



Liberté - Egalité - Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS
PICARDIE

DREAL Nord - Pas-de
Calais-Picardie

Unité Départementale de
Lille

Tél : 03 20 40 55 50

Fax : 03 20 40 54 67

Lille, le

04 AOUT 2016

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Demandeur	INGRAM MICRO
Commune	LOMME
Objet	Demande d'autorisation d'exploiter l'extension d'une plate-forme logistique
Références	Dossier référencé 797591500107/INGRAM/LOMME de mai 2016 complété le 15/06/2016
Pièces jointes	1- Avis de l'Agence Régionale de Santé

Le projet visé ci-dessus est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 1 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

L'avis porte sur la version de l'étude d'impact transmise dans la demande d'autorisation reprise en référence.

I. Présentation du projet

INGRAM MICRO est une filiale du groupe américain INGRAM INDUSTRIE dont le siège social est basé en Californie.

Cette société est le leader français de la distribution rapide de produits informatiques aux professionnels. Créée en 1989, elle dispose de 3 sites sur le territoire français :

- Le siège social à Lille - LESQUIN,
- une agence à PARIS,
- le centre logistique à LILLE-LOMME, objet du présent rapport.

Au niveau mondial, INGRAM MICRO est un grossiste en produits technologiques (ordinateurs, télévisions, jeux vidéos, etc) mais peu connu du grand public car ne commerçant qu'avec des revendeurs.

Les chiffres clés de la société sont :

- 10 000 revendeurs actifs,
- plus de 200 fournisseurs,
- plus de 37 000 références au catalogue,
- 16 500 références en stock,
- plus de 4000 visiteurs du site web.

Les activités de la plate-forme logistique de INGRAM MICRO de LILLE-LOMME, sont la distribution et le stockage de produits informatiques (hardwares, softwares, consommables...).

Le site INGRAM MICRO de LILLE-LOMME se situe dans une zone d'activités économiques et industrielles. Il s'intègre au sein de la plate-forme multimodale internationale de LOMME/SEQUEDIN

L'entrepôt actuellement en activité occupe une superficie de 29 565 m² sur un terrain de 98 857 m². Il est composé de 3 cellules (C1 à C3) de 10 046 m². Afin de faire face à une augmentation d'activité, il est prévu de construire 2 cellules supplémentaires, au Nord et au Sud de l'entrepôt existant (C0 et C4) de 5 976 et 5 992 m² environ . Ces cellules seront construites dans l'enceinte du site existant.

Les opérations qui seront réalisées sur les produits entreposés dans l'entrepôt sont les mêmes que celles réalisées actuellement. Il s'agit de :

- la réception,
- le stockage,
- le déstockage,
- la préparation,
- l'expédition.

Il n'y aura pas d'activité de production ou de fabrication de ces marchandises.

