

PROJET DE CRÉATION PAR TRANSFERT D'UN MAGASIN LIDL SUR LA COMMUNE D'AMIENS

Pièces complémentaires du formulaire de demande d'examen au cas par cas
préalable à la réalisation d'une étude d'impact



Amiens (80),
Chaussée Jules Ferry



SOMMAIRE

Préambule

PARTIE I : INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

A. Situation du projet	Page 02
B. Vues et photos du site du projet	Page 06
C. Le projet	Page 10

PARTIE II : CARTES ET PLANS RELATIFS AU PROJET

A. Plan des parcelles du projet	Page 25
B. Plan masse	Page 26
C. Plan d'organisation sur la parcelle	Page 27
D. Plan de la desserte du site en modes doux et transports collectifs	Page 30
E. Plan des voies et aménagements routiers existants et projetés	Page 32

PARTIE III : INFORMATIONS RELATIVES A L'ENVIRONNEMENT PROCHE ET AUX DOCUMENTS D'URBANISME

A. Les activités agricoles	Page 34
B. Les zones d'habitat	Page 35
C. Les documents d'urbanisme	Page 36

PARTIE IV : EFFETS DU PROJET SUR LE TRAFIC ROUTIER

A. Evaluation des flux de déplacement	Page 38
---------------------------------------	---------

PARTIE IV : EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

A. Cartographie des zones de protection de la faune et la flore	Page 40
B. Identification des risques	Page 43
C. Procédés pour limiter les effets du projet sur l'environnement	Page 47

PARTIE I

INFORMATIONS RELATIVES

au projet

I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

A. Situation du projet

1. Localisation du projet.

– Adresse du projet

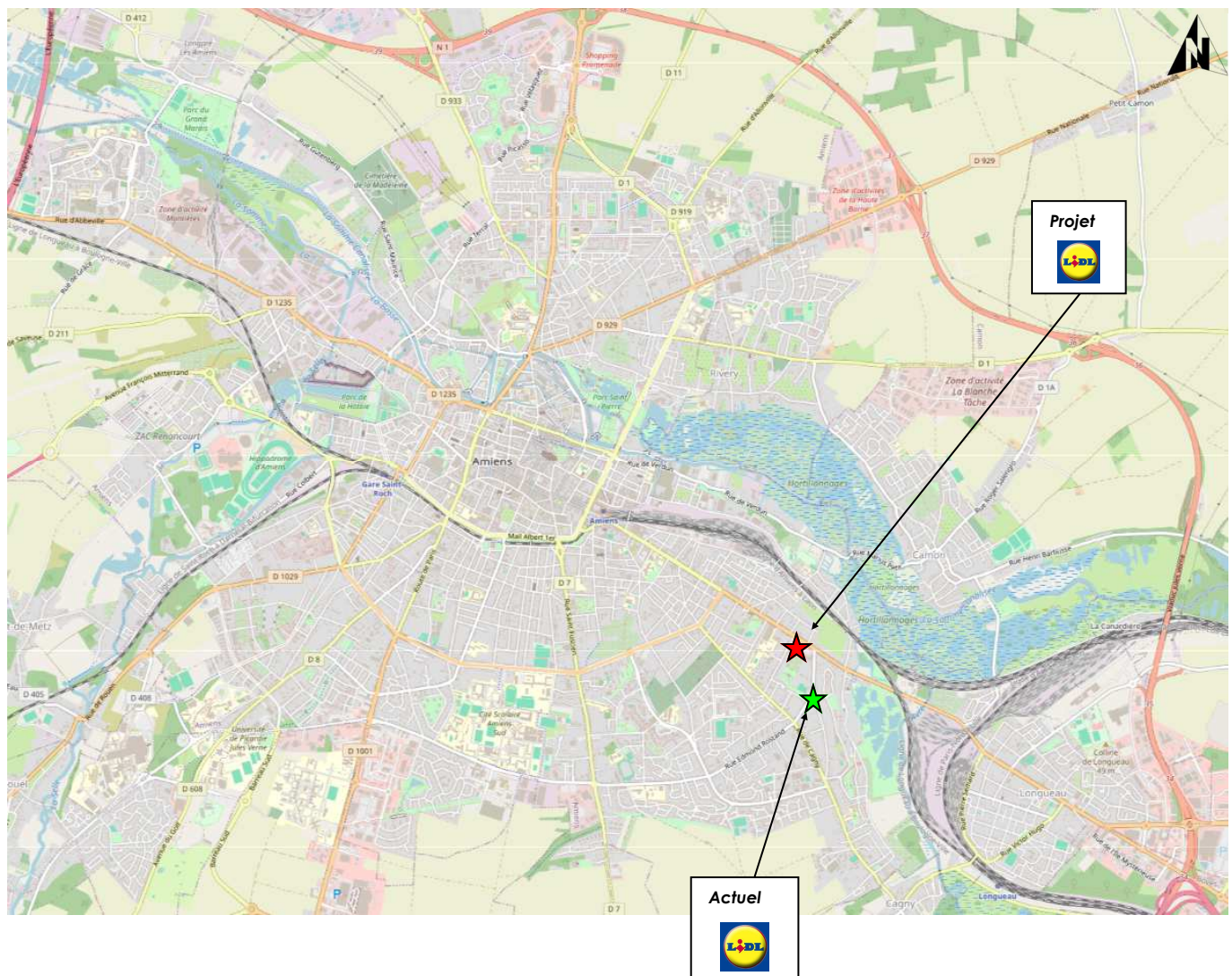
L'opération consiste au transfert de l'un des supermarchés LIDL d'Amiens actuellement situé 1, rue Raymond Gourdain, vers un site positionné Chaussée Jules Ferry, à environ 500 mètres au Nord.

La desserte de ce projet se fera depuis la Chaussée Jules Ferry qui subira, dans le cadre de l'opération, des aménagements complémentaires afin de rendre parfaitement accessible le supermarché : intégration et création de 2 giratoires de part et d'autre du projet au niveau des rues de Mercey et de Boutillerie.

Notons de plus que le site bénéficiera d'une très bonne accessibilité multimodale grâce d'une part à un arrêt de bus, « Mercey », parfaitement desservi par les lignes n1 (Ligne à Haut Niveau de Service), 14 et 5a/5b (Lignes de Proximité), et d'autre part via des aménagements doux de qualité (voies cyclables, voies apaisées, trottoirs et traversées sécurisées...).

Au regard de ces éléments, le supermarché Lidl se repositionne le long d'un axe structurant d'entrée d'agglomération et bénéficiera de ce fait d'une meilleure visibilité et d'une localisation augmentant ses facteurs de commercialité.

Précisons enfin que le devenir du site actuel est aussi au cœur de la réflexion, ce dernier faisant l'objet d'une concertation avec la municipalité d'Amiens pour un changement partiel de destination : Logements/commerces en RDC.

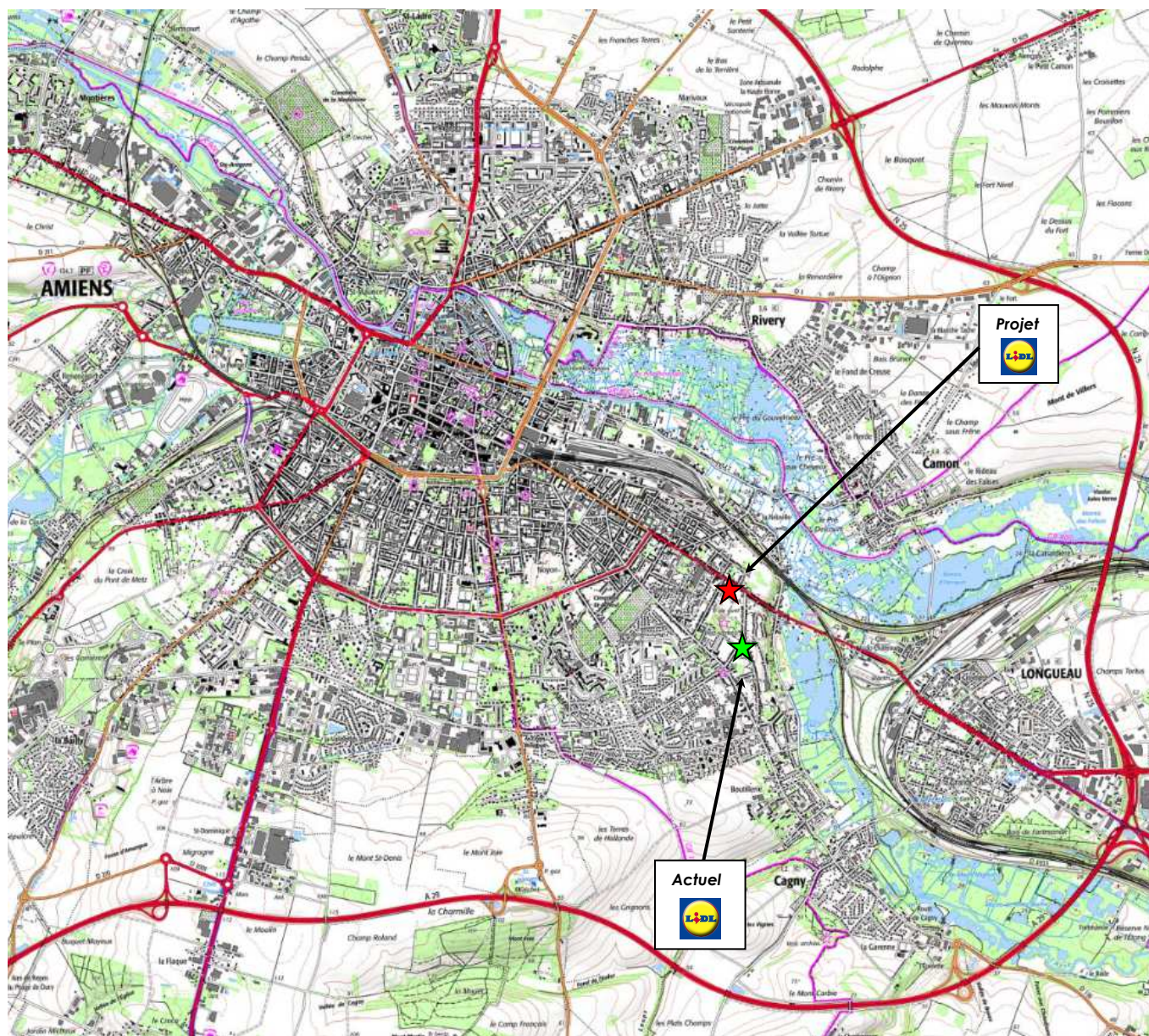


I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

A. Situation du projet

1. Localisation du projet.

L'extrait de carte au 1/25000^{ème} ci-dessous ainsi que les vues pages suivantes positionnent le projet au sein de la commune d'Amiens.

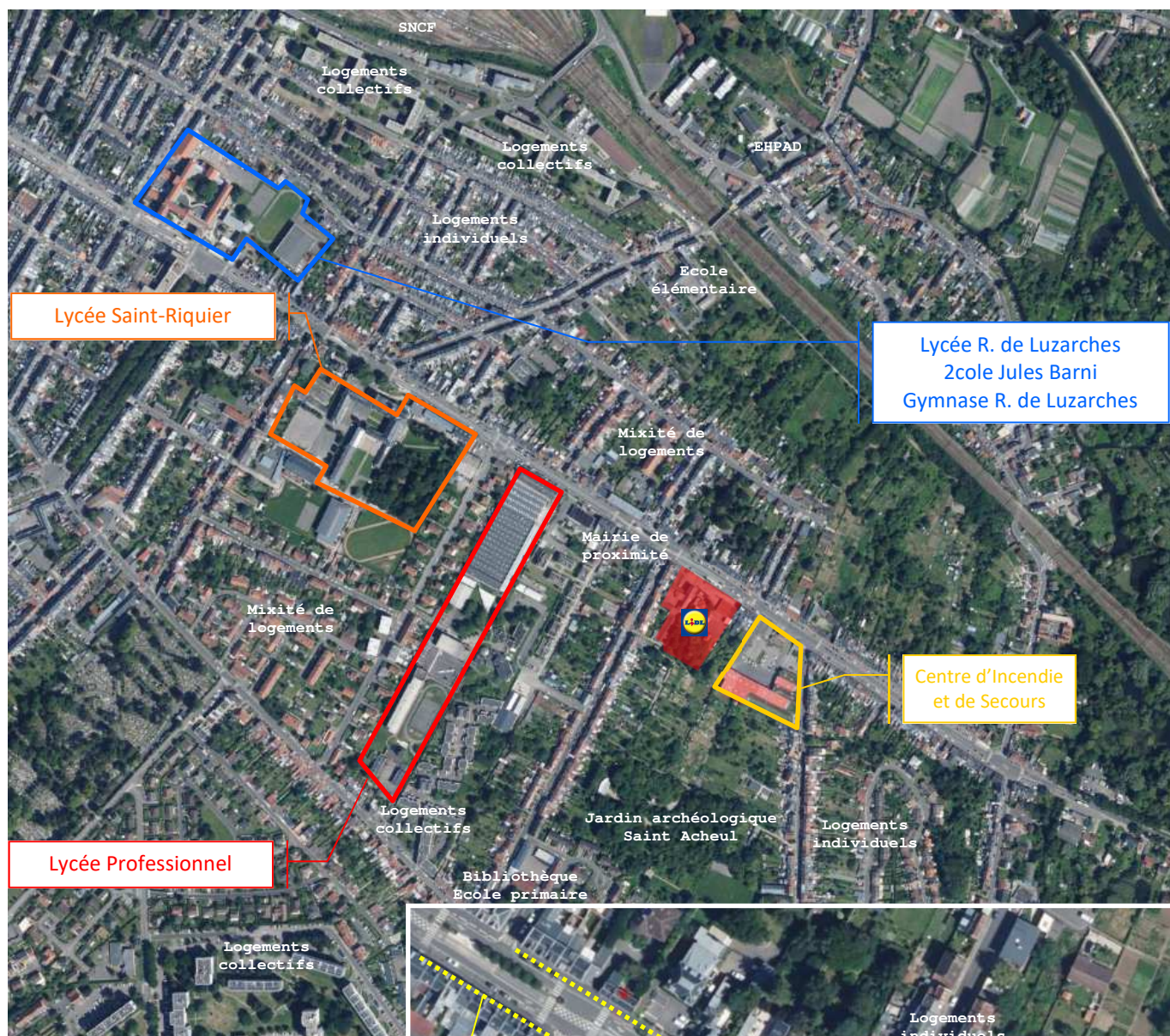


I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

A. Situation du projet

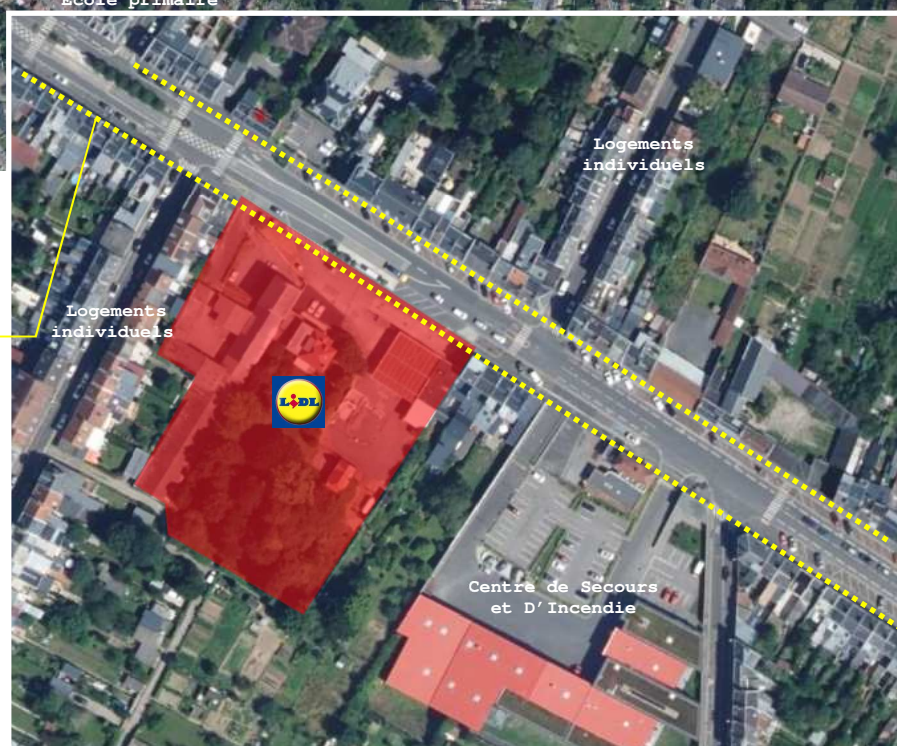
Environnement lointain

Géoportail 2021



Environnement proche

Linéaire Logements et
commerces disséminés



I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

B. Vues et photos du site projet

Vue du site actuel – 2025



Vue du projet



I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

B. Vues et photos du site projet

Vue du site actuel – 2025



Vue du projet



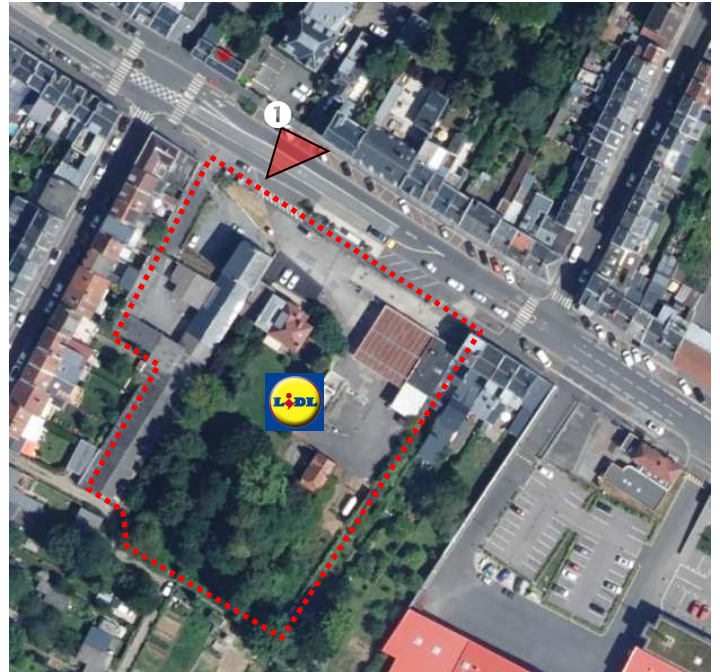
I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

B. Vues et photos du site projet

Vue du site actuel

①

Avril 2025



Vue du projet

①



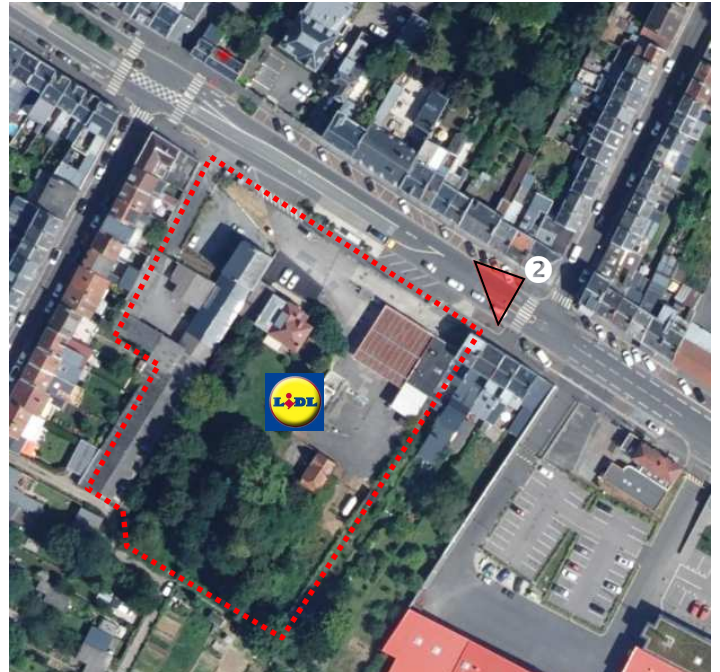
I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

B. Vues et photos du site projet

Vue du site actuel

②

Avril 2025



Vue du projet

②



I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet

1. Les grandes lignes du projet

- Description générale

Le projet porte sur la création par transfert d'un supermarché à prédominance alimentaire, sous l'enseigne Lidl, d'une surface de plancher de 2 184 m² (emprise au sol de 2 328 m²) pour une surface de vente de 995 m². Cette opération entrainera le réaménagement d'un espace actuellement occupé par une station service, des bâtiments et un espace vert.

- Le parc de stationnement

103 places de stationnement représentant 1 364,6 m².

Surface de circulation VL et piétonne en enrobé = 1 950,5 m².

Rappelons qu'il y sera implanté des espaces pour stationner les vélos (14 emplacements).

NOMBRE TOTAL DE PLACES DE STATIONNEMENT	103
• Places perméables	103
• Dont places réservées aux personnes à mobilité réduite (dont une avec recharge électrique)	3
• Dont places réservées aux familles avec enfant(s)	3
• Dont places dédiées à l'alimentation des véhicules électriques (dont 3 PMR)	6
• Dont places « pré équipées » électriques	16
Places dédiées aux deux roues	14

- Les aménagements paysagers en pleine terre

Les espaces libres de constructions seront aménagés en espaces verts, selon le concept Lidl, permettant une véritable identité nationale de l'Enseigne. Ils représenteront 21,8% de la surface foncière dédiée au projet (6 arbres de haute tige seront conservés et 35 arbres plantés).

