable.gouv.fr/24/aleas-miniers.map									
http://carmen.developpement-durable.gouv.fr/24/aleas-miniers.map http://www.pas-de-calais.gouv.fr/Politiques-publiques/Prevention-des-risques-majeurs/Plans-de-Prevention-des-Risques-Miniers									
Description: Les excavations souterraines du bassin houiller du Nord Pas-de-Calais ont modifié de manière irréversible les massifs rocheux où se trouvait le minerai. Le devenir à long terme de ces excavations doit être analysé car elles peuvent être à l'origine de mouvements de terrains d'amplitude et d'intensité très variables : affaissement, effondrements localisés, tassement									
L'exploitation s'est également accompagnée de l'édification d'ouvrages de dépôt des stériles et résidus de traitement susceptibles d'évoluer dans le temps (glissement, tassement). Parallèlement, les vides résultant de l'activité minière présentent un espace permettant un dégagement ou une accumulation de gaz de mine. Lors de l'exploitation, ces gaz sont dilués et évacués par la ventilation.  Après l'arrêt de l'exploitation, les vides miniers, s'ils ne sont pas ennoyés en totalité, constituent un véritable réservoir souterrain plus ou moins confiné dans lequel les gaz peuvent s'accumuler à des concentrations élevées.									
5. 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 'environnement modifiés par les décrets n° 2010-1254 et n° 2010-1255									
La commune est située dans une zone de sismicité Forte ☐ Moyenne ☐ Modérée ☐ Faible ☑ Très faible ☐ Consultable sur internet non ☐ oui ☑									
Informations disponibles sur le site : www.planseisme.fr									
				Pièces	jointes				
Cartographie extraits de documents ou de dossiers permettant la localisation des immeubles au regard des risques encourus									
Arrêtés portant ou avant 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 »

### Examen au cas par cas pour les PPR Miniers

cartographie: courbe enveloppe des aléas



## 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).