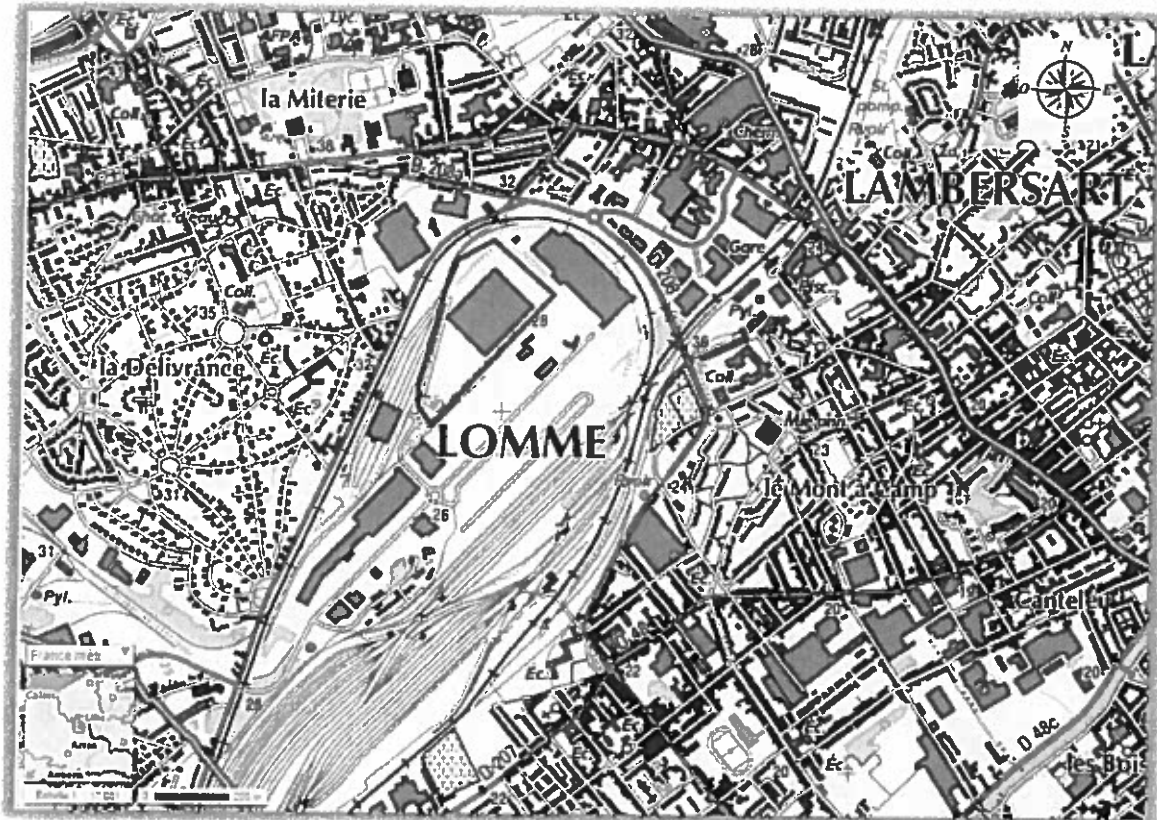
L'activité du site se déroulera de 6h à 23h , 5 jours sur 7 , voire parfois le samedi matin. L'activité peut ponctuellement avoir lieu 24h/24 (période des fêtes de fin d'année)

Cet entrepôt sera approvisionné par camions, par voie routière. Les marchandises seront expédiées de la même façon.

L'effectif présent actuellement sur le site est d'environ 200 personnes. Avec l'augmentation de l'activité sur le site, il est attendu à terme 350 salariés travaillant sur le site.

L'établissement sera globalement soumis :

- à autorisation sous la rubrique 1510 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement relative au stockage de produits combustibles en entrepôts couverts,
- à enregistrement , sous les rubriques
 - 1530 relatives au stockage de papiers, cartons, ;
 - 2662, relative au stockage de polymères ;
 - 2663, relative au stockage de pneumatiques et produits dont 50 % au moins de la masse totale unitaire est composée de polymères ;
- à déclaration sous les rubriques
 - 2910, relative aux installations de combustion (chaudières) et ateliers de charge d'accumulateurs ;
 - 2925, relative aux ateliers de charge d'accumulateurs.



Situation géographique du projet

II. Qualité de l'étude d'impact

2.1 - Résumé non technique

Conformément au IV de l'article R122-5 du Code de l'Environnement, et afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique. Le résumé non technique est clair et conforme à l'étude générale.

2.2 - Etat initial, analyse des effets et mesures envisagées

Par rapport aux enjeux étudiés, le dossier a abordé l'ensemble des aspects de l'analyse de l'état initial de l'environnement, à savoir, l'environnement humain et économique du projet, l'environnement naturel à travers le paysage, sa faune et sa flore, les contextes géologiques, hydrogéologiques et hydrologiques du site, le climat, le trafic et les environnements atmosphériques et sonores.