L'agence de concepteurs paysagistes Autrement Dit accompagne LIDL dans ce projet pour proposer un volet paysager qualitatif et vertueux d'un point de vue environnemental (Cf. détails pages suivantes).

Il est prévu la mise en place de franges arbustives en limite de propriété, de vivaces et de graminées pour accompagner les piétons, d'arbres de haute tige sur le parking afin de créer de l'ombrage et participer à la diminution des îlots de chaleur, et de conserver un espace vert et une partie des arbres sur l'arrière du site afin de créer un espace de gestion différenciée et permettre un accès piéton depuis le chemin du Vélodrome.

Le projet développe donc les aménagements en pleine terre suivants :

NOMBRE D'ARBRES DE HAUTE TIGE	41
SURFACE DES ESPACES VERTS FUTURS	1 682,4 m ²

I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet

• Insertion paysagère



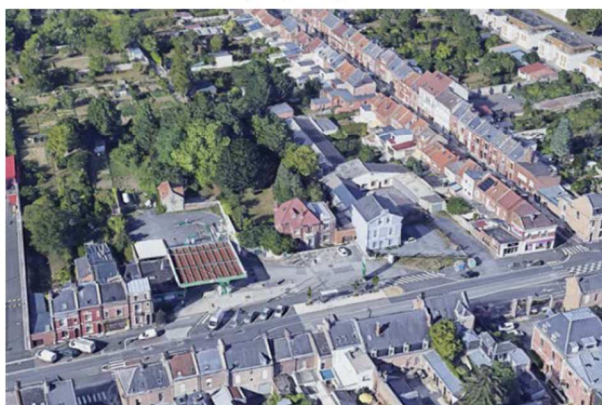
Autrement dit - 30 rue des Glycines 59000 Lille
Tel : 03 205 788 24 - Fax : 03 205 787 16 - Mail : autrementdit@adpaysagistes.fr

AMIENS
CREATION D'UN MAGASIN LIDL
LIDL

CDAC

Novembre 2025

Volet paysager



ANALYSE
CONTEXTE PAYSAGER
PRESENTATION AMBIENOISE
UNE VILLE AU PATRIMOINE RICHE
TRAME BLEUE
TRAME VERTE
POTENTIALITES
REPORTAGE PHOTO

PROJET
CONSERVATION DE SUEJETS EXISTANTS
LES OBJECTIFS CIBLES DES ESPACES VERTS
PLAN DE MASSE
PRINCIPES MIS EN PLACE
PLAN DE PLANTATION
PLANTATION DE LA STRADE ARBOREE
PLANTATION DES HAIES
PLANTATION DE MASSIFS DE VIVACES ET DE GRAMINÉES
CREATION DE PRADIRE ECOLOGIQUE

ENGAGEMENTS ECOLOGIQUES
PLANTATIONS MULTISTRATÉGIQUES
LA DIVERSITÉ DES MILIEUX REPRÉSENTÉS
UN RESEAU D'ARBRES POUR LA FAUNE
GESTION DES ARBRES EXISTANTS
CREATION D'UN RESEAU DE HAIES
MISE EN OEUVRE DE GAMBELLÉS
UNE COMMUNICATION ADAPTEE

ANNEXE
ENGAGEMENTS

ANALYSE

Contexte paysager



Le paysage Amiénois
Source : Atlas du Paysage



Paysage de plateau
Source : Atlas du Paysage



Paysage de vallées sèches

L'ESSENTIEL : UN PAYSAGE AGRICOLE DE PLATEAUX ET DE VALLÉES QUI CONNAIT UNE MUTATION URBAINE IMPORTANTE

> Introduction

Amiens se trouve dans le paysage de l'amiénois. Ce paysage est sillonné par de nombreux cours d'eau, comme l'Hallue, l'Ancre, la Noye ou la Selle. Il s'agit d'un paysage de plateaux et de vallées, sèches et humides. C'est un espace comprenant un relief assez important, qui est guidé par le bassin versant de la Somme, d'une altitude de 180m au point culminant. Le sous-sol de cette entité est composé de craie, largement utilisée pour la construction de nombreux bâtiments, comme la cathédrale d'Amiens, même si, la plupart des bâtis étaient faits en torchis.

> Un paysage agricole

On retrouve sur ce paysage de grandes zones de culture qui sont dominantes sur les plateaux. Certaines zones boisées sont présentes au niveau des vallées, le sud Amiénois est en effet, l'une des parties les plus boisées du département. On peut citer le bois de Wailly, de Fremontiers ou encore, la réserve et forêt domaniale de Creuse. Les cultures sont majoritaires dans tout l'espace amiénois, elles se composent la plupart du temps de céréales, de betteraves et de colza. On retrouve quelques pâtures, mais plutôt à la limite avec la Normandie.

> Le patrimoine historique

Ce paysage est marqué par son patrimoine historique riche, on peut citer le patrimoine archéologique, avec les sites de Montières, Cagny-la-Garenne ou Saint-Acheul, sites d'importance majeure dans les recherches archéologiques. De plus, l'histoire gauloise est aussi parfaitement représentée, avec le menhir de Bavelincourt dans la vallée de l'Hallue ou encore le site de Ribemont-sur-Ancre, qui sont des témoignages exceptionnels de cette époque. Ce passé gaulois est aussi traduit dans la toponymie de nombreux lieux dans cette entité, comme par exemple Vaires-sous-Corbie (de "verno", l'aulne). L'organisation des routes en étoile est une preuve quant à elle, de l'histoire romaine, qui forme un réseau de voies de l'antiquité dans le paysage. On retrouve de nombreuses villes comportant des fortifications urbaines, comme Amiens qui témoignent du passé militaire de la région.

Le développement économique

L'économie se concentre surtout dans les vallées, car l'eau a toujours été à l'origine de l'implantation de l'Homme. Ce paysage n'a été marqué par l'industrie que très brièvement suite à de nombreuses fermetures comme celle de la carrière d'extraction à Faloise, ou les papeteries de la vallée de la Selle. De plus, les artisans de velours, de passementerie ou de toile à bache n'ont pas survécu à la crise de l'industrie textile. La région a donc du se renouveler et actuellement, la région Amiénoise est un pôle d'emploi et de migration important.

Des enjeux paysagers importants

L'entité paysagère étant menacée par la mutation urbaine en constante évolution, différentes stratégies sont mises en oeuvre pour sa sauvegarde : la préservation et la valorisation des motifs paysagers identitaires, comme les ceintures de "courtils", la restauration des paysages, qui passe par la revalorisation des entrées de bourgs par exemple et faire reconnaître et valoriser, le paysage amiénois.

I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet

ANALYSE

Présentation amiennoise



Viaduc de Jules Verne
Source : crdpac-amiens.fr



La Somme
Source : communeparenthese



Gare d'Amiens
Source : crdpac-amiens.fr



Projet de la Citadelle
Source :
projets-architecte-urbanisme

UNE COMMUNE DYNAMIQUE ET EN CONSTANTE MUTATION

> Situation géographique

Amiens est la préfecture de la Somme et le chef-lieu de son canton. Elle a la particularité d'être la commune la plus peuplée du Nord-Pas-de-Calais, après Lille. Elle se trouve au cœur du triangle européen Paris-Londres-Bruxelles, elle a donc une situation géographique globale de grand intérêt. De plus, sa situation locale est aussi une force, elle se trouve à 53 km au nord de Beauvais, à 55 km au sud d'Arras, à 71 km à l'ouest de Saint Quentin, à 66 km de Compiègne, à 102 km de Laon et à 121 km de Calais.

> Ville marquée par son paysage

La ville est fortement marquée par son paysage et notamment, la présence de l'eau. En effet, cette dernière se traduit par la présence de la Somme, de l'Avre et de la Selle. La Somme est un fleuve important dans la région, qui rejoint son affluent principal, l'Avre, au sud du territoire communal. De nombreuses infrastructures sont présentes au fil de ce cours d'eau, comme le parc des expositions, l'hippodrome ou le zoo d'Amiens. L'eau a été présente durant toute l'histoire communale, notamment au Moyen-Age, où un réseau de canaux important s'est développé, et avec lui, l'apparition de nombreux ponts et édifices. Ainsi, la Somme a été canalisée au début du XIXème siècle et conserve aujourd'hui, une place importante notamment pour des quartiers comme Saint-Leu ou Saint Maurice.

> Un réseau de communication diversifié et une forte multimodalité

La ville a développé un réseau multiscalair, de voies de communication. En effet, la ville est reliée directement à la région Ile-de-France, Nord-Pas-de-Calais, Normandie mais aussi le Benelux et le Royaume-Uni. A une échelle plus locale, la commune se trouve sur le noeud autoroutier entre l'A16 et l'A29. Elle est d'ailleurs desservie par la N1 et la N25 qui forment une voie périphérique, ainsi que de nombreuses départementales. De plus, l'impressionnant viaduc Jules-Verne permet le franchissement de la Somme et le contournement aisé de la ville. Au niveau des transports en commun, la ville possède une gare la reliant à Paris, Lille, Rouen, Bruxelles, Lyon ou encore Londres. La ville comporte aussi un tramway sillonnant une grande partie de la commune, complété par un réseau dense de bus.

> Une morphologie urbaine de qualité

La ville est divisée en différents quartiers, ayant chacun une identité propre. On peut citer le quartier Saint-Leu, représentatif de l'aspect pittoresque communal, il était le quartier le plus pauvre de la ville et comporte aujourd'hui la Citadelle et est le centre des soirées amiennoises et de la vie étudiante. Puis, le quartier Saint Maurice est l'un des plus anciens, à forte connotation industrielle. On peut également citer le quartier Henriville, anciennement bourgeois, qui s'oppose aux quartiers populaires éparpillés sur le territoire communal.

> Une ville en perpétuelle évolution

Amiens fait l'objet de nombreux projets de rénovation urbaine, comme différentes ZAC, Amiens 2030, un plan d'aménagement à long terme, ou encore le projet de la Citadelle et le projet du Bus à Haut niveau de Service.

ANALYSE

Une ville au patrimoine riche



Amiens bombardée (1918)
Source : Milgueres.unblog.fr



Cathédrale d'Amiens
Source : Patrimoine environnement



Le cirque Jules Verne
Source : Olivier Leclercq



La citadelle d'Amiens
Source : Nordmag

AMIENS EST UNE COMMUNE À L'HISTOIRE MARQUANTE QUI A LAISSÉ UN PATRIMOINE DE QUALITÉ

> Une histoire riche

La commune est le berceau de la Préhistoire, on y a défini l'une des plus anciennes civilisation de l'humanité, l'acheuléen. D'ailleurs, la ville possède un jardin archéologique ouvert au public et présentant les anciennes carrières de la zone. A l'antiquité, il s'agissait d'une ville importante, notamment grâce au passage de la chaussée d'Agrippa sur son territoire. On y trouvait donc des thermes, un amphithéâtre et un forum. De plus, à cette époque, les premiers remparts furent érigés autour de la ville avec le tracé d'un large fossé. Au Moyen-Age, la ville fut pillée et attaquée par les Normands au IXème siècle et réussit finalement à se constituer une organisation municipale et fut acquise par Louis XI au XVème siècle. Par la suite, la foudre détruisit les archives et la cathédrale. Cependant, grâce à la vente d'une plante tinctoriale appelée la guède, la ville réussit à reconstruire l'édifice. Au XVIème siècle, les espagnols attaquèrent la commune et en font le siège pendant 6 mois. Au XVIIème et au XVIIIème siècle, la ville était réputée pour son industrie textile, notamment le velours d'Amiens. Le XIXème siècle fut l'objet de grands changements, avec la signature d'un traité de paix en 1802 et le développement de l'industrie propulsé le succès du textile d'Amiens, au rang mondial. Ainsi, la ville va se développer et se moderniser, notamment avec le démontage des remparts et la création de nouveaux espaces urbains. L'accroissement de sa population engendra l'apparition de nombreux logements qui enrichissent le centre-ville et étend la commune, d'abord vers le sud puis au nord. De plus, la première ligne de chemin de fer voit le jour à Amiens en 1846 et d'anciens fossés des remparts sont utilisés pour le passage des rails. Pour compléter ce réseau, le tramway fait son apparition en 1891, d'abord tiré par des chevaux, il fonctionna jusqu'à la deuxième guerre mondiale. Au début du XXème siècle, la ville est une cité animée, comprenant de nombreuses activités sportives et culturelles.

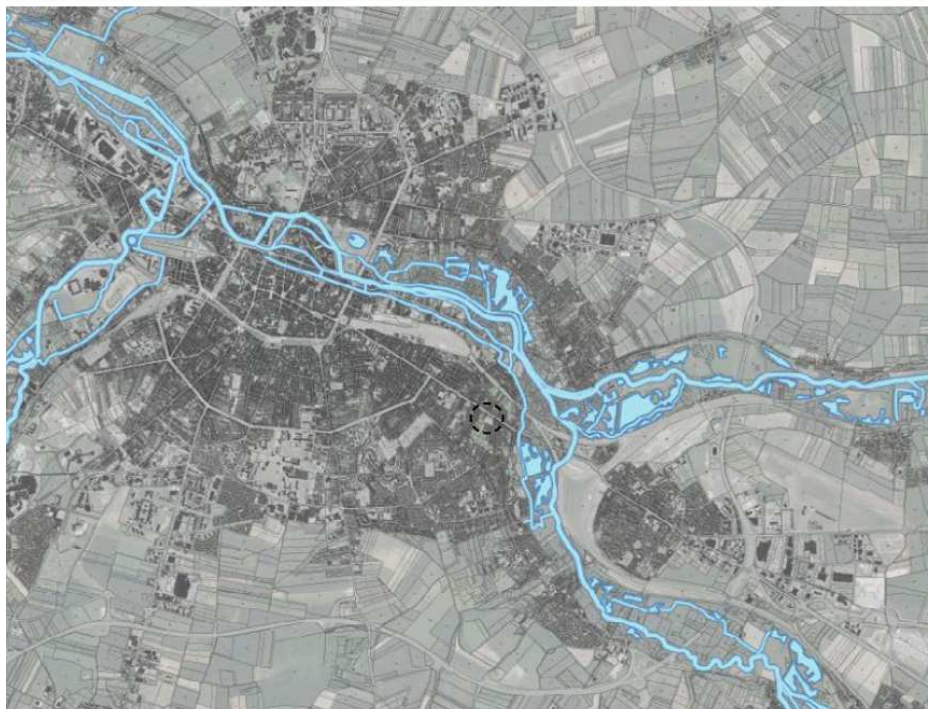
Durant la 1ère Guerre Mondiale, la ville constitua l'immédiat arrière-front et fut occupée en 1914, avec comme conséquences, de nombreux bombardements. En 1918, de nombreux dégâts matériels sont à déplorer ainsi que beaucoup de pillages, un plan de reconstruction est engagé en 1921, et la reconstruction commença 4 ans plus tard. La reconstruction n'a pas le temps d'être achevée que la seconde Guerre Mondiale éclata. Elle fut le lieu de nombreux bombardements, et une occupation allemande forte. En 1944, Amiens fut libérée par les anglais mais elle ressort de la guerre, détruite à 60%. Après la guerre, le réaménagement urbain et les rénovations battent leur plein afin de retrouver un cadre de vie de qualité.

> Un patrimoine de qualité

Amiens est la ville française possédant le plus grand nombre d'inscriptions au patrimoine mondial de l'UNESCO, notamment avec la cathédrale Notre-Dame. Cet édifice est la cathédrale la plus vaste de France, elle représente l'archétype du gothique classique et est réputée pour ses sculptures gothiques. Elle a été construite sur l'emplacement d'anciens autres monuments religieux, dont le premier datait du VIème siècle. Un autre monument emblématique de la commune est l'Hôtel de Ville, au-delà de son activité administrative, il s'agit d'un monument symbolique et de qualité, datant du Moyen-Age. On peut aussi citer le cirque de Jules Verne qui est un édifice consacré à l'art et au cirque et qui représente parfaitement le style classique pompéien du XIXème siècle. On y retrouve quelques éléments décoratifs originaux datant du XXème siècle. Un autre point fort de la ville est son beffroi. Celui-ci est classé depuis 1926 aux monuments historiques et au titre de beffrois de Belgique et de France depuis 2005. Il s'agit d'un édifice de qualité, avec une base en pierre blanche datant du XVème siècle et d'un clocher de pierre et d'ardoise datant de la même époque. Finalement, le dernier édifice à citer est militaire, il s'agit de la Citadelle, qui protégeait la ville depuis la fin du XVIème siècle. Aujourd'hui, elle fait l'objet d'un réaménagement complet, avec la mise en place d'un pôle universitaire dans ses murs.

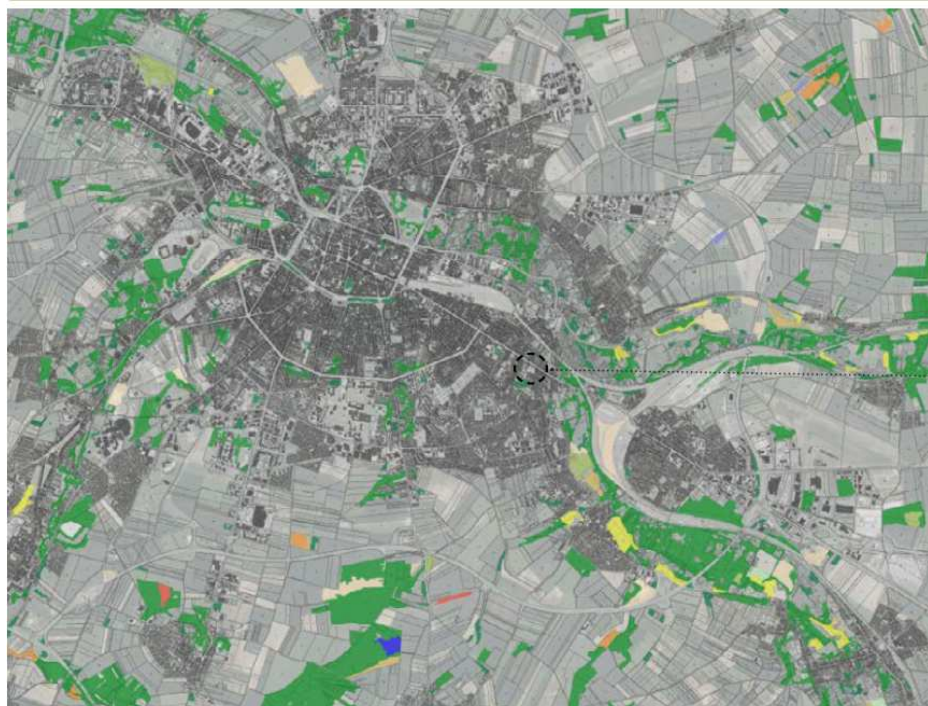
I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet



L'ESSENTIEL :

- La trame bleue se compose de la Somme et ses affluents comme l'Arve au Sud et la Selle au Nord-ouest.
- la ville s'est développée autour du rétrécissement naturel de la Somme, en créant notamment des hortillonnages. Ces espaces de cultures maraîchères créent un paysage spécifique et riche.
- L'eau a permis la défense et le développement des fortifications de la ville. Ainsi, la création d'un réseau de canaux a entraîné la construction d'ouvrage d'art identitaire, tels que les ponts.



L'ESSENTIEL :

- La trame verte est fortement liée à la trame bleue
- Une grande partie des espaces verdoyants, notamment boisés, font partie de la ripisylve de la Somme ou de l'Arve
- la végétation privative participe activement au cadre de vie de la commune et ses environs
- le site se trouve proche des zones d'Hortillonnage et de la présence végétale forte induite par ce milieu particulièrement riche



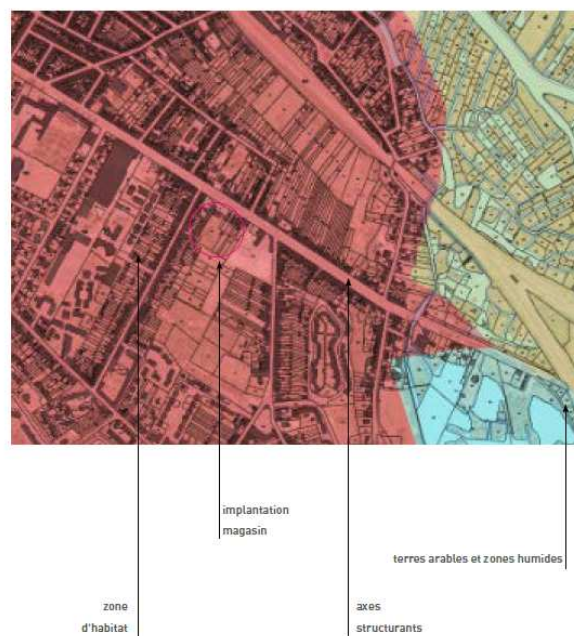
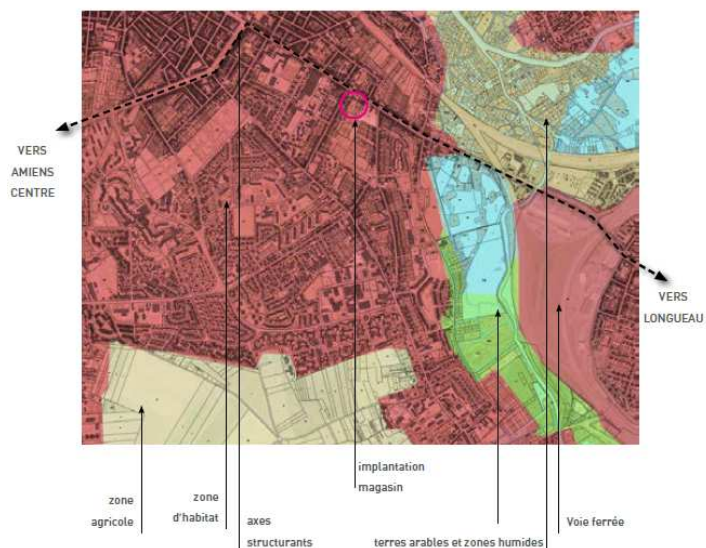
I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet



ANALYSE

Potentialités



L'ESSENTIEL : LE SITE EST IMPLANTÉ AU SUD OUEST DU TISSU URBAIN, DANS UNE ZONE D'HABITAT

- le site est implanté le long de la rue Chau. Jules Ferry axe structurant.

- le site est actuellement occupé par une station service

7



ANALYSE

Reportage photo



PHOTOS DU SITE

- > 1 : Site ouvert et présentant une végétation arborée qui peut être un potentiel paysager intéressant
- > 2 : Site au coeur d'un quartier résidentiel qui lui offre une bonne visibilité et un accès simplifié. Le site se trouve aussi dans une petite zone commerciale qui lui donne une intégration paysagère cohérente
- > 3 : Site d'implantation à proximité directe d'une chaussée fréquentée, ce qui permet une visibilité et une accessibilité accrues sur la zone
- > 4 : Site représentatif de la multimodalité de la ville, avec la présence de transports en commun à proximité

1



2



3



4



8

I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet



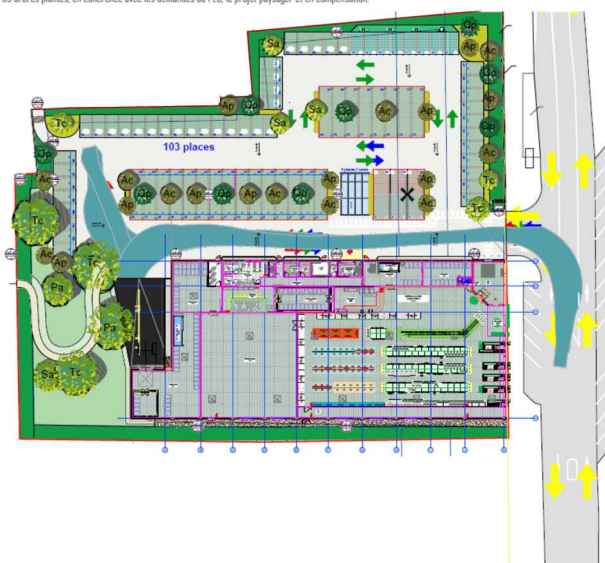
EXISTANT

16 arbres internes à la limite parcellaire

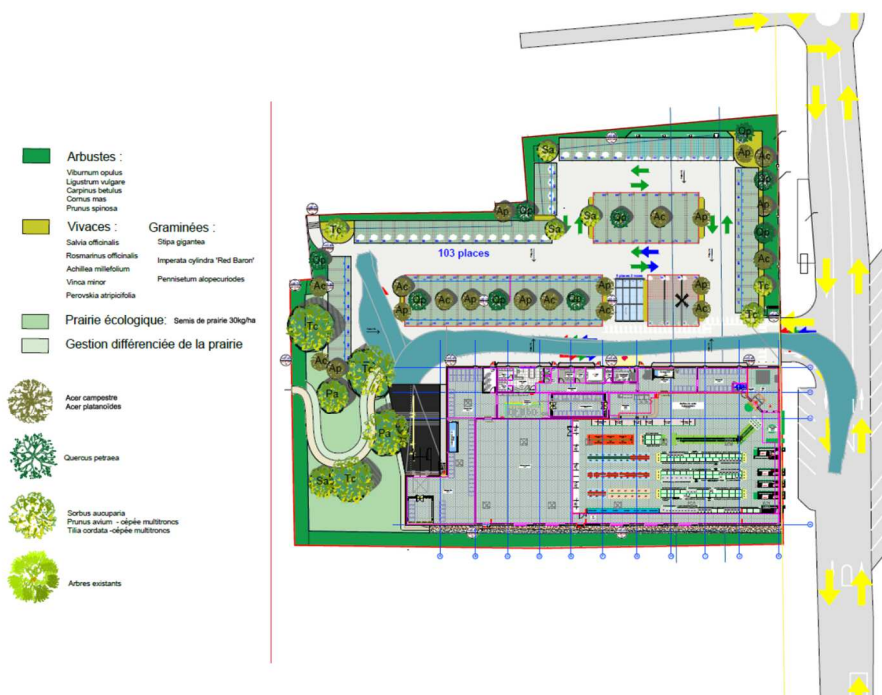


PROJET

- 6 arbres conservés
- 10 arbres supprimés
- 35 arbres plantés, en cohérence avec les demandes du P.U.I., le projet paysager et en compensation.



Q



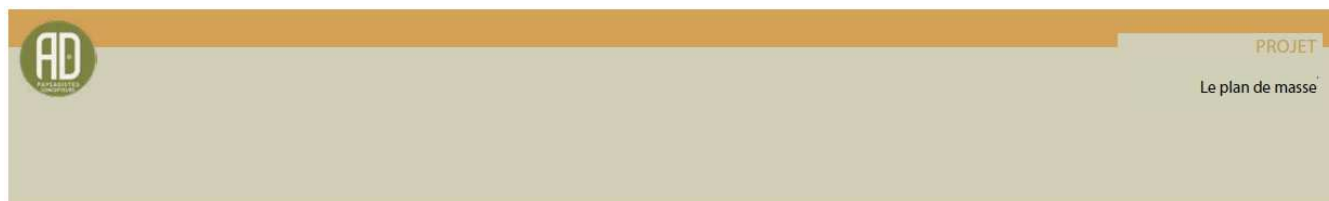
L'ESSENTIEL :

- > Le projet développe 103 places de stationnement :
 - 3 places PMR
 - 8 places électriques
 - 3 places famille
 - 24 places prééquipées
- > L'accessibilité aux équipements est assurée par un parcours PMR
- > Un parc à caddies est implanté à proximité de l'entrée
- > Un accès voiture est prévu rue : Chau. Jules Ferry
- > Un accès piéton est prévu à l'arrière : Chemin du vélodrome
- > Le projet prévoit de planter 35 arbres.

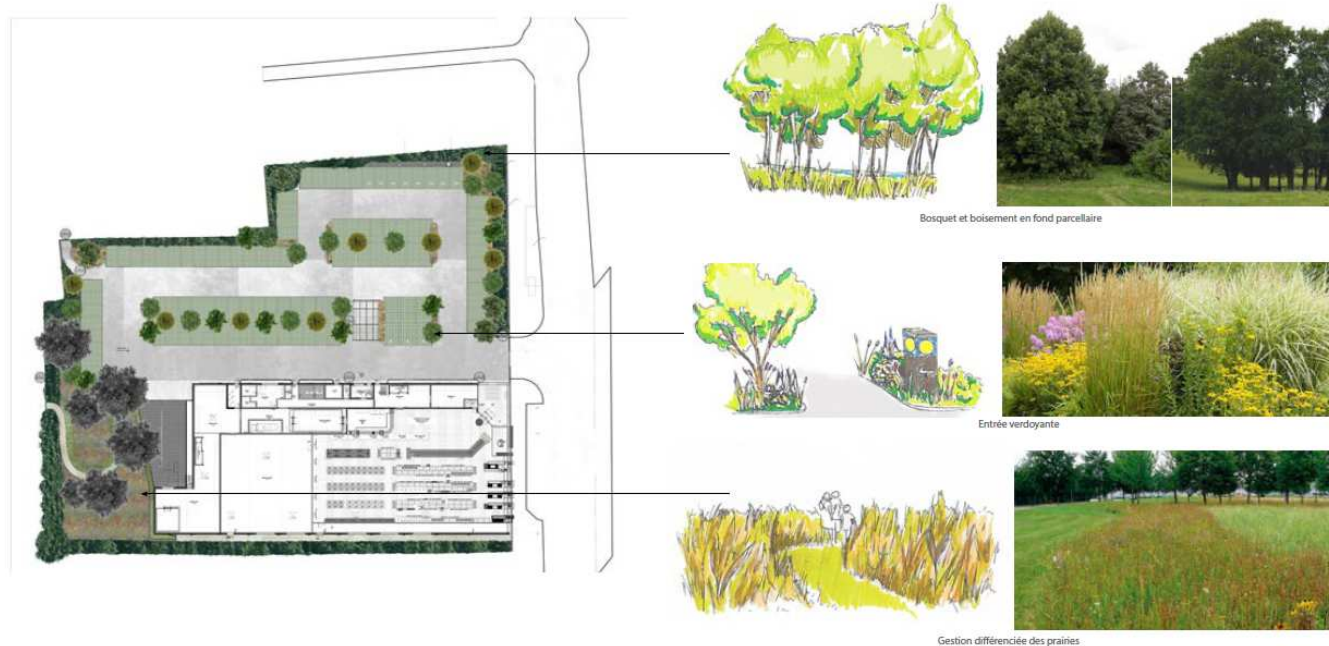
10

I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet



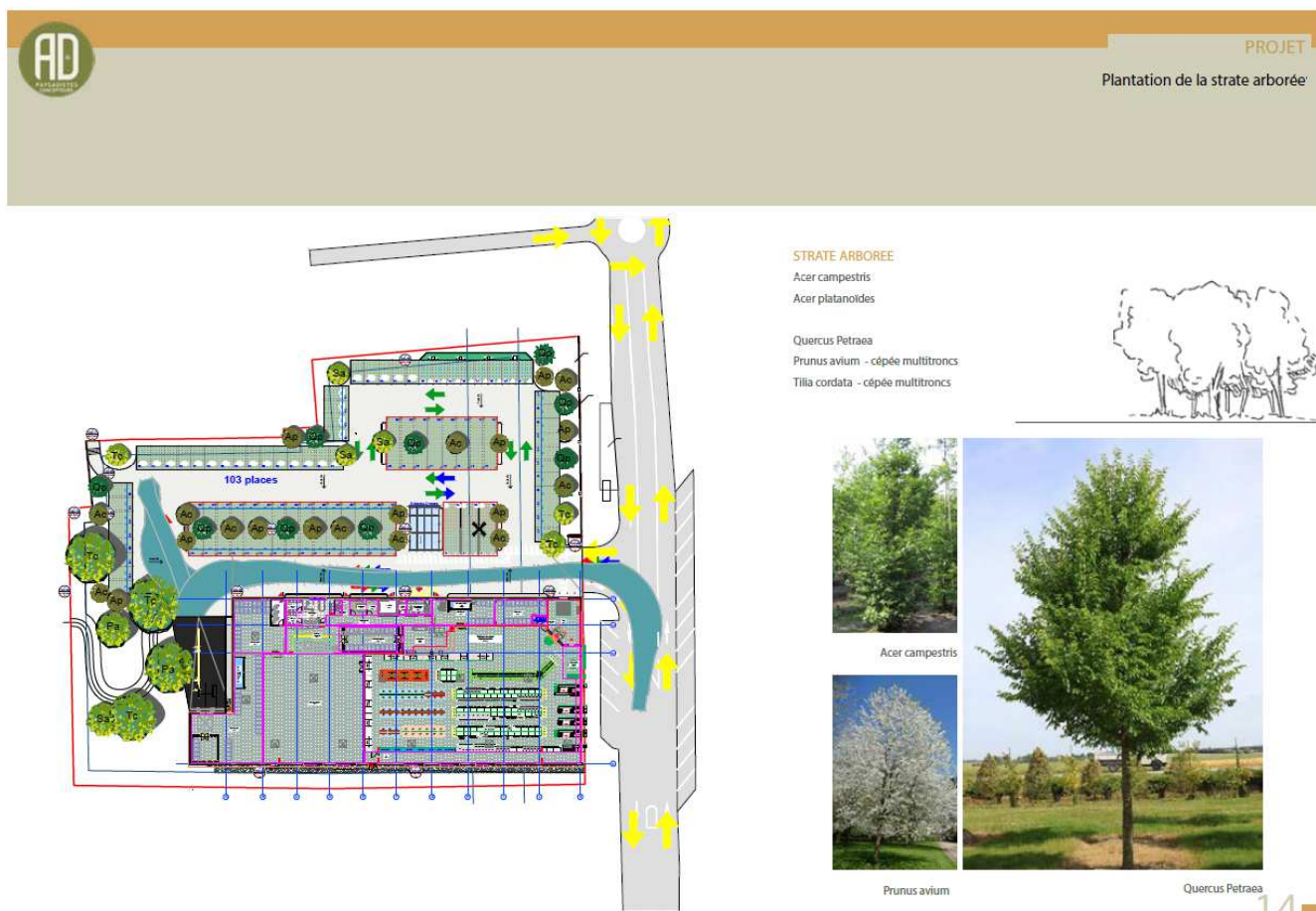
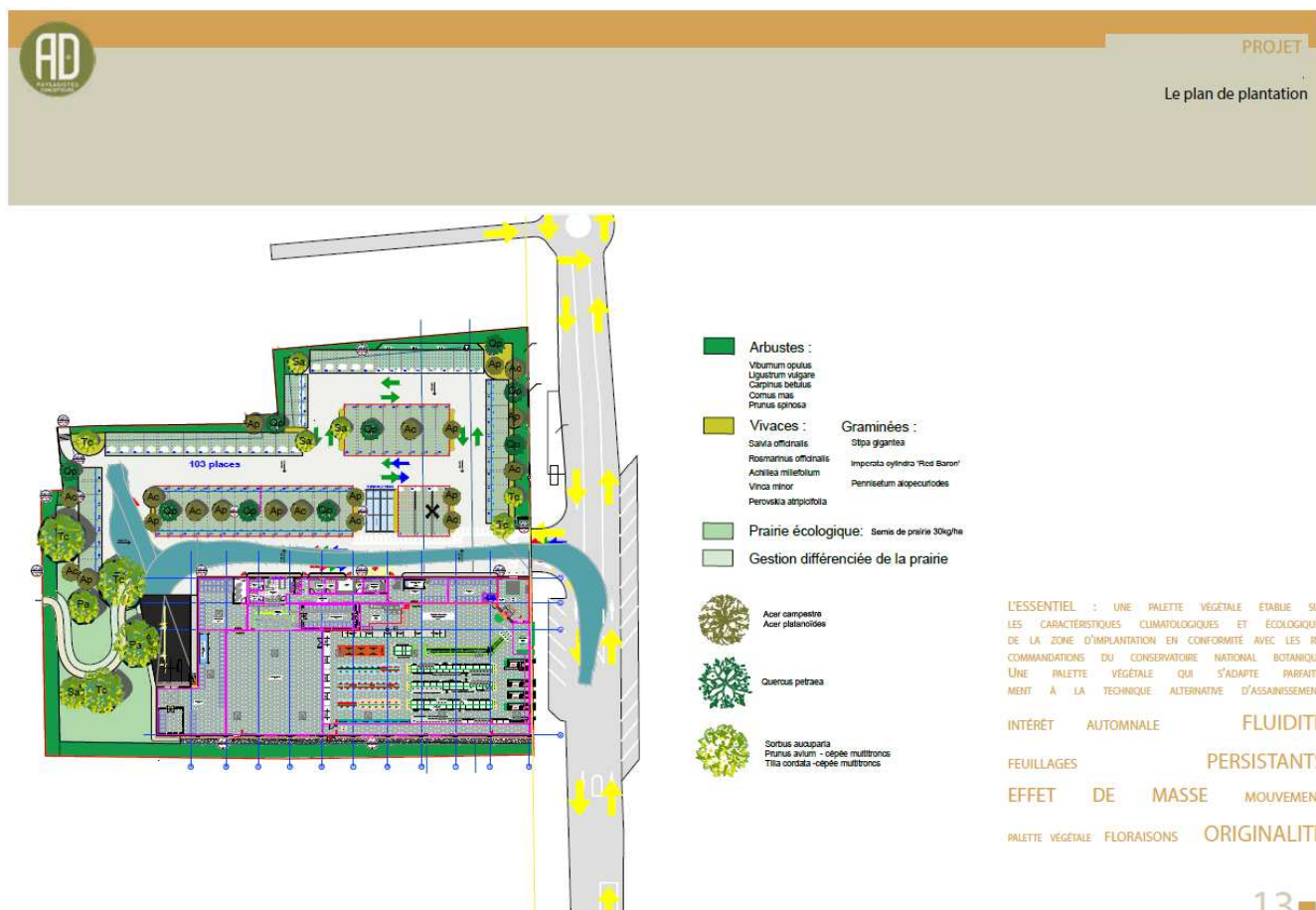
11



12

I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet



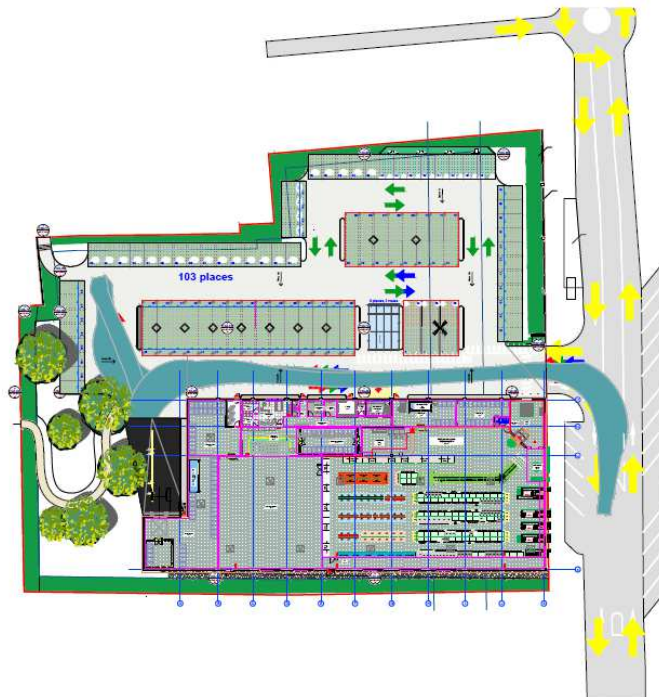
I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet



PROJET

Plantation des haies



MASSIFS ARBUSTIFS

- Carpinus betulus
- Viburnum opulus
- Ligustrum vulgare
- Cornus mas
- Prunus spinosa





Ligustrum vulgare



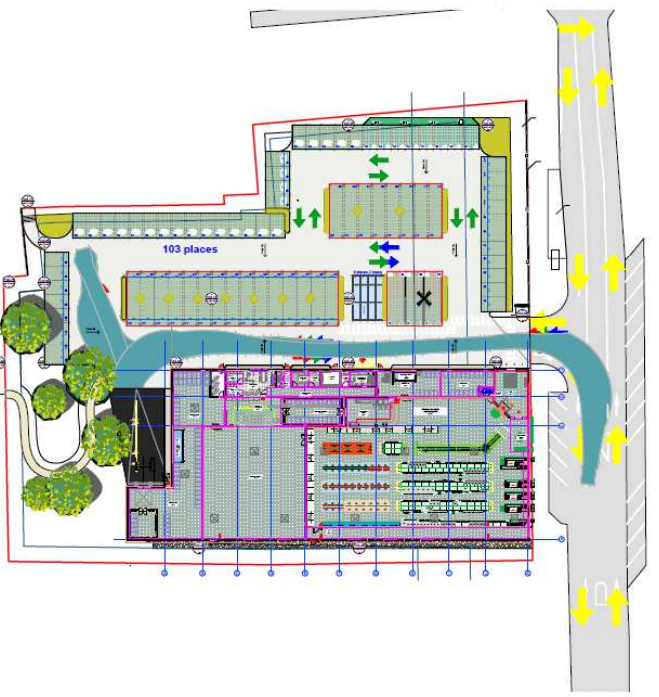
Cornus mas

15



PROJET

Plantation de massifs de vivaces et de graminées



MASSIFS DE GRAMINEES ET VIVACES

- Salvia officinalis
- Rosmarinus officinalis
- Achillea millefolium
- Vinca minor
- Perovskia atriplicifolia
- Stipa gigantea
- Imperata cylindrica 'Red Baron'
- Pennisetum alopecuroides





Imperata cylindrica 'Red Baron'



Stipa gigantea



Pennisetum alopecuroides

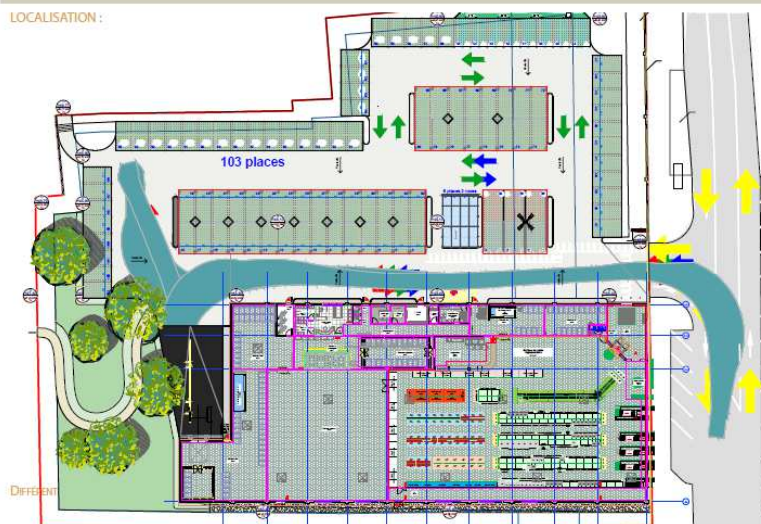
16

I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet



LOCALISATION :



Différent

L'ESSENTIEL :

- > La prairie dispose d'un attrait écologique certain : « En zone tempérée, une prairie capte 65 tonnes de CO₂ à l'hectare, ce qui en fait un atout majeur dans la lutte contre le changement climatique ». Les prairies absorberaient même davantage le carbone que les forêts. Selon Alexandre Buttler, professeur au Laboratoire des systèmes écologiques à l'EPFL, « le carbone se fixe plus longtemps dans l'humus du sol que dans la biomasse aérienne ».
- > Les prairies sont aussi source de biodiversité et fournissent des habitats pour la faune sauvage et les insectes pollinisateurs (Jean-Louis Peyraud, Directeur scientifique adjoint Agriculture à l'Inra). Plusieurs études réalisées avec l'INRA5 ont même démontré en ce sens que les sols des prairies sont « plus riches en biomasse microbienne et en biodiversité que les sols des cultures ».
- > Une prairie est un filtre qui capte les polluants issus de l'air, nettoie et purifie les sols, et protège la ressource en eau ». Le programme Genosol conduits avec l'INRA, a ainsi démontré que les sols des prairies sont 20 fois moins sensibles à l'érosion et filtrent mieux les eaux.
- > La prairie fleurie peut également permettre de créer des cheminements doux, une structure, un rythme grâce aux tracés de tonte.