Le terrain du projet est d'ores et déjà exploité par la société INGRAM MICRO. Il se situe en zone d'activités économiques et industrielles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) établi par Lille Métropole Communauté Urbaine.

Les zones d'habitats existantes les plus proches sont situées à environ 120 m du site, extension comprise.

Aucun établissement sensible de type école, collège, maison de retraite n'est situé à proximité immédiate de l'emprise du projet.

L'école la plus proche est située à environ 260m à l'Ouest du site.

2.2.1 Biodiversité / faune / flore:

Le site n'est pas situé dans une Zone d'intérêt ou de protection particulière (ZNIEFF, ZICO, NATURA2000). Les zones remarquables les plus proches sont

- à 4km au Sud du site ,ZNIEFF « Basse Vallée de la Deûle entre Wingles et Emmerin,
- à 16 km au Sud du site (ZPS « Les Cinq Tailles ») en France, et à 8,7 km au Nord-ouest du site, sur le territoire Belge(ZPS « La Vallée de la Lys »).

Compte tenu de cet éloignement, l'étude conclut à l'absence d'incidence du projet sur la faune, la flore, et sur les habitats protégés. Par ailleurs, les espaces verts présents sur le site actuellement en exploitation et notamment au niveau des futures extensions font l'objet d'un entretien afin de limiter le développement de la végétation. Ils ne présentent donc aucune potentialité écologique particulière.

2.2.2 Eau

Les enjeux du projet en matière de gestion des eaux et moyens de réduire l'impact sont bien décrits.

Les différents effluents générés par l'établissement sont :

- les eaux usées,
- les eaux pluviales issues des toitures et des voiries du site.

Les eaux usées du site, constituées des eaux sanitaires, sont et resteront rejetées dans le réseau séparatif des eaux usées de la MEL pour aboutir dans le canal de la Deûle après traitement dans la station d'épuration de Marquette-lez-Lille. Le gestionnaire du réseau a confirmé que la convention de rejet existante des eaux usées de la société au réseau demeurerait valable.

Les eaux pluviales de toiture et voiries seront rejetées dans le réseau des eaux pluviales de la zone pour aboutir au canal de la Deûle. Avant rejet au réseau, les eaux pluviales seront tamponnées à la parcelle dans deux bassins étanches dimensionnés pour une pluie de retour 20 ans. Les eaux pluviales de voiries seront traitées par un séparateur hydrocarbures avant rejet au réseau.

Les sols superficiels sont constitués de limons argileux très peu perméables. L'infiltration d'eau y est de l'ordre de 10^{-7} m/s. Aussi, la solution de l'infiltration des eaux pluviales n'a pas été retenue.

Enfin, le projet respectera les orientations du SDAGE 2016-2021 Artois-Picardie. Le SAGE de la Marque-Deûle est en cours d'élaboration.

2.2.4 Paysage

Le site, d'ores et déjà en exploitation, est situé au sein d'une zone d'activités. Actuellement, il n'est pas perceptible des habitations. L'impact de l'extension de l'entrepôt sera positif au regard du site actuel, car elle engendrera une rénovation de l'existant (pose d'un

nouveau bardage sur les façades visibles des bâtiments) et l'aménagement des extérieurs (engazonnement, plantations, merlon paysager).

2.2.5 Déplacements

Le trafic induit par l'activité du site est et sera constitué

- du trafic des véhicules légers (VL), induit par les mouvements du personnel et des visiteurs ;
- du trafic des poids lourds réalisant les livraisons et expéditions de marchandises liées à l'activité même de la plate-forme

Une estimation du trafic a été réalisée sur la base des effectifs prévisionnels sur le site (VL), ainsi que sur le volume d'activité escompté (PL).