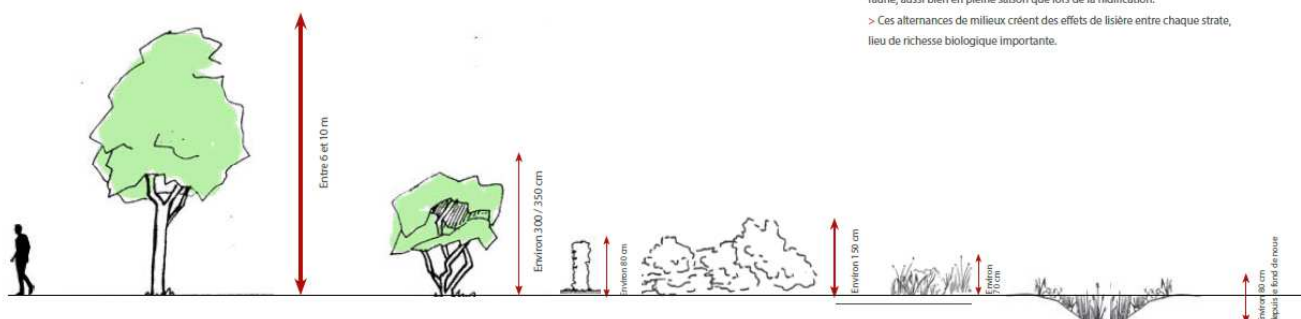


17

ENGAGEMENTS ÉCOLOGIQUES Plantations multistratifiées

UNE RICHESSE ÉCOLOGIQUE :

- > La plantation multistratifiée développe des habitats divers pour la faune.
- > Elle permet également de créer des zones de nourrissage et refuge pour la faune, aussi bien en pleine saison que lors de la nidification.
- > Ces alternances de milieux créent des effets de lisière entre chaque strate, lieu de richesse biologique importante.



I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet

ENGAGEMENTS ÉCOLOGIQUES

la diversité des milieux représentés

LOCALISATION :



La prairie en gestion différenciée



La strate arborée



La haie vive



L'ESSENTIEL :

La biodiversité sera ensuite encouragée par la création de différents milieux, qui auront des rôles spécifiques :

- La prairie fleurie permet la nidification et favorise la reproduction des insectes et petits mammifères
- La haie vive permet l'alimentation, le refuge et la nidification de la faune locale
- La strate arborée diversifiée offre l'alimentation, le refuge et la nidification de nombreux oiseaux.

ENGAGEMENTS ÉCOLOGIQUES

Un réseau d'abris pour la faune

LOCALISATION :



L'ESSENTIEL :

Le projet développe une réelle conscience écologique qui passera pas plusieurs éléments : le premier est la mise en place d'abris et de refuges pour la faune locale. Ces équipements ponctueront de façon régulière l'espace, permettant de créer un réseau écologique sur le site.

Ces abris se présentent aussi bien sous une forme artificielle, avec des abris spécifiques, pour les abeilles solitaires, les chauve-souris etc... mais également sous une forme plus naturelle comme une souche percée ou un tronc, dont le potentiel écologique est évident.

DIFFÉRENTS TYPES D'ABRIS À METTRE EN PLACE TOUT AU LONG DU PARCOURS POUR LE DÉVELOPPEMENT ET LE DÉPLACEMENT DE LA FAUNE :



Pour les abeilles



Pour les chauve-souris



Pour les hérissons



Pour les papillons



Pour les coccinelles



Pour les grenouilles



Différents nichoirs pour différents types d'oiseaux



Refuges à mettre en place pour la faune



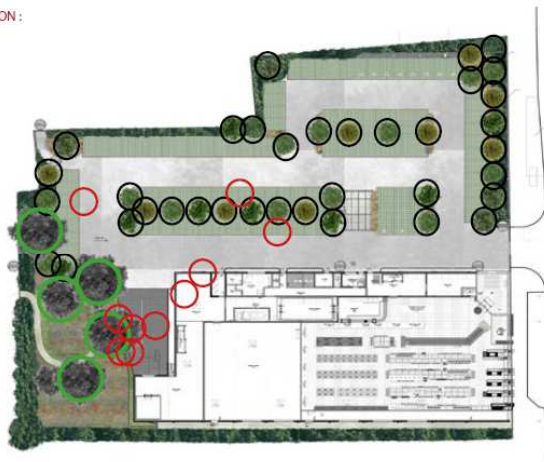
I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet

ENGAGEMENTS ÉCOLOGIQUES

Gestion des arbres existants

LOCALISATION :

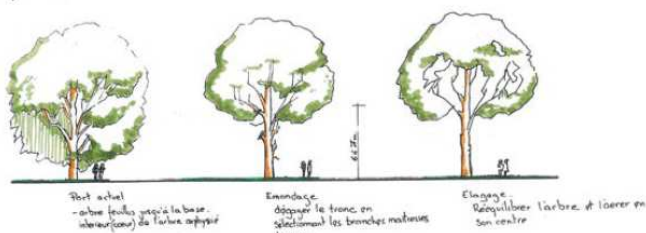


- Arbres implantés dans le cadre du projet
- Arbres conservés et émondés
- Arbres supprimés

L'ESSENTIEL :

- > Le site actuel compte 16 arbres existants à l'intérieur de la limite parcellaire
- > 10 arbres ne pourront être conservés en fonction de la composition du projet
- > 6 arbres sont conservés
- > Ces arbres seront taillés et émondés, permettant une remontée du houppier. Cette taille permettra de leur redonner une silhouette naturelle.

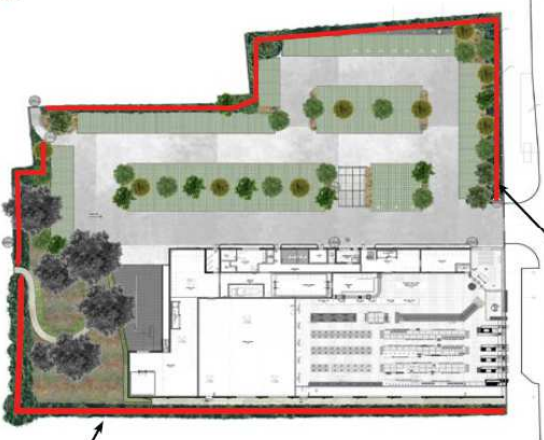
PRINCIPE MIS EN PLACE POUR LA TAILLE ET L'ÉMONDAGE :



ENGAGEMENTS ÉCOLOGIQUES

Création d'un réseau de haies

LOCALISATION :



L'ESSENTIEL :

- > La mise en oeuvre de haies, qu'elles soient taillées ou non, permet la création d'un cordon écologique riche et diversifié
- > En effet, cet aménagement offre un refuge de nidification à la faune locale, ainsi qu'un apport de nourriture non négligeable
- > La haie non taillée crée un écran végétal dense, développé et d'aspect naturel. La haie taillée permet de créer des linéaires, des rythmes végétal et un écran vert dans un espace parfois restreint.



LA HAIE TAILLÉE :



LA HAIE VIVE :



I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet

ENGAGEMENTS ÉCOLOGIQUES

Mise en oeuvre de ganivelles

LES TYPES D'USAGES POUR LA GANIVELLE :



Limitation des espaces dédiés aux animaux



Formalisation de la limite de propriété



Création d'un rythme au coeur des massifs

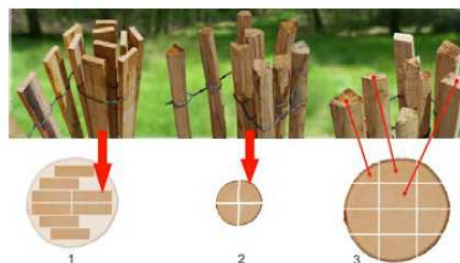


visualisation d'espaces, de rythmes

L'ESSENTIEL :

- > Les ganivelles sont un moyen efficace, sans entretien et à identité naturelle, de marquer un espace.
- > Elle permettent de limiter, d'encadrer, de rythmer mais également de structurer un espace
- > Il existe un écartement plus ou moins important entre chaque latte. Tout dépend de vos besoins :
 - 4/5 cm : Pour empêcher les animaux de passer et occultation d'environ 50%
 - Ecartement 7/8 cm : Pour donner un style « Champêtre » sans occulter

DIFFÉRENTS TYPES DE GANIVELLES :



ENGAGEMENTS ÉCOLOGIQUES

Une communication adaptée

LES OBJECTIFS DE SENSIBILISATION :

- > le projet prévoit la mise en oeuvre de différents moyens de communication pour valoriser l'aspect écologique du projet, résumés sur un panneau de parcours.
- > On peut notamment communiquer sur différents sujets :
 - La flore mise en place
 - La faune invitée sur le site
 - Les équipements adaptés
 - etc...
- > L'aspect amusant, original, pédagogique est primordial pour attirer l'attention et toucher les usagers : des jeux pourront ainsi être mis en place, autour de l'écologie et du développement durable.

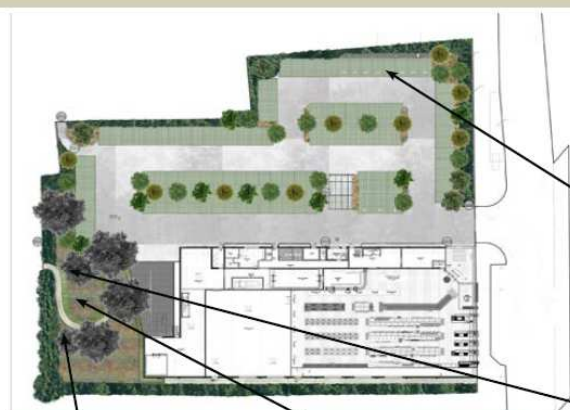


I. INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

C. Le projet

ENGAGEMENTS ÉCOLOGIQUES

Une communication adaptée
(suite)



DIFFÉRENTES MISES EN ŒUVRE :



ANNEXES

Engagements



une approche respectueuse de l'environnement :

Aucun arrosage, palette végétale régionale et mellifère, toutes les surfaces plantées sont recouvertes d'un paillage.
Gestion différenciée des espaces verts, implantation d'abris, de mobiliers écologiques à vocation ludique et pédagogique.

marquage des végétaux dans une pépinière locale



PARTIE II

CARTES ET PLANS

relatifs au projet

II. CARTES ET PLANS RELATIFS AU PROJET

A. Le plan des parcelles du projet

Section	Parcelles n°	Surface en m²
DL	59, 60, 61, 62, 63, 64, 65	7 702
Foncier projet		7 702

DIRECTION GÉNÉRALE DES
FINANCES PUBLIQUES

EXTRAIT DU PLAN CADASTRAL

Département :
SOMME

Commune :
AMIENS

Section : DL
Feuille : 000 DL 01

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

Date d'édition : 05/11/2025
(fuseau horaire de Paris)

Coordonnées en projection : RGF93CC50

Le plan visualisé sur cet extrait est géré par le centre
des impôts foncier suivant :
SDIF de la Somme
1-3 rue Pierre Rollin 80023
80023 AMIENS CEDEX 3
tél. 03.22.46.83.83 -fax
sdif.somme.ptgc@dgfip.finances.gouv.fr

Cet extrait de plan vous est délivré par :

cadastre.gouv.fr
©2022 Direction Générale des Finances Publiques



B. Le plan masse



II. CARTES ET PLANS RELATIFS AU PROJET

C. Le plan d'organisation sur la parcelle

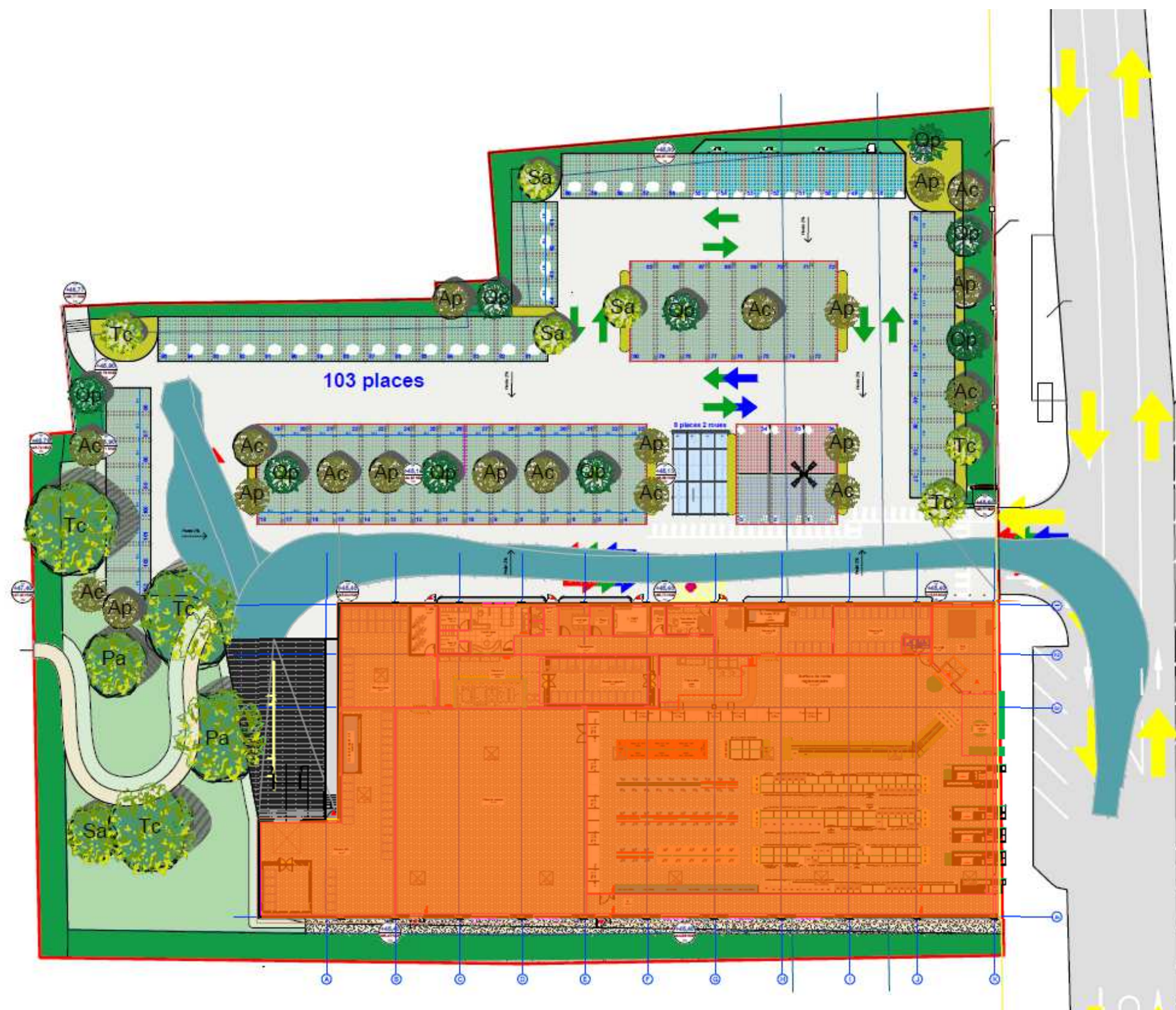
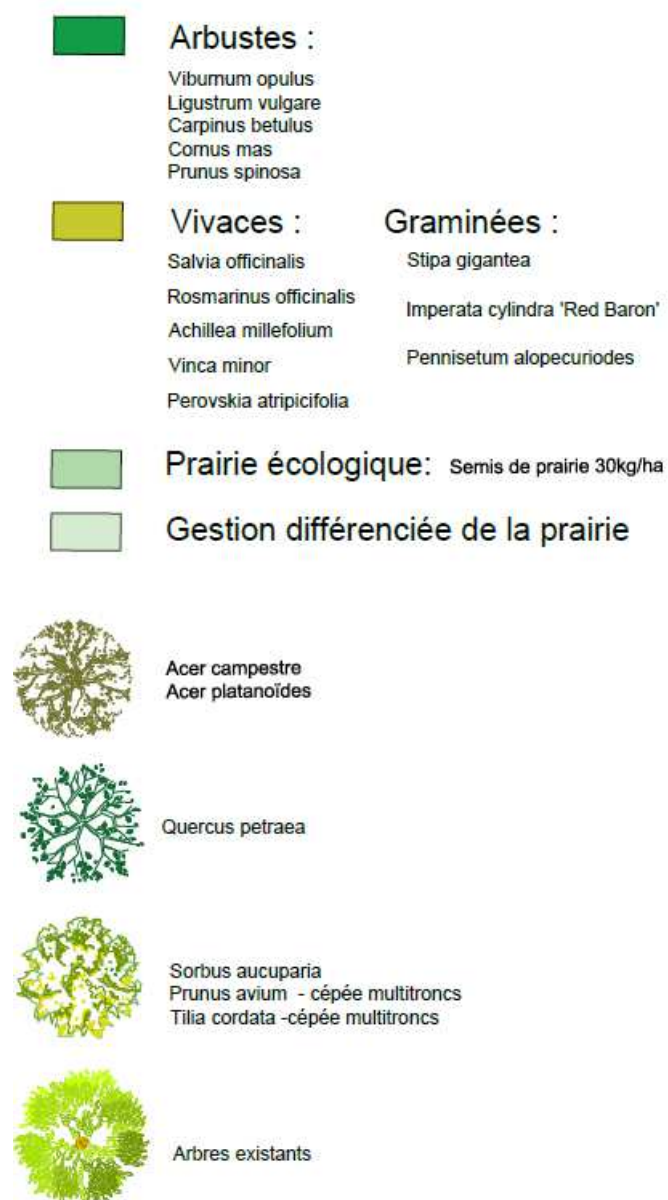
1. Emprise du bâtiment, espaces verts et arbres

Emprise au sol = 2 328 m²

Surface de plancher = 2 184 m²

Espaces verts = 1 682 m²

Nombre d'arbres = 41

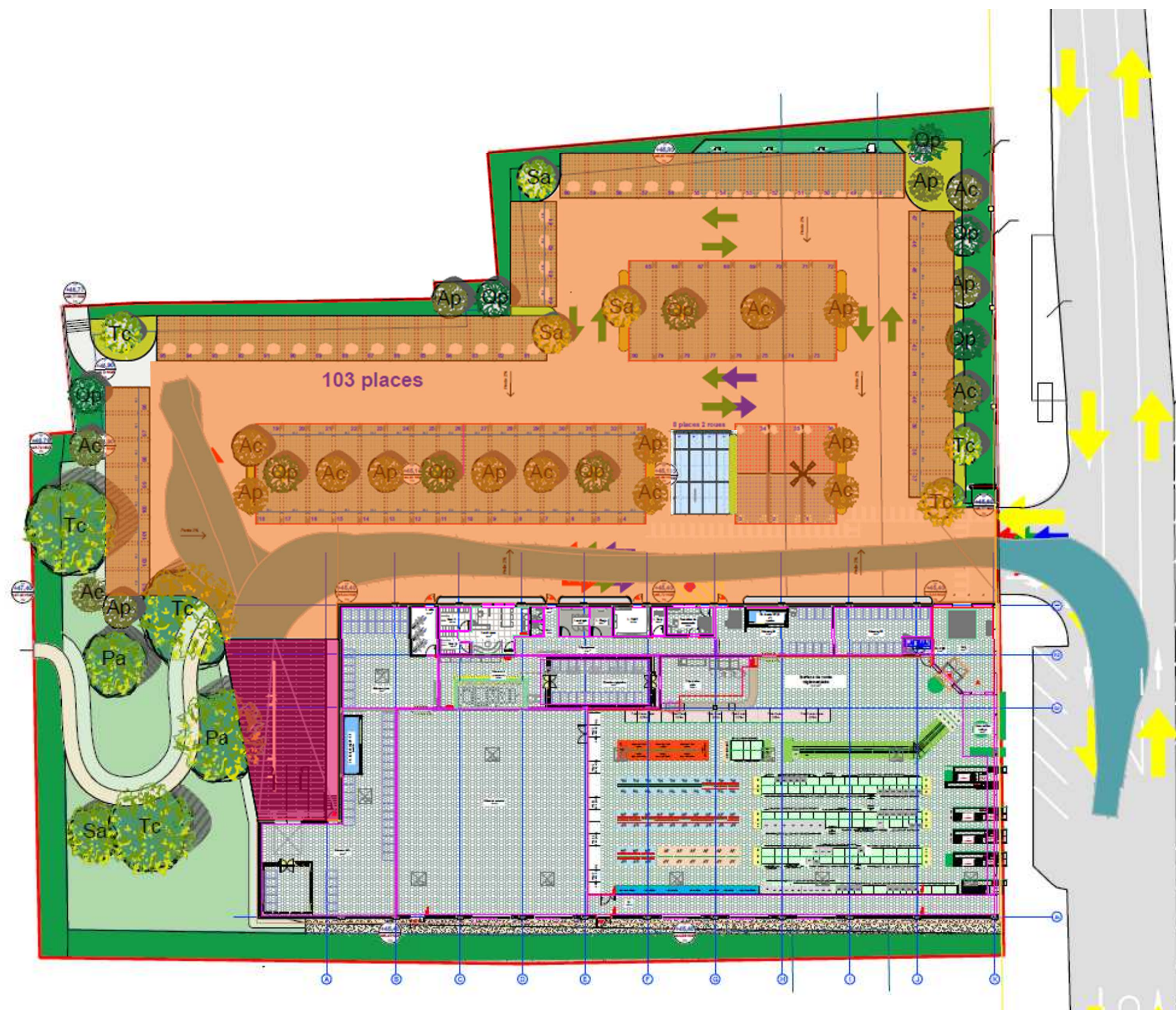


II. CARTES ET PLANS RELATIFS AU PROJET

C. Le plan d'organisation sur la parcelle

2. Aire de stationnement et zone de livraison

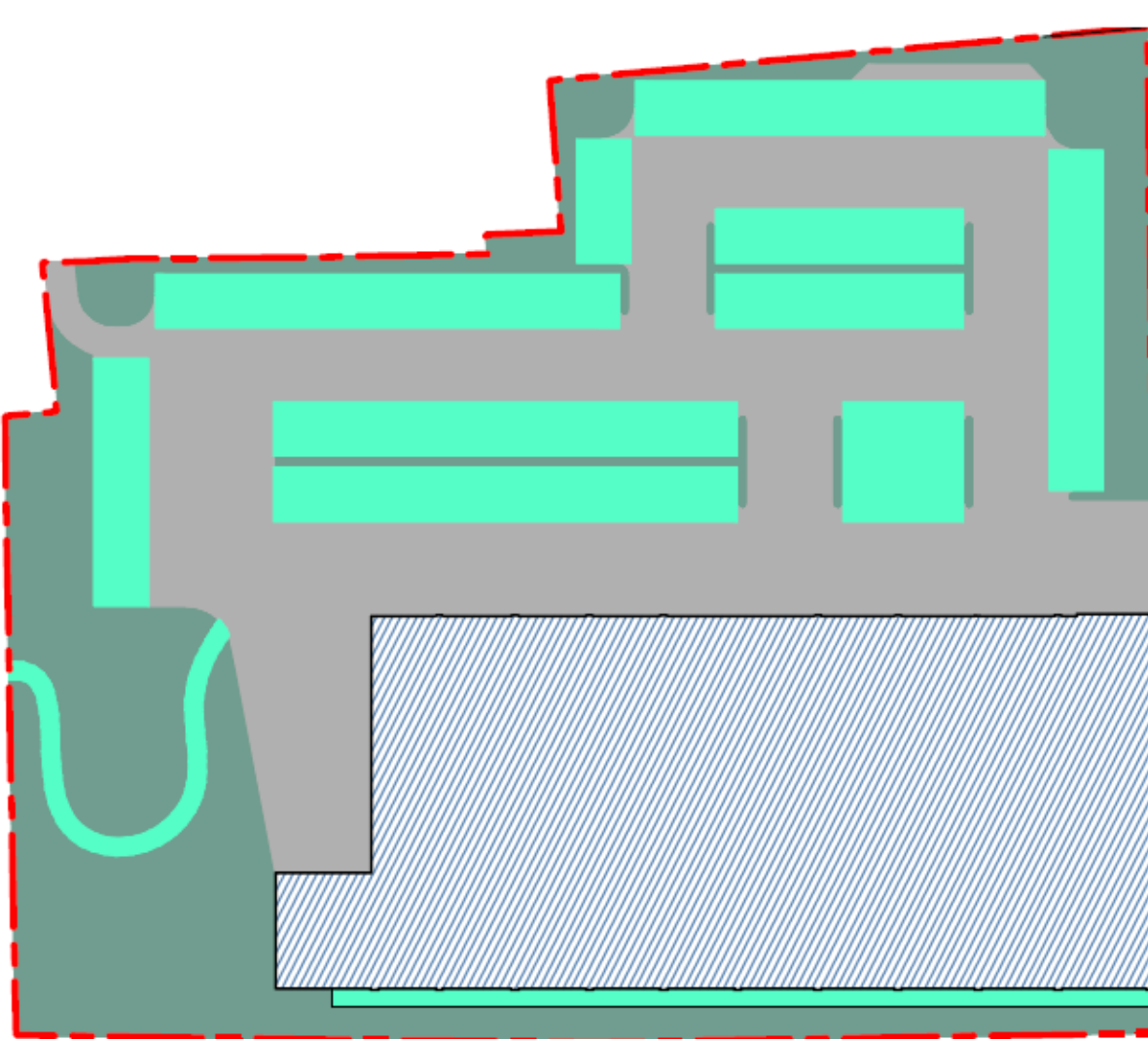
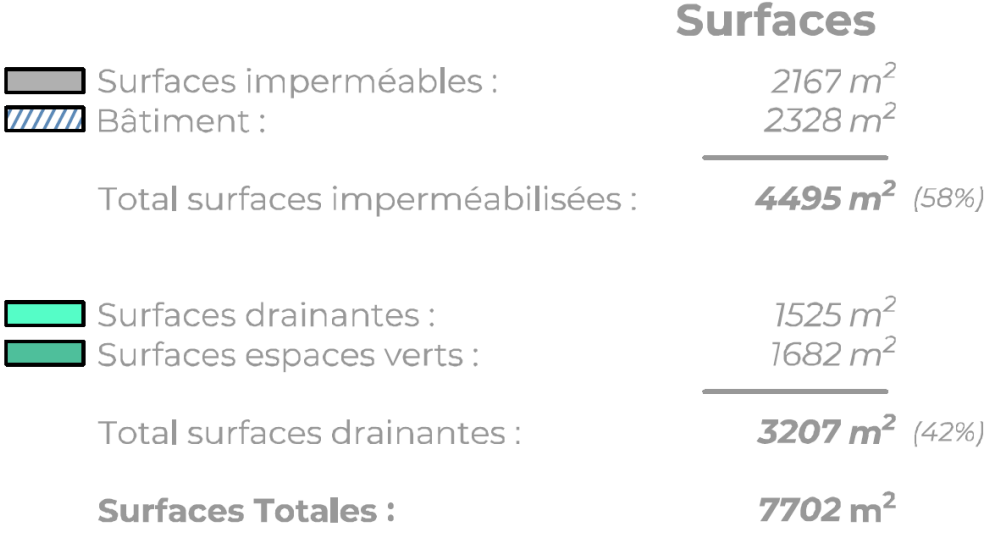
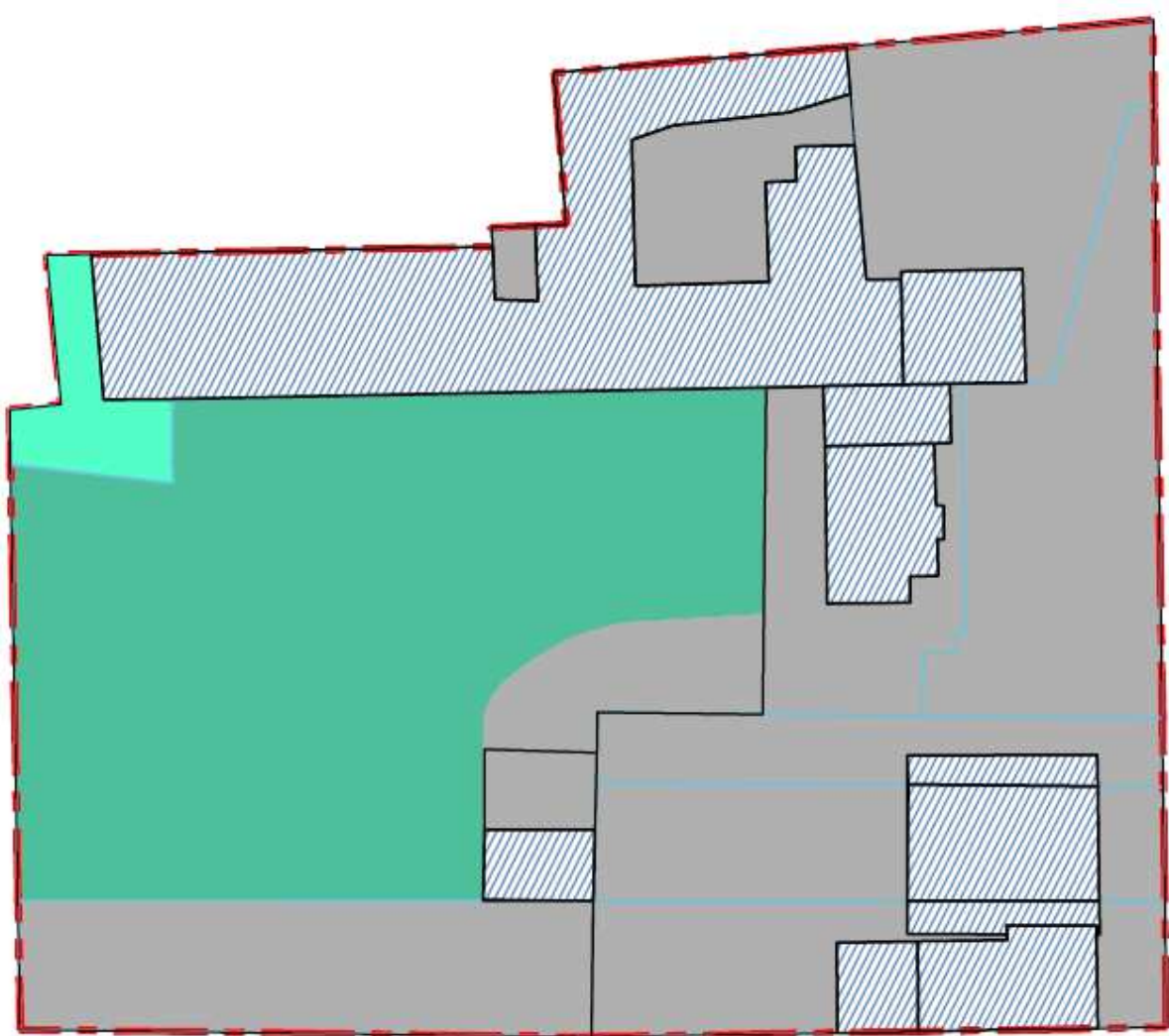
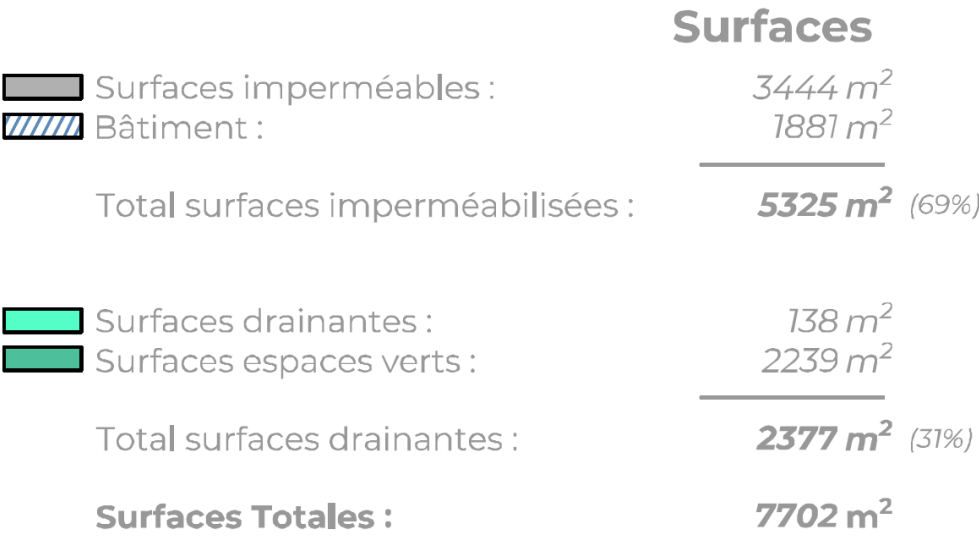
-  Surface aire de livraison = 191,6 m²
-  Surface aire de stationnement et voiries de circulation VL = 3 206 m²



II. CARTES ET PLANS RELATIFS AU PROJET

C. Le plan d'organisation sur la parcelle

3. L'évolution des surfaces imperméabilisées



II. CARTES ET PLANS RELATIFS AU PROJET

D. Le plan de la desserte du site par les modes doux et les transports collectifs

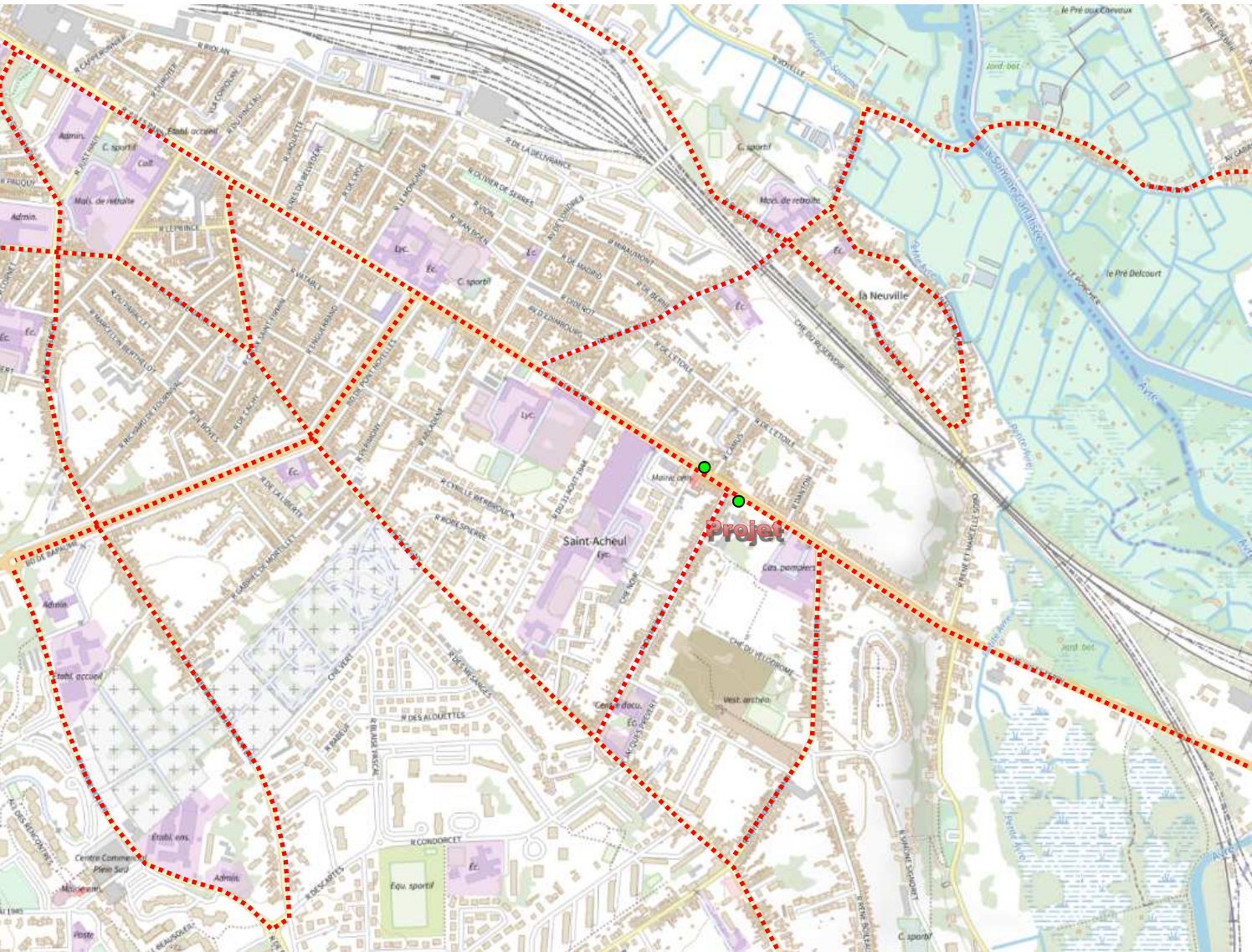
ACCÈS PIÉTONS ET CYCLES A PROXIMITÉ DU PROJET = UN LIEN AISÉ AVEC LE TISSU URBAIN ENVIRONNANT

En ce qui concerne les piétons, des aménagements permettent d’accéder au site de manière sécurisée (trottoirs et passages piétons) depuis l’ensemble des quartiers proches, mais aussi depuis le centre d’Amiens, les zones de logements et les arrêts de bus. En effet, des trottoirs maillent parfaitement les différentes voiries présentes à proximité du site.

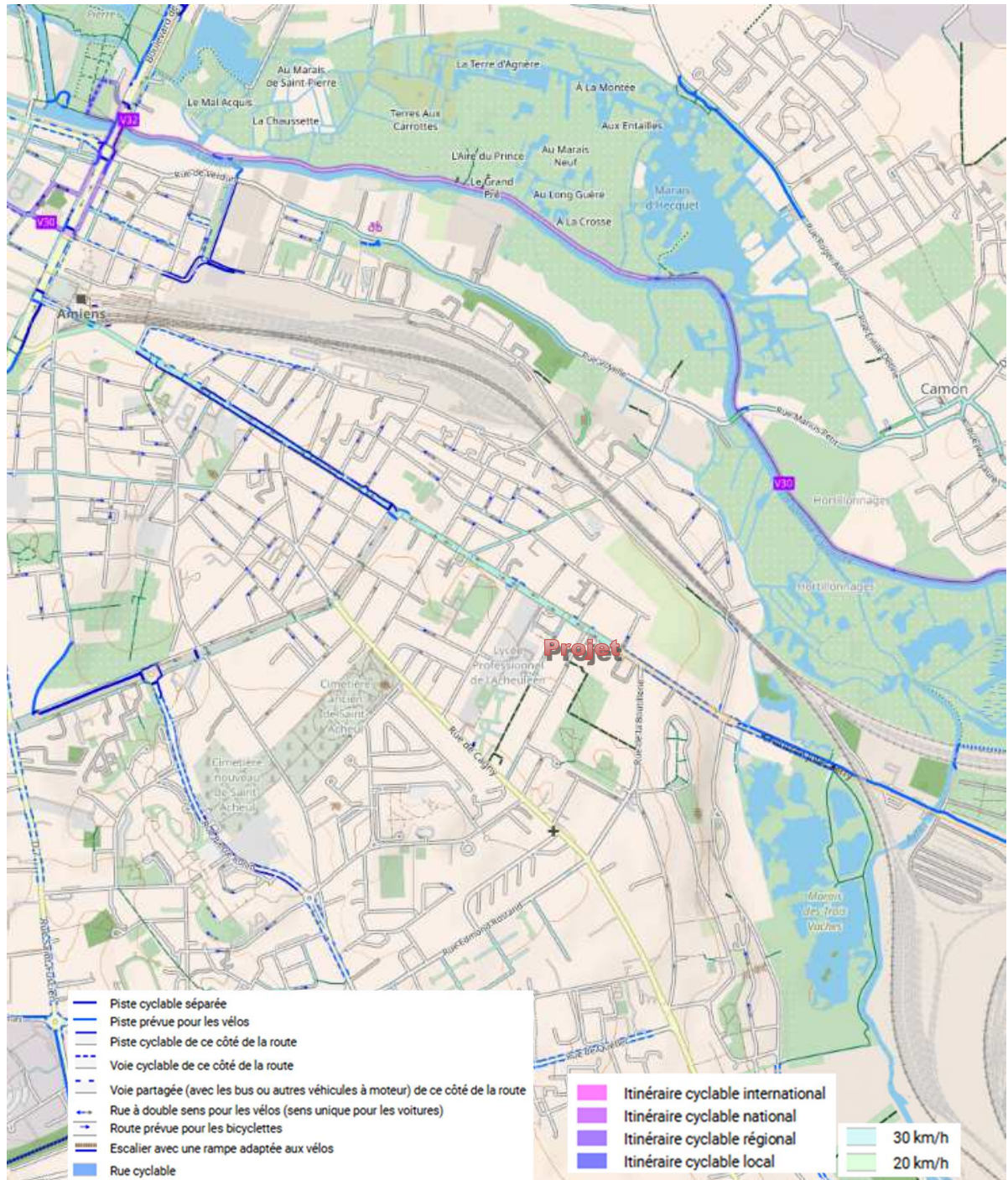
Ils permettent d’accéder aux différents lieux de vie du secteur en toute sécurité, ainsi qu’aux arrêts de bus « Mercey » positionnés l’un au droit du site (cet arrêt sera légèrement déplacé afin de réaliser l’entrée du parking), et l’autre à 120 mètres (Cf. page suivante).