Le trafic induit par l'augmentation de l'activité de la plate-forme sera le suivant :

- VL : 350 VL/jour (700 mouvements /jour) soit une augmentation de 150VL/jour ;
- PL : 100 PL/jour (200 mouvements /jour) soit une augmentation de 50PL/jour

Il sera réparti sur les 3 axes suivants :

- l'avenue de la Rotonde, desservant la zone d'activités ;
- les départementales du secteur, et notamment la D652(rocade Nord Ouest) , la D208 et la D933 ;
- l'autoroute A25.

Dans une hypothèse majorante, en considérant que l'ensemble des véhicules emprunte les voies ci-dessous, l'augmentation de trafic global (VL+PL) liée à l'extension sera de 0,4 à 5,6 % selon la répartition suivante :

- 0,38 % sur l'A25 ,
- 0,60 % du trafic de la route départementale D652(rocade Nord-Ouest)
- 2,17% du trafic de la route départementale D933-Est,
- 3,69 % du trafic de la route départementale D933-Est, après D48,
- 3,84 % du trafic de la route départementale D208.
- 5,56 % du trafic de la route départementale D933-Ouest,

Les lignes de fret visibles autour du site, qui desservait la zone d'activités (appelée autrefois Lomme-Délivrance) , ne sont plus exploitées. La SNCF y stocke du ballast et des rames.

2.2.6 Santé et environnement

✓ Air :

Les 2 nouvelles cellules seront génératrices de pollution atmosphérique à l'instar de l'ensemble du site.

Pour l'ensemble du site, les principales sources de pollution proviennent:

- du trafic des poids lourds pour le transport des marchandises et des véhicules légers pour le personnel ;
- plus marginalement,
 - des 3 chaudières,
 - des locaux de charge

Au niveau du site, le trafic des véhicules poids lourds augmentera de 50 %, et celui des véhicules légers augmenterait de 75 %. Il engendre des émissions de gaz de combustion de type oxydes d'azote, monoxyde de carbone, dioxyde de carbone, hydrocarbures, particules en suspension.

Afin de limiter la pollution atmosphérique que génèrent ces véhicules,

- les moteurs des poids lourds seront mis à l'arrêt en phase de chargement/déchargement,
- la vitesse des véhicules sur le site sera limitée ;

De plus, afin de limiter les poussières, toutes les voies de circulation aux abords et dans le site seront stabilisées et régulièrement entretenues par balayage des voiries. En cas de salissure, toutes les dispositions seront prises pour limiter la dispersion des poussières.

Pour répondre aux besoins de chauffage du projet d'extension de l'entrepôt, une chaudière de 750kW sera mise en place. Les chaudières sont alimentées au gaz naturel. Les émissions atmosphériques respecteront les limites de rejets énoncées dans l'article 6 de l'arrêté du 25 juillet 1997 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique n° 2910 (même si la chaudière de 750KW est sous le seuil de déclaration) Des mesures seront réalisées périodiquement.

On note que le site est concerné par les plans d'action suivants :

- le Plan de Prévention de l'Atmosphère du Nord-Pas-de-Calais (PPA) dont les actions à mettre en œuvre sont déclinées dans l'arrêté inter préfectoral du 1^{er} juillet 2014.
- le Plan de Déplacements Urbains (PDU),
- le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA)

Ces plans visent à limiter les émissions atmosphériques.

Les principales mesures qui seront mises en œuvre par l'exploitant pour répondre à ces plans sont notamment les suivantes :

- la mise en œuvre d'un plan de déplacements entreprise. Aujourd'hui, la société compte 200 salariés. Ce nombre devrait doubler dans le futur. Le cas échéant, la société mettra en œuvre un plan de déplacements conformément à la réglementation pour les entreprises de plus de 250 salariés et localisées sur une zone d'activité.
- La pratique du covoiturage pourra être encouragée par la société ;
- la vitesse des véhicules sur les voiries du secteur et sur le site sera limitée ;
- le taux de charge des camions sera rentabilisé au maximum, tant d'un point de vue économique que d'un point de vue écologique. Les chauffeurs internes à la société seront formés autant que possible à l'éco-conduite. En cas de sous-traitance, la société favorisera les transporteurs formés à l'éco-conduite. La société pourra également adhérer à la charte « Objectif CO2 » des transporteurs.