Le site du projet est situé à proximité de cheminements dédiés aux vélos via des aménagements situés sur la chaussée Jules Ferry et les voiries limitrophes (voies cyclables, voies au trafic apaisé, voies partagées)...

Ces aménagements permettent au site d’être en connexion avec le centre d’Amiens et de Longueau, ainsi qu’avec divers quartiers d’Amiens.



- Principaux itinéraires piétons - Trottoirs
- Arrêts « Mercey » - Lignes n1, 14, 5a/5b

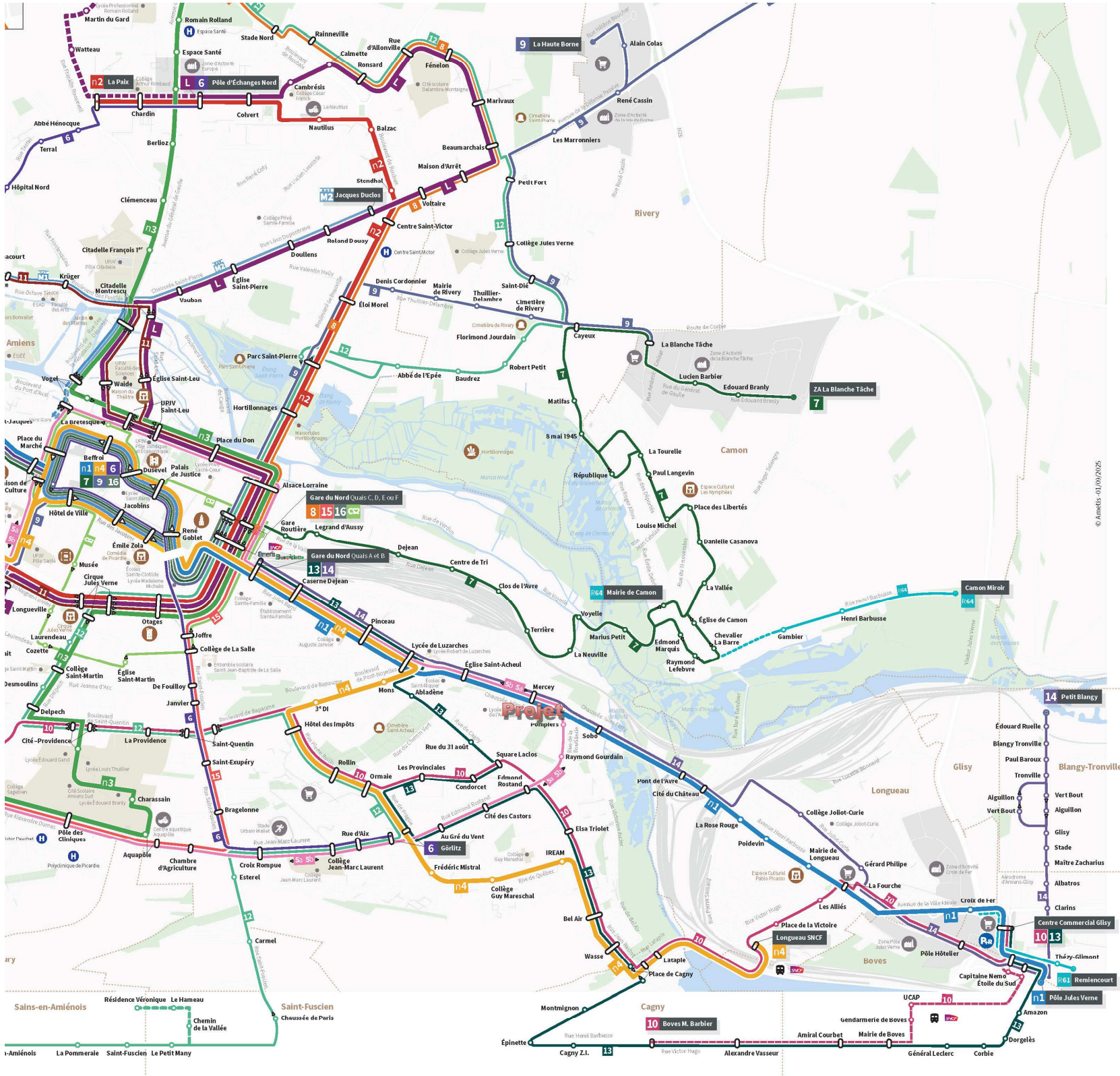
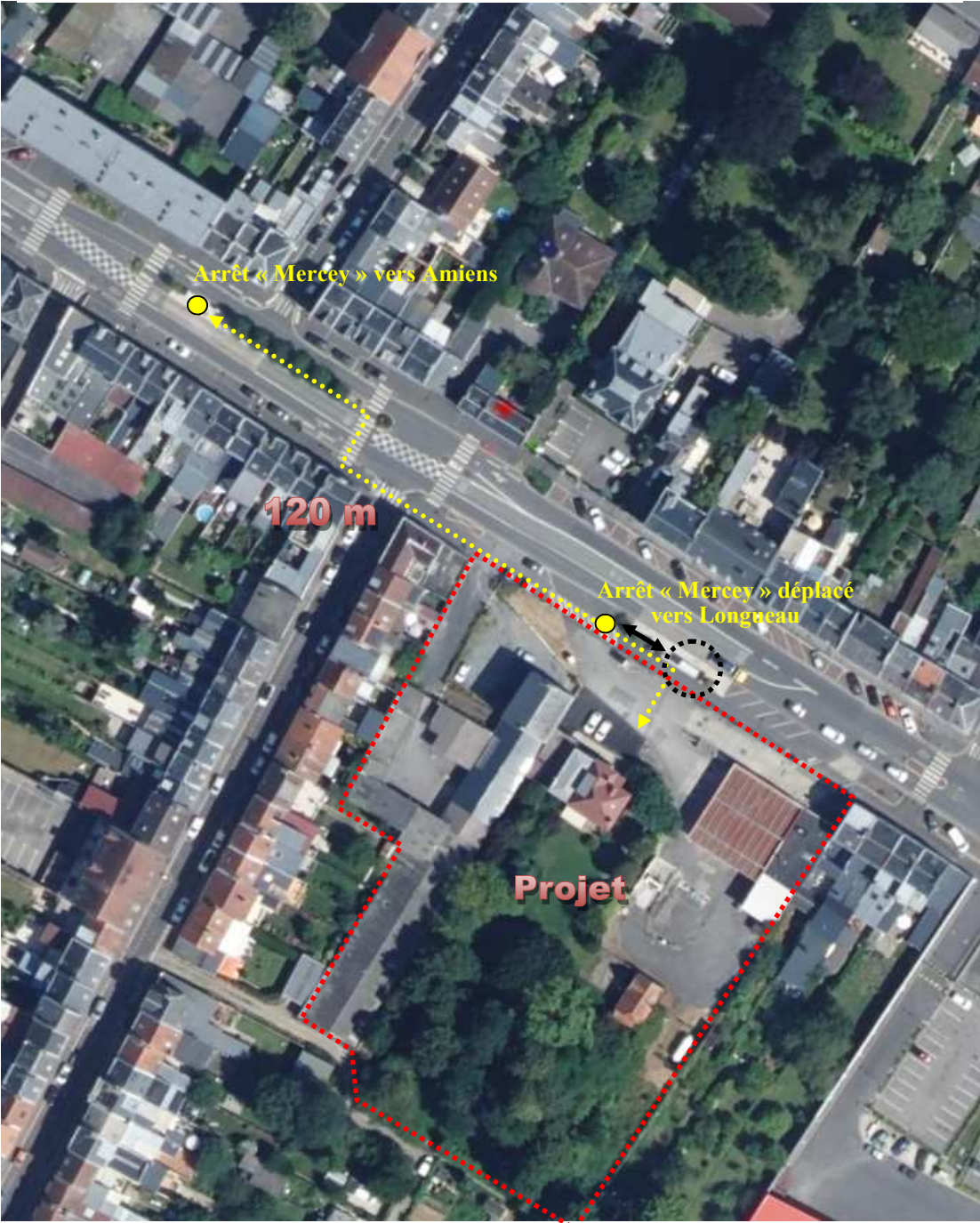


II. CARTES ET PLANS RELATIFS AU PROJET

D. Le plan de la desserte du site par les modes doux et les transports collectifs

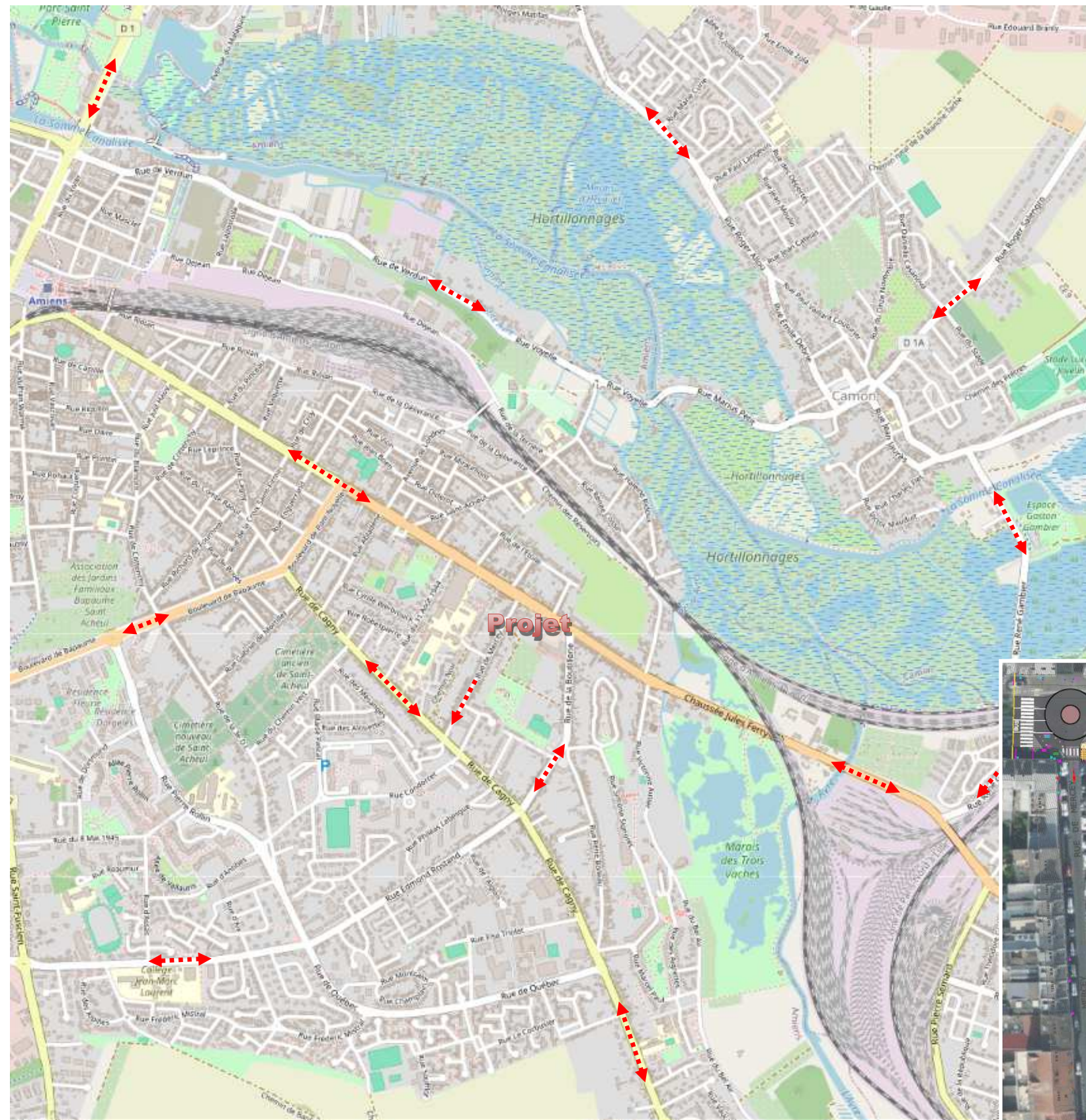
ACCÈS TRANSPORTS EN COMMUN – PRINCIPALES LIGNES DESSERVANT LE PROJET

	Arrêts « Mercey »
Distance par rapport au projet	En face et 120 mètres (2 mn)
Fréquences des bus n1	Toutes les 12 minutes en semaine du Lundi au Dimanche
Amplitude horaire	De 4h00 à 0h00

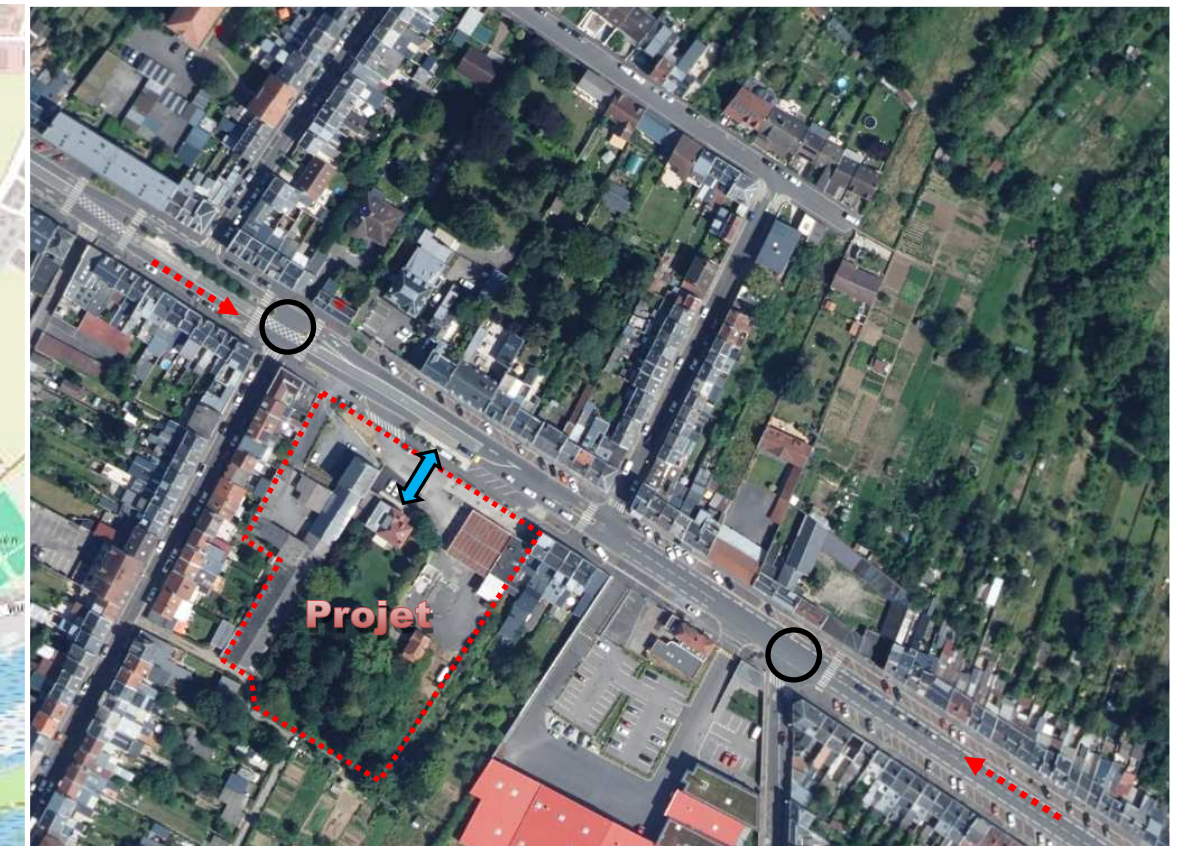


II. CARTES ET PLANS RELATIFS AU PROJET

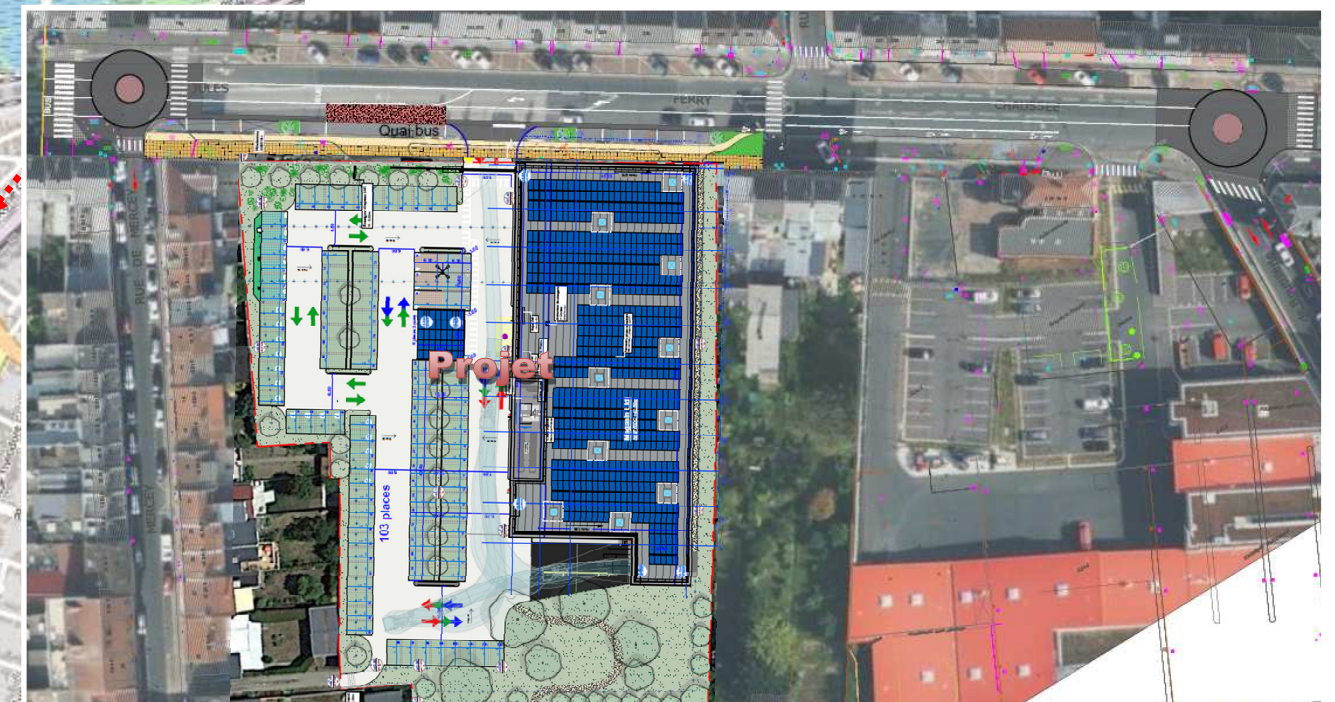
E. Le plan des principales voies, aménagements routiers existants et projetés



Création de 2 giratoires pour pallier l'impossibilité de tourne-à-gauche



Plan de l'aménagement de l'espace public - Source Amiens Métropole





PARTIE III

INFORMATIONS RELATIVES

à l'environnement proche du projet
et aux documents d'urbanisme

III. INFORMATIONS RELATIVES A L'ENVIRONNEMENT DU PROJET ET AUX DOCUMENTS D'URBANISME

A. Les activités agricoles

- Les activités agricoles

Le foncier dédié au projet est totalement inséré dans le tissu urbanisé d'entrée Sud Est d'Amiens.
Dans l'environnement proche du projet, nous constatons une faible représentativité des espaces agricoles.
De ce fait, le projet ne consommera aucun espace agricole.

Ci après, cartographie « détail des cultures dans l'environnement proche du projet » :



III. INFORMATIONS RELATIVES A L'ENVIRONNEMENT DU PROJET ET AUX DOCUMENTS D'URBANISME

B. Les zones d'habitat

- Les zones d'habitation

La zone proche du projet est une zone mixte accueillant au Nord de la Chaussée Jules Ferry (côté opposé au site projet) des logements individuels et collectifs en front de rue et quelques commerces et services disséminés, au Sud Est du site les bâtiments du Centre d'Incendie et de Secours Amiens-Ferry puis des logements en front de rue, au Nord Ouest du site la Mairie de proximité Est, le Lycée Professionnel de l'Acheuleen puis le Lycée Saint-Riquier et l'église Saint-Acheul, ainsi que des logements individuels et des activités disséminées, au Sud et au Sud Ouest des logements individuels le long de la rue de Mercey, des jardins partagés, le jardin archéologique de Saint-Acheul.

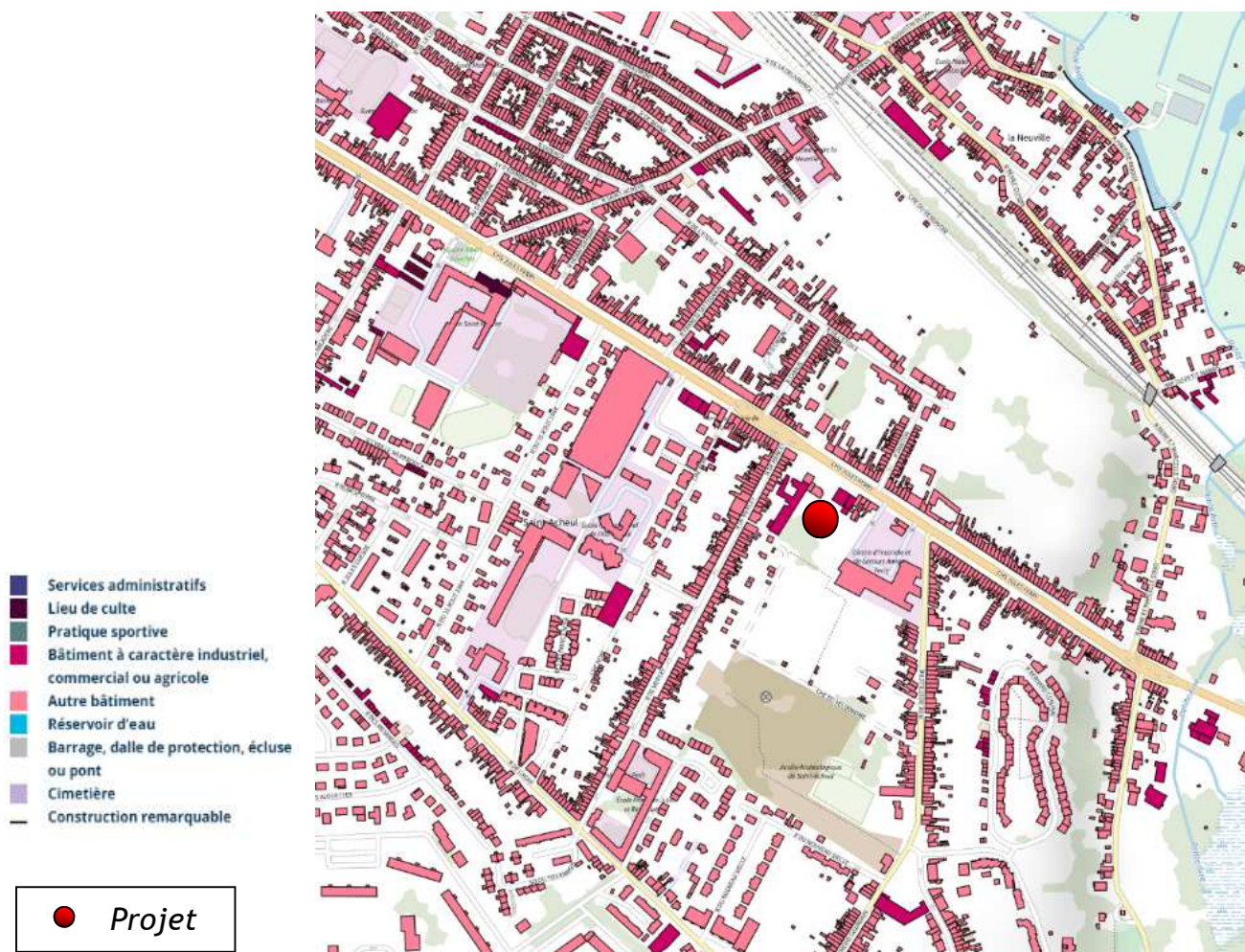
Les zones plus denses de logements sont situées à l'Ouest en direction du centre d'Amiens. L'ensemble des habitations proches sont accessibles de manière piétonne.

- Le type d'habitat

Au niveau de l'habitat, la zone proche du magasin est pourvue d'une mixité de logements individuels et petits collectifs. Ces logements sont organisés le long de la Chaussée Jules Ferry et des axes perpendiculaires à cette voirie.

La commune d'Amiens dans sa globalité présente un parc majoritairement collectif (65,7% du parc des logements). Les logements individuels représentent eux 33,3%. Le taux de logements vacants est assez important à 9,4%.

Les locataires d'un logement social sur Amiens représentent 28,9% (source INSEE).



III. INFORMATIONS RELATIVES A L'ENVIRONNEMENT DU PROJET ET AUX DOCUMENTS D'URBANISME

C. Les documents d'urbanisme

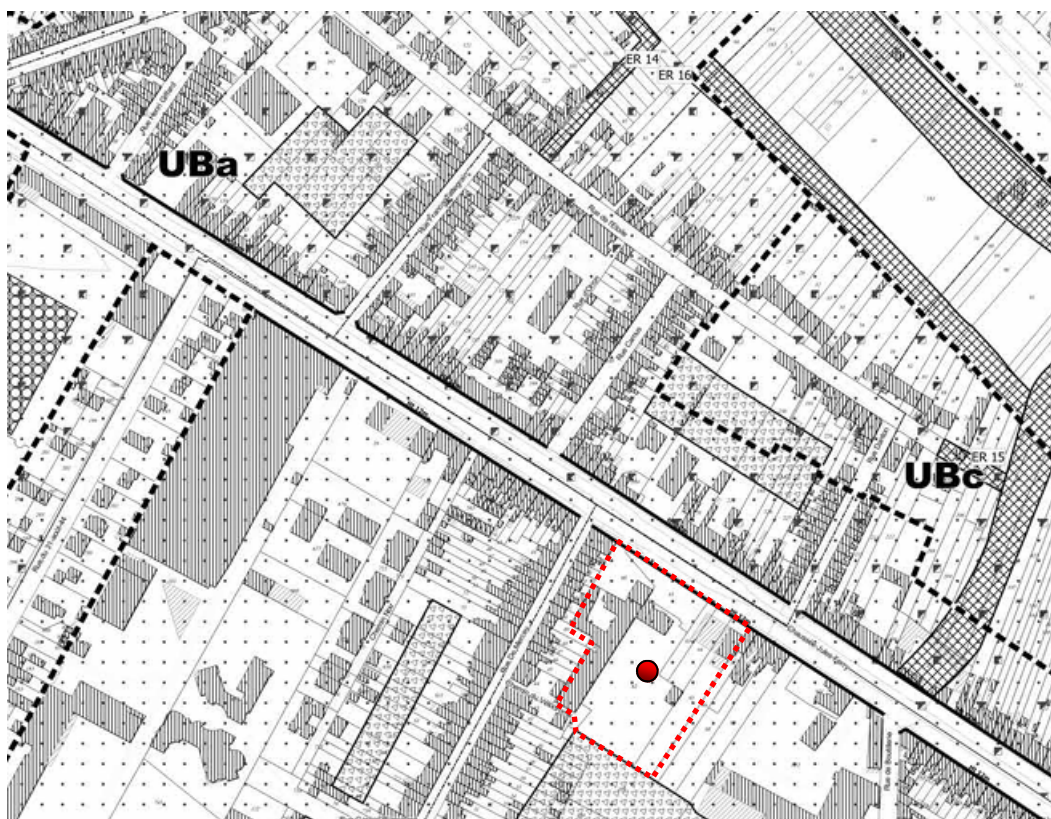
- Le PLU

La zone UB correspond principalement au tissu urbain de faubourg de la première couronne. L'habitat reflète l'extension urbaine entre 1870 et 1930. Cette dominante habitat se caractérise principalement par des alignements de maisons de ville (la maison amiénoise), des constructions d'origine plus rurales, des habitations « bourgeoises »...

La zone UB comprend également des secteurs de transition entre les faubourgs et les zones d'urbanisation plus récente où les caractéristiques urbaines et les typologies architecturales sont plus disparates. Elle est donc de densité variable à vocation dominante d'habitat mais caractérisée par une forme de mixité avec commerces, services, bureaux, activités, artisanat, équipements publics...

La zone UB comprend trois secteurs et sept sous-secteurs dont le secteur UBa, qui correspond à la plus grande partie des faubourgs anciens. Elle est de densité très variable. L'objectif est le maintien des caractéristiques actuelles, concilié à une possibilité de densification à l'échelle de la parcelle aussi bien qu'à l'échelle de l'îlot si sa taille le permet.

Le projet présenté s'attachera à répondre au règlement de la zone UBa.



● *Projet*

PARTIE IV

EFFET DU PROJET

Sur le trafic routier

IV. EFFETS DU PROJET SUR LE TRAFIC ROUTIER

A. Évaluation des flux de déplacement

- Les flux de véhicules légers induits par la clientèle

La Chaussée Jules Ferry connaît une forte fréquentation. Des comptages datant de 2023 donnent les résultats suivants :

☑ Trafic global sur l'axe (TMJO - Taux Moyen Journalier Ouvrable) = 12 805 véhicules (dont 3,4% de poids lourds - 1 153 véhicules à l'heure de pointe du vendredi 17h-18h (HPS)) répartis en :

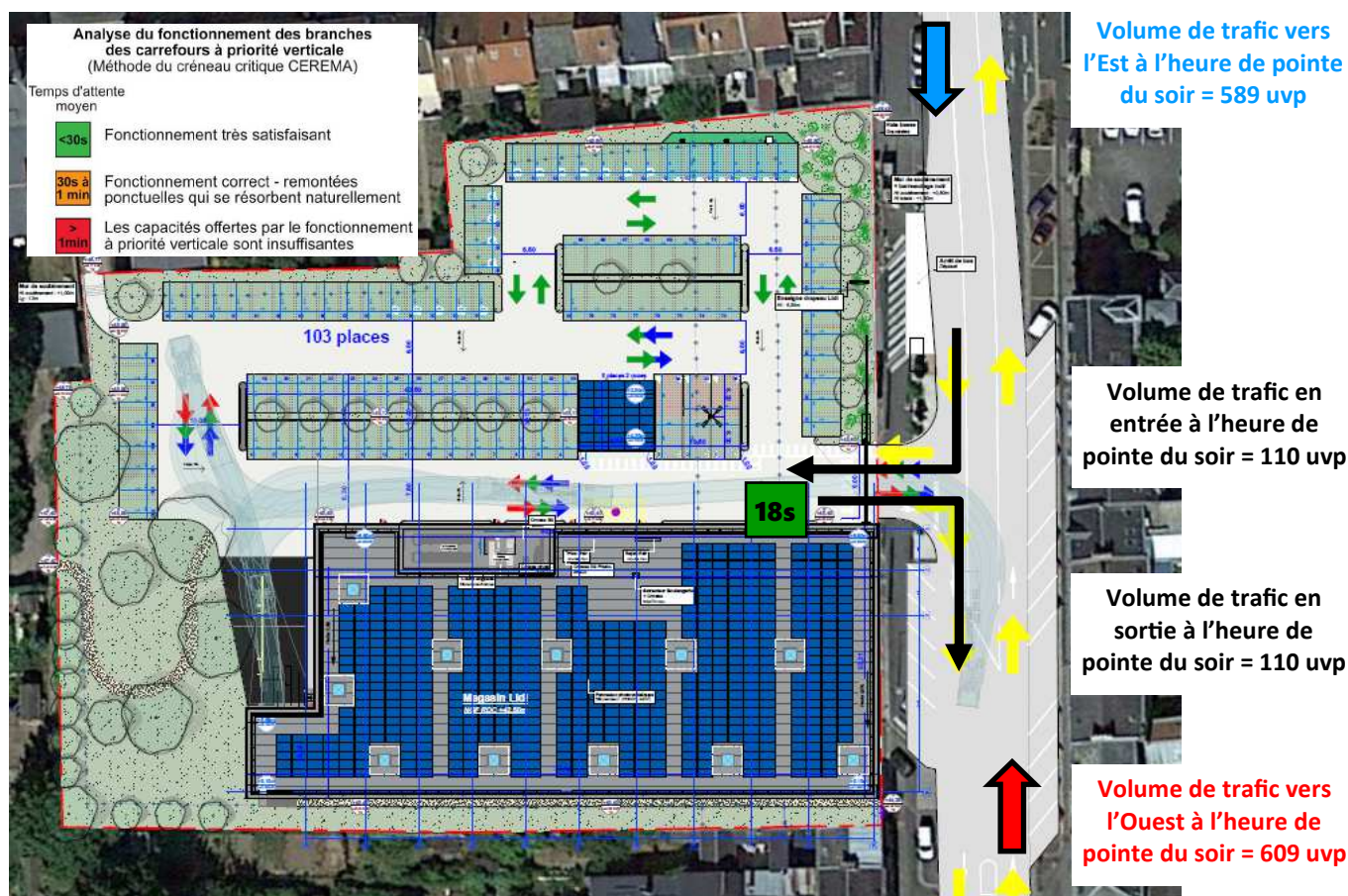
- ↳ En direction de l'Est = 6 631 véhicules, dont 3,3% de PL (589 véh. HPS)
- ↳ En provenance de l'Est = 3 174 véhicules, dont 3,4% de PL (609 véh. HPS)

Le projet étant le déplacement d'un équipement existant situé à environ 500 mètres, et le nouveau site étant positionné le long d'un axe de fort passage, une grande partie des clients du futur supermarché seront issus des flux existants. Pour autant, le meilleur positionnement ainsi que la modernisation du point de vente entraineront un surcroît d'attractivité et donc généreront un flux supplémentaire de voitures particulières sur l'axe principal.

Dans ce cadre, les hypothèses retenues, au regard des fonctionnements de l'enseigne, sont :

- En moyenne semaine, nous évaluons la fréquentation du supermarché à 720 véhicules par jour en entrée et véhicules par jour 720 en sortie ;

- En hyperpointe de trafic dimensionnante, soit le vendredi entre 17h et 18h, on estime un maximum de 110 véhicules par heure en entrée et en sortie.



Au regard des volumes de trafic relevés au niveau du périmètre, les accès au site présentent un fonctionnement très satisfaisant, avec des temps d'attentes moyen de l'ordre de 18 secondes. En ce qui concerne les giratoires, qui seront édifiés uniquement pour des « demi-tours » d'une partie de clientèle, les réserves de capacité sont estimées supérieures à 20% sur toutes les branches, soit un fonctionnement confortable. Au final, il n'y aura aucune répercussion sur la fluidité du trafic suite à l'arrivée du projet présenté.



PARTIE V

EFFET DU PROJET

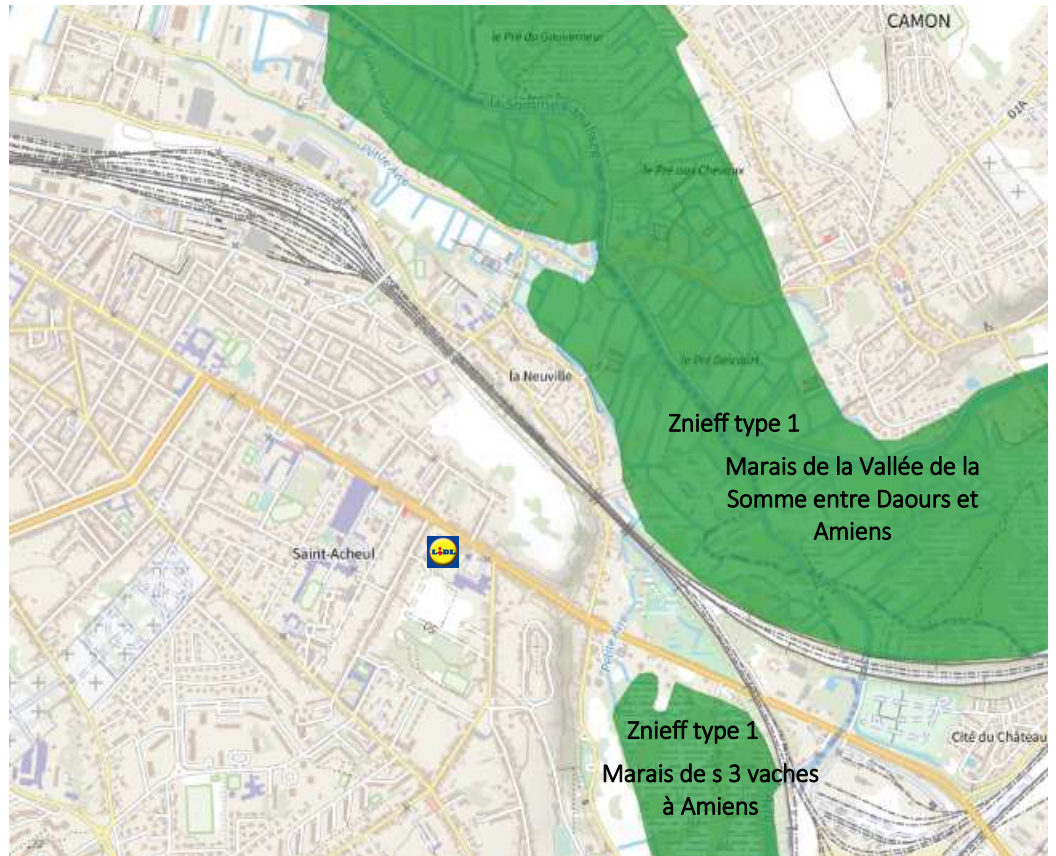
sur l'environnement et la santé humaine

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

A. Cartographie des zones de protection de la faune et la flore

- Cartographie des zones de protection de la faune et de la flore

- ZNIEFF type I, première génération
- ZNIEFF type I, deuxième génération



- ZNIEFF type II, première génération
- ZNIEFF type II, deuxième génération

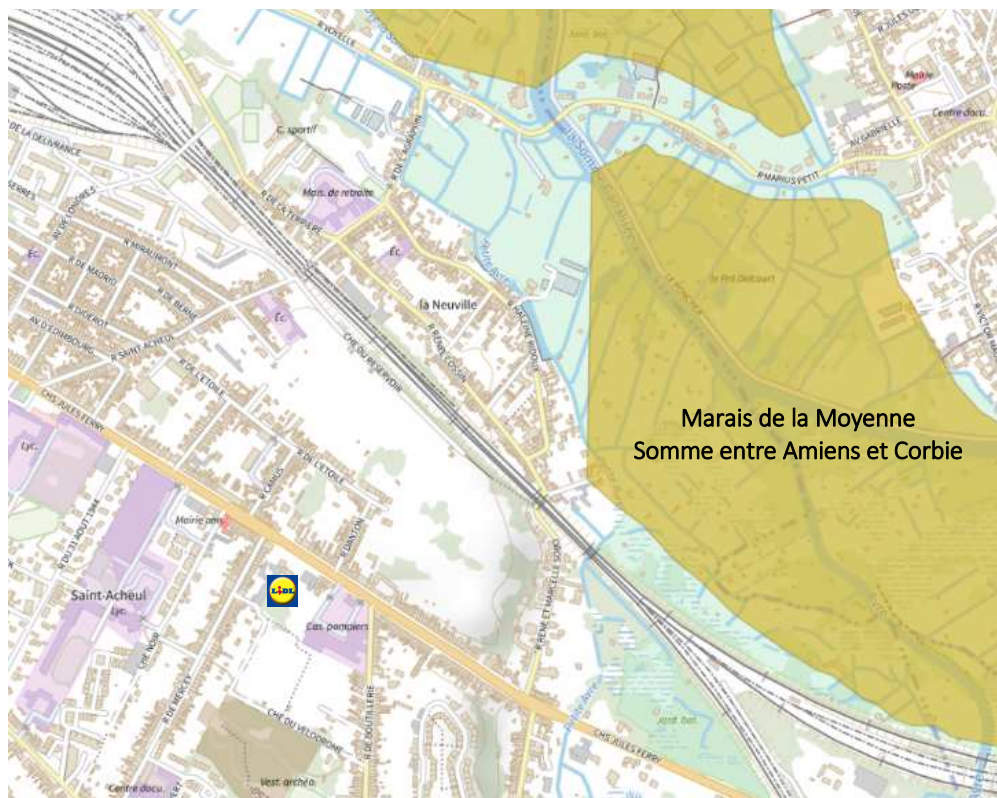
II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

A. Cartographie des zones de protection de la faune et la flore

◆ Cartographie des sites Natura 2000 (Directive Oiseaux)



- Cartographie des sites Natura 2000 au titre de la Directive Habitat



II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

A. Cartographie des zones de protection de la faune et la flore

D'une manière générale, le projet ne vient pas interrompre une continuité écologique et n'est pas inséré dans un secteur de protection des espaces naturels, de la faune et de la flore.

Le projet n'est donc pas impacté par un périmètre de sauvegarde au titre de la biodiversité et ne viendra pas perturber la vie faunistique ou les espaces naturels.

Le porteur de projet a également pris grand soin de **choisir strictement des essences végétales locales pour les espaces verts.**

Ce choix d'éléments qui s'intègrent parfaitement dans leur environnement géographique est 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 du projet, lieux de vie de multiples espèces d'insectes, fournissent également des abris naturels aux oiseaux qui y trouvent refuge et peuvent y nidifier.