Le projet d'extension de l'entrepôt est compatible avec les exigences de différents plans mis en place pour la qualité de l'air.

Le dossier aurait pu préciser si la société INGRAM MICRO s'engage dans une démarche visant à privilégier l'utilisation d'un parc de véhicules répondant à minima aux normes Euro IV et plus pour la livraison et l'expédition par poids lourds depuis ses entrepôts, au détriment des véhicules plus anciens, et les actions mises en œuvre pour y parvenir (choix des entreprises de transport...).

Le pétitionnaire précise que la présence de transports en commun et de pistes cyclables à proximité du site offre aux salariés des modes de transports alternatifs à la voiture. Des pistes cyclables sont effectivement existantes à l'extérieur de la zone d'activités, le long de la D208 et une station de métro est située à 500 mètres. En revanche, l'autorité environnementale regrette que rien n'existe pour assurer avec facilité la continuité des accès piétons et cyclables de l'entrée de la zone jusqu'au site de INGRAM MICRO.

Le pétitionnaire a apporté dans son dossier des premiers éléments d'appréciation sur la non faisabilité d'un projet d'utilisation du fret ferroviaire. L'autorité environnementale estime qu'il aurait pu être intéressant de compléter ces éléments par une étude technico-économique d'un tel projet.

✓ **Bruit :**

Le dossier présente sur la base de mesures acoustiques un état initial des niveaux de bruit dans l'environnement des installations. Les sources d'émissions potentielles futures sur site sont recensées et ont été quantifiées en février 2016. Elles sont identiques à celles actuelles. Il s'agit de la circulation des poids lourds, des installations de chauffage, du compactage des déchets.

Les mesures préventives qui seront mises en place pour réduire les impacts sonores sont présentées comme par exemple, l'obligation de couper les moteurs des véhicules après stationnement sur le site, la limitation de la vitesse sur site à 30 km/h, l'installation de la chaudière dans des locaux fermés. Une estimation des niveaux de bruit futur dans les premières zones à émergences réglementées (premières habitations) a été réalisée.

L'étude montre que le fonctionnement des installations respectera les exigences de l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement.

Une campagne de mesures acoustiques devra être réalisée par un laboratoire de contrôle dans les trois mois suivant la mise en service de l'installation afin de confirmer les résultats de la modélisation.

✓ **Déchets :**

Les déchets générés par l'activité seront les suivants :

- les déchets non dangereux non inertes de type DIB, palettes, ferrailles, déchets verts...
- les déchets dangereux de type piles, batteries et déchets d'équipement électriques et électroniques (DEEE), les cartouches d'encre et emballage de toners, les produits chimiques (huiles, acides) issus des opérations de maintenance,
- les boues et émulsions d'hydrocarbure issues des opérations de curage des séparateurs d'hydrocarbures,
- les eaux incendie en cas d'accident.

✓ **Risques sanitaires :**

Par rapport aux enjeux identifiés, l'exploitant a présenté dans son dossier une analyse de l'ensemble des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales. L'évaluation du risque sanitaire réalisée de manière qualitative conclut à un enjeu

sanitaire globalement faible du projet pour les populations riveraines. Les mesures mises en place sur l'installation permettent de se prémunir contre tout éventuel impact auprès des populations avoisinantes.

2.2.7 Risques accidentels

De par son activité de stockage de produits divers, le risque principal de la plate-forme logistique est l'incendie.

Le pouvoir calorifique des matières plastiques étant supérieur à celui des combustibles, le scénario majorant modélisé est l'incendie des deux cellules d'extension contenant des matières plastiques pures (sans transformation).

Cet accident potentiel est caractérisé en termes de conséquences, probabilité, gravité et cinétique selon les modalités définies dans l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005.

Le pétitionnaire se réfère aux textes réglementaires, aux outils et méthodes développés par le ministère (circulaire du 10 mai 2010, outil de modélisation FLUMILOG) pour caractériser ce phénomène dangereux.

Le pétitionnaire a identifié des barrières de prévention contre le risque incendie (organisation du stockage, protection foudre, entretien des installations électriques, consignes de sécurité...), et des barrières de protection (murs séparatifs coupe-feu, dispositif automatique d'extinction,) organisationnelles et techniques qui contribuent à réduire la probabilité des phénomènes dangereux ou leurs effets.

Il démontre par le biais d'une grille de criticité la compatibilité du site avec l'environnement humain.

Le risque principal identifié étant celui de l'incendie, la défense incendie est essentielle sur le site. Les moyens de détection et d'intervention ont été étudiés de façon exhaustive et sont intégrés au projet. Le pétitionnaire justifie la disponibilité en eau en cas d'accident et présente dans son dossier les modes de gestion des eaux d'extinction d'un incendie (confinement dans des bassins étanches).

L'autorité environnementale considère que les potentiels de dangers des installations sont identifiés et caractérisés correctement. L'étude menée est proportionnée aux enjeux et n'omet pas d'étudier les risques associés à la toxicité et à l'opacité des fumées en cas d'incendie.

La conception des bâtiments, la définition des moyens de prévention et de protection répondent à ce qui est attendu par les prescriptions des arrêtés ministériels applicables pour ce type d'installation.

L'exploitant a consulté en amont du projet, le service de Prévention Prévision du Service Départemental d'Incendie et de Secours.

L'étude de dangers a correctement été menée, de façon adaptée aux enjeux, et ne recense pas de phénomènes dangereux pouvant entraîner des conséquences significatives pour les populations voisines.

2.3 Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement

Le dossier aborde les raisons économiques justifiant son projet, notamment la qualité de la desserte routière et sa position géographique.

Le site de LOMME a été choisi puisque la société INGRAM MICRO y exploite déjà un entrepôt et qu'un espace suffisamment vaste pour accueillir l'extension était disponible.

2.4 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet:

La méthodologie utilisée pour évaluer les impacts du projet sur l'environnement s'inscrit dans le cadre de textes législatifs et réglementaires en vigueur et s'inspire de la méthodologie appliquée dans les services de l'Etat. Elle est fondée sur des visites de terrain, sur la consultation de divers services administratifs. Elle fait également appel à des bureaux d'études spécialisés.

III. Conclusion

Le dossier traite de l'ensemble des enjeux de manière claire et proportionnée. Le projet présenté répond à l'état de l'art en matière d'entrepôts et apparaît comme conforme aux différents règlements , plans et programmes.

En conclusion, la prise en compte de l'environnement et des risques que peut présenter l'exploitation du site est conforme à la réglementation.

Le contenu du dossier permet au public de se prononcer lors de l'enquête publique.

Pour le préfet et par délégation
Pour le Directeur Régional de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement,
Le Directeur Adjoint



Julien LABIT

**Direction de la sécurité sanitaire et de la santé
environnementale**
Sous-direction santé environnementale
Service impact des activités humaines
en Nord Pas de Calais

Dossier suivi par : Christelle Duclos

Téléphone : 03.62.72.88.00
Télécopie : 03.62.72.88.19

Le Directeur Général

à

Monsieur le Préfet du Nord
DREAL Nord Pas de Calais
UD de Lille
44 rue de Tournai
CS40259
59019 LILLE CEDEX

Lille, le 04 JUL. 2016

Objet : Installations Classées pour la protection de l'environnement – Demande d'avis dans le cadre de la préparation de l'avis de l'autorité environnementale – Dossier INGRAM MICRO sur la commune de LOMME.