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

B. Identification des risques

Le site du projet peut être concernée par les risques suivants :



Rapport de risques

📍 Adresse recherchée : 190 Chaussée Jules Ferry, 80090 Amiens (parcelle : 000-DL-0062)	
--	--

5 Risques naturels identifiés :

	INONDATION	à mon adresse : PAS DE RISQUE CONNU	sur ma commune : EXISTANT
	REMONTÉE DE NAPPE	à mon adresse : EXISTANT	sur ma commune : EXISTANT
	SÉISME	à mon adresse : FAIBLE	sur ma commune : FAIBLE
	RETRAIT GONFLEMENT DES ARGILES	à mon adresse : FAIBLE	sur ma commune : MODÉRÉ
	RADON	à mon adresse : FAIBLE	sur ma commune : FAIBLE

3 Risques technologiques identifiés :

	INSTALLATIONS INDUSTRIELLES CLASSÉES (ICPE)	à mon adresse : NON CONCERNÉ	sur ma commune : CONCERNÉ
	CANALISATIONS DE TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES	à mon adresse : PAS DE RISQUE CONNU	sur ma commune : CONCERNÉ
	POLLUTION DES SOLS	à mon adresse : CONCERNÉ	sur ma commune : CONCERNÉ

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

B. Identification des risques

1. Risques naturels.

Séismes :

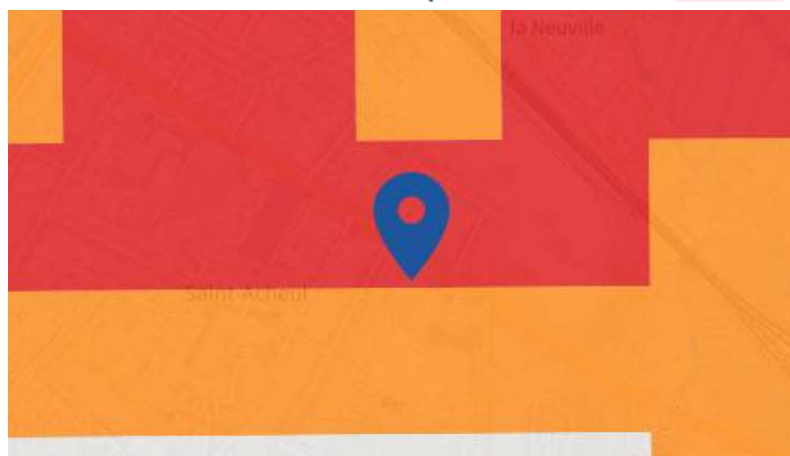
Risque à mon adresse **FAIBLE**

Risque sur la commune **FAIBLE**

Remontées de Nappe :

Risque à mon adresse **EXISTANT**

Risque sur la commune **EXISTANT**



L'exposition aux remontées de nappes sur le site est : Zones potentiellement sujettes aux débordements de nappe.

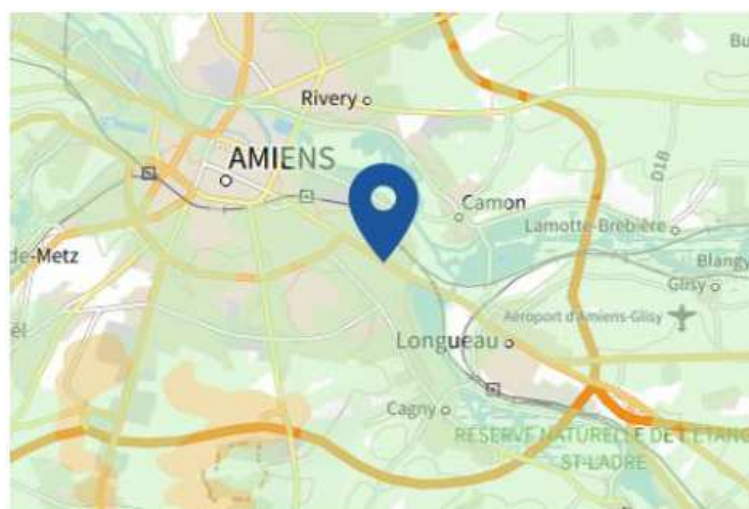
L'indication de fiabilité associé à votre zone est : MOYENNE à FORTE

Zones potentiellement sujettes aux débordements de nappe fiabilité FORTE	Zones potentiellement sujettes aux inondations de cave fiabilité FORTE	Pas de débordement de nappe ni d'inondations de cave fiabilité FORTE
Zones potentiellement sujettes aux débordements de nappe fiabilité MOYENNE	Zones potentiellement sujettes aux inondations de cave fiabilité MOYENNE	Pas de débordement de nappe ni d'inondations de cave fiabilité MOYENNE
Zones potentiellement sujettes aux débordements de nappe fiabilité FAIBLE	Zones potentiellement sujettes aux inondations de cave fiabilité FAIBLE	Pas de débordement de nappe ni d'inondations de cave fiabilité FAIBLE
Zones potentiellement sujettes aux débordements de nappe fiabilité INCONNUE	Zones potentiellement sujettes aux inondations de cave fiabilité INCONNUE	Pas de débordement de nappe ni d'inondations de cave fiabilité INCONNUE

Retrait-gonflements des argiles :

Risque à mon adresse **FAIBLE**

Risque sur la commune **MODÉRÉ**

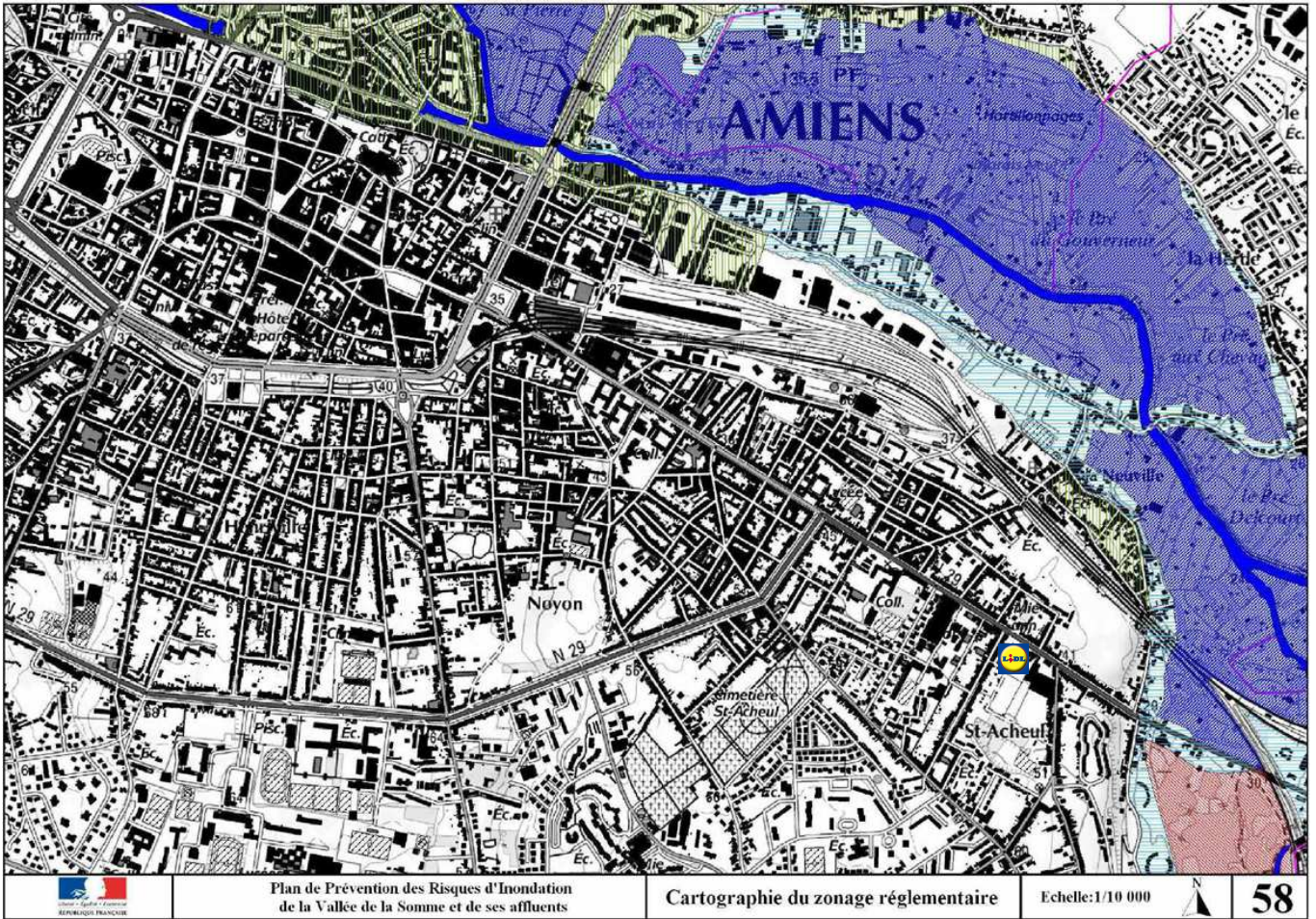


Source « www.georisques.gouv.fr »

B. Identification des risques

Inondations :

Risque à mon adresse PAS DE RISQUE CONNU

Risque sur la commune **EXISTANT**

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

B. Identification des risques

3. Risques technologiques.

- Installations classées (ICPE) : La station est un site ICPE. Le site sortira du régime ICPE suite au démantèlement et à la dépollution par le groupe EG propriétaire de la station .

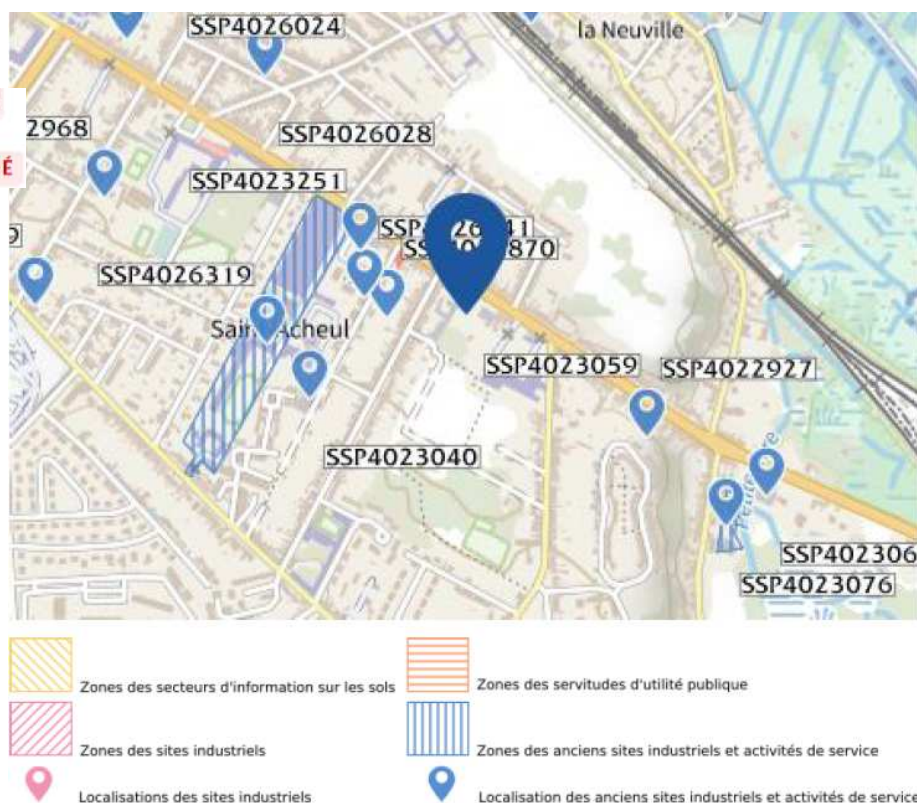
- Canalisations de matières dangereuses : **Risque à mon adresse** PAS DE RISQUE CONNU

Risque sur la commune CONCERNÉ

- Pollution des sols :

Risque à mon adresse CONCERNÉ

Risque sur la commune CONCERNÉ



Au regard de l'état d'une partie du site actuel, occupé par une station service, et dans le cadre du projet il sera effectué les actions suivantes :

- retirer les installations et les déchets présents sur le site
- vidanger, nettoyer, dégazer et retirer les cuves enterrées et canalisations associées par un organisme agréé,
- retirer les matériaux impactés et les orienter vers des exutoires agréés appropriés
- vérifier l'état résiduel des sols par la réalisation de prélèvements complémentaires et réaliser une Analyse de Risques Résiduels (ARR) afin d'attester l'absence de risques sanitaires inacceptables pour les futurs usagers du site (usage industriel).

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

C. Procédés pour limiter les effets du projet sur l'environnement

- La gestion des eaux pluviales

Les dispositifs de gestion des eaux pluviales sont définis suivant la nature et les contraintes de chaque site. Si la nature des sols au droit des terrains le permet, nous privilégions en priorité les techniques dites d'infiltrations.

Plusieurs dispositifs sont alors possibles (tels que recommandés dans notre stratégie Paysage et Biodiversité) :

- Mise en place d'ouvrage de type **noues paysagère à ciel ouvert**. Nous développons ce type de dispositif sur les fonciers présentant des surfaces libres importantes. Ce type d'installation est souvent accompagné d'une végétalisation permettant ainsi d'allier plusieurs fonctionnalités: gestion des eaux de pluie, végétalisation favorisant le développement de la biodiversité.

- Mise en place d'ouvrage de type **bassin d'infiltration** enterré sur les fonciers avec des surfaces libres restreintes.

Pour ces dispositifs, en présence de sol avec une bonne perméabilité, l'intégralité des eaux pluviales peuvent être gérées à la parcelle. Dans le cas contraire, une surverse de sécurité peut être prévu dans le réseau public mais avec un débit limité et respectant les règlements locaux.

Dans le cas où la nature des sols est peu favorable à l'infiltration ou que d'autres contraintes sont connues (ex. présence de périmètre de captage d'eau ou de pollution), nous mettons en place des bassins de type **réentions**. Une surverse de sécurité est alors prévue dans le réseau public avec un débit limité en accord avec les règlements locaux.

Les études concernant la gestion des EP du site d'Amiens Chaussée Jules Ferry est en cours de réalisation.

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

C. Procédés pour limiter les effets du projet sur l'environnement

L'efficacité énergétique des bâtiments

Depuis 2016, LIDL a engagé un processus en faveur de la réduction de la consommation d'énergie de ses constructions.

Parallèlement, LIDL œuvre en faveur de la rénovation de ses bâtiments pour permettre le développement de procédés de production d'énergie et réduire la consommation.

LIDL est propriétaire-exploitant de ses supermarchés. Dès lors, l'enseigne s'évertue à rechercher les meilleures performances énergétiques possibles pour ses bâtiments.

GTB : Gestion Technique des Bâtiments

Le supermarché **d'Amiens** sera équipé d'un système de Gestion Technique du Bâtiment (GTB). C'est un système informatique constitué de plusieurs fonctions travaillant de manière autonome qui contrôle et commande les équipements à distance : allumage et extinction de l'éclairage, climatisation, chauffage, ventilation du bâtiment, panneaux solaires, alarmes, etc.

La GTB est utilisée pour la lecture et l'analyse des consommations d'eau et d'électricité. Elle permet le paramétrage à distance de la régulation autonome des bâtiments LIDL.

Suivi des consommations à distance

Au sein du service immobilier de chaque Direction Régionale, le Facility Manager peut, grâce à ce système, avoir une visibilité à distance de la consommation des équipements dotés de compteurs et sous-compteurs, mais aussi intervenir en cas de besoin.

Des équipements 100% LED et une durée d'éclairage dégressive

Le point de vente sera équipé d'éclairage à **100% LED**. Par ailleurs, l'éclairage LED sera dimensionné en fonction de l'activité :

- 1/3 de l'éclairage s'allumera automatiquement à l'arrivée du personnel le matin ;
- les 2/3 restants s'allumeront lors de l'ouverture du supermarché.

Aucun éclairage extérieur n'est allumé durant la nuit. L'éclairage des réserves, du quai et des locaux sociaux s'effectuera par détecteur de présence.

Le point de vente est équipé d'un système d'éclairage dit « Intelligent », qui permet le réglage automatique de l'éclairage grâce à des capteurs dans le supermarché, en fonction :

- De la lumière naturelle ;
- De la présence ou non des personnes dans les allées.

Cela représente **une économie de 40% de la consommation de l'éclairage** intérieur, soit 7% sur la facture d'électricité globale du supermarché.

Notons que l'éclairage du parking sera de type candélabres à Led.

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

C. Procédés pour limiter les effets du projet sur l'environnement

Des installations frigorifiques performantes

Les installations frigorifiques du supermarché seront de dernière génération. Dès lors, elles permettent d'économiser environ 50% d'énergie. Elles présentent plusieurs avantages :

- Equipée de ventilateurs « basse consommation » ;
- Des portes vitrées sur les meubles frais à double vitrage : une économie d'énergie de 10% sur la consommation totale et une meilleure fraîcheur des produits (gain de 1°C à cœur).

La régulation générale de l'installation, grâce à la GTB, adapte son régime de fonctionnement aux températures extérieures et intérieures. La demande énergétique est donc toujours au plus proche des conditions du moment.

Gestion intelligente du chauffage et de la climatisation en supermarché : monitoring

La GTB permettra une gestion optimale du système de chauffage et de rafraichissement.

La production de chauffage ainsi que le rafraichissement seront assurées par Pompe à Chaleur électrique pour les locaux sociaux et la réserve / quai et par Rooftop pour la surface de vente.

A la construction du bâtiment il est prévu la mise en place de 942 m² de panneaux photovoltaïques.

Une isolation optimale de la construction

Au-delà du respect de la réglementation, la politique de construction de l'enseigne est d'isoler au maximum les bâtiments. Les principes d'isolation du bâtiment sont les suivants :

- L'isolation des longrines par l'extérieur : Les plans de principes des supermarchés LIDL proposent une conception optimale de l'isolation du bâtiment basée principalement sur la suppression des ponts thermiques. L'enveloppe extérieure du bâtiment est constituée d'une ossature poteaux poutres béton et d'élévation en panneaux béton isolés préfabriqués ou de briques cellulaires évitant les ponts thermiques.
- L'isolation de la toiture par une couche de laine de roche de 20 cm d'épaisseur : Le système de couverture prévu est en membrane à base de polyoléfinés souples (FPO) posée sur un isolant rigide.
- L'isolation des façades par l'utilisation de briques en terre cuite ou en béton cellulaire : Les briques en terre cuite ou briques en béton cellulaire ont des propriétés isolantes reconnues. Ces matériaux sont liaisonnés à l'aide de colle permettant de supprimer le pont thermique que constituait le centimètre de mortier entre chaque brique.
- Mur rideau en double vitrage isolant certifié : Les vitrages et les menuiseries extérieurs sont composés 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 et des coefficients de déperdition de chaleur imposés. Les déperditions thermiques sont limitées de 37% en moyenne par rapport à un double vitrage thermique.

Les gains par rapport à la RT 2012 sont importants : 61% pour le CEP (Consommation d'Energie Primaire) et 14,6% pour le Bbio (Besoin Bioclimatique).

II. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE HUMAINE

C. Procédés pour limiter les effets du projet sur l'environnement

Gestion des nuisances

Dans un souci de maîtrise de son intégration dans l'environnement proche et de limitation des impacts liés à son implantation, LIDL bénéficie d'un volet paysager et architectural qui permettra une parfaite insertion du supermarché.

En outre, les aménagements réalisés (places perméables, espaces paysagers pleine terre, plantation d'arbres...) témoignent d'une implantation réfléchie à l'échelle de son environnement proche en proposant des aménités qui profiteront à tout le secteur.

Les nuisances lumineuses :

Le supermarché et ses aménagements ne sont pas éclairés en permanence.

L'éclairage extérieur du supermarché s'allume à l'arrivée du personnel et s'éteint automatiquement le soir peu après le départ du personnel.

Les nuisances visuelles :

Les différents aménagements paysagers permettront une amélioration notable de l'insertion du site dans son environnement. En effet, toutes les dispositions seront prises pour que cette espace devienne une référence et valorise cette partie de commune.

Les nuisances olfactives :

la principale nuisance olfactive pouvant résulter de l'activité du supermarché est celle des ordures. Les déchets seront placés dans des bacs étanches, par le personnel, à fréquence régulière. L'intégralité des déchets LIDL est ensuite retournée en entrepôt via les camions de livraison (Reverse Logistic) en vue d'une revalorisation.

Les nuisances sonores :

le supermarché LIDL est un point de vente de proximité, et se trouve proche de lieux d'habitation.

Pour éviter les nuisances sur ses voisins, l'enseigne à recours aux livraisons du supermarché 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.

De plus, Lidl a effectué une étude acoustique afin de prendre les mesures nécessaires pour limiter la gêne des riverains. Les conclusions de cette étude amènent aux aménagements suivants :

- Installation d'un écran acoustique en périphérie des équipements CVC,
- Limitation de la puissance sonore de la tourelle d'extraction,
- Mise en œuvre d'un écran acoustique le long du quai de livraison permettant de protéger les logements.