Réf à rappeler : 31 IC 2016

Vous m'avez transmis pour avis le dossier cité en objet. Je vous prie de prendre en considération les observations suivantes :

Le projet porte sur l'extension d'un entrepôt de stockage de matériel informatique, comportant 3 cellules de stockage. 2 nouvelles cellules seront créées à l'issu du projet, 100 à 150 créations d'emploi sont attendues. Le site fonctionnera la plupart du temps de 6h à 23h excepté le dimanche, et pour une période limitée à 3 mois, 24h sur 24.

Le dossier est bien construit et l'étude d'impact a été menée de façon rigoureuse, en incluant les effets liés à l'augmentation du trafic du fait de l'activité, principal impact de l'installation sur son environnement. Le dossier gagnerait en lisibilité en affichant clairement le trafic estimé actuel (en mouvements de poids lourds et véhicules légers) et celui attendu à l'issu du projet. Il serait également souhaitable de dégager de ces estimations la part attribuable aux mouvements du personnel.

La méthodologie employée pour l'évaluation du risque sanitaire est qualitative. Les flux de pollution générés par le transport ont été estimés de façon incomplète, sans tenir compte des émissions de poussières, et en se basant sur une longueur de trajet de 1 km inadapté à la zone d'appel de l'entreprise. Il aurait été plus judicieux de reprendre les trajets moyens des salariés pour se rendre sur le site, et pour les poids lourds, de sélectionner une longueur pertinente au regard des populations exposées, le long de la D 208 notamment. Une attention particulière devra être portée au respect des émissions en particules compte-tenu de l'enjeu sanitaire sur le sujet : l'impact réel sera certainement fonction de l'aménagement des accès à la ZAC, et du plan de déplacement de l'entreprise. Un travail de réflexion doit être mené en ce sens.

L'évaluation des nuisances sonores a été réalisée conformément à la méthodologie proposée par la réglementation. Cependant, l'étude acoustique jointe en annexe manque de transparence sur le choix et l'amplitude des périodes retenues pour le calcul du bruit résiduel, et ne fait apparaître que certains des relevés sonométriques. L'impact réel sera là fonction des aménagements des accès à la zone d'activité.

Enfin, le pétitionnaire met en avant le fait que l'accès au site est aménagé pour favoriser les mobilités douces : ceci est partiellement vrai. Des pistes cyclables sont effectivement existantes à l'extérieur de la zone, le long de la D 208, et une station de métro est située à 500m. En revanche, rien n'est prévu pour assurer avec facilité la continuité des accès piétons et cyclables jusqu'à Ingram Micro. Au regard de la situation de l'installation en pleine zone urbaine, et considérant les enjeux sanitaires liés à l'augmentation du trafic, ce point mériterait d'être approfondi. De la même façon, il pourrait être intéressant de présenter les arguments qui rendent le transport par fret impossible du point de vue technico-économique.

En conséquence, je vous informe que ce dossier, s'il était présenté en l'état en CODERST, amènerait de ma part un vote favorable, avec les réserves suivantes :

I Réserves à reprendre dans le projet d'arrêté préfectoral présenté lors du CODERST

1 – réalisation d'une étude acoustique afin de contrôler le respect de l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement

2 – limitation des déplacements et promotion des modes de déplacement collectifs par tous les moyens économiquement et techniquement acceptables, notamment au travers du plan de déplacement de l'entreprise.

II Réserve sur le dossier devant faire l'objet d'un complément à transmettre à mes services avant passage au CODERST

- Mise à jour de l'évaluation des risques sanitaires avec les données correspondant au flux des émissions atmosphériques liées au trafic induit par l'entreprise au plus près de la zone habitée, le long de la D 208.

Le service Impact des Activités Humaines de la Direction de la Sécurité Sanitaire et de la Santé Environnementale de l'ARS reste à votre disposition pour toute information complémentaire.

Pour le Directeur Général et par délégation,
La Directrice de la sécurité sanitaire et de la santé
environnementale



Docteur Carole BERTHELOT