



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Hauts-de-France  
sur le projet de création d'une plateforme logistique sur la commune  
de Saint Crépin Ibouvillers (60)  
Étude d'impact v1 du 17 octobre 2025**

n°MRAe 008758/GUNENV et 008838/A P

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 13 janvier 2026. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de création d'une plateforme logistique à Saint Crépin Ibouvillers, dans le département de l'Oise.*

*Étaient présents et ont délibéré : Gilles Croquette, Hélène Foucher, Philippe Gratadour, Guy Hascoët, Valérie Morel, Pierre Noualhaguet, Anne Pons et Martine Ramel.*

*En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires le 30 août 2022, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.*

\* \*

*En application de l'article R. 122-7-I du Code de l'environnement, le dossier a été transmis à la MRAe le 13 novembre 2025, par la DREAL Hauts-de-France unité départementale de l'Oise et la Communauté de communes des Sablons, pour avis.*

*En application de l'article R. 122-6 du Code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.*

*En application de l'article R. 122-7 III du Code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 19 novembre 2025 :*

- le préfet du département de l'Oise ;*
- l'agence régionale de santé Hauts-de-France.*

*Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.*

*Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de l'autorité décisionnaire, du maître d'ouvrage et du public, auxquels il est destiné.*

*Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer le projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.*

*Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.*

*Le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage (article L.122-1 du Code de l'environnement).*

*L'autorité compétente prend en considération cet avis dans la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet. Elle informe l'autorité environnementale et le public de la décision, de la synthèse des observations ainsi que de leur prise en compte (article L.122-1-1 du Code de l'environnement).*

## Synthèse de l'avis

*Cette synthèse a pour objectif de faire ressortir les enjeux principaux identifiés par la MRAe et les pistes prioritaires d'amélioration du dossier et du projet, et les recommandations associées.*

*L'avis détaillé présente l'ensemble des recommandations de l'autorité environnementale dont il convient de tenir compte afin d'assurer la clarté du dossier, la qualité de l'évaluation environnementale, la prise en compte de l'environnement et de la santé, ainsi que la bonne information du public.*

Le projet présenté par la société PRD (Percier réalisation et développement) pour une utilisation par la société « Action Logistics France » porte sur la création d'une plateforme logistique Seveso seuil bas de 18 hectares sur le territoire de la commune de Saint-Crépin-Ibouwillers dans le département de l'Oise.

L'étude d'impact a été réalisée par le bureau d'étude SOCOTEC.

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont relatifs aux risques technologiques et à la mobilité.

Le résumé non technique de l'étude d'impact doit inclure des cartes de synthèse des enjeux, des dangers et des impacts.

L'étude de dangers présente les risques accidentels associés aux activités du site, ainsi que les moyens mis en œuvre pour les prévenir ou en maîtriser les effets.

L'analyse des modélisations des phénomènes dangereux étudiés (incendie et fumées toxiques) met en évidence des effets thermiques sur une dizaine de mètres sur les terrains agricoles au nord du projet.

Au regard des mesures de maîtrise des risques prises ou prévues, elle met en évidence l'absence de risque d'accidents majeurs sur site et l'absence d'impact sur la visibilité en cas d'incendie, notamment sur l'autoroute A16.

L'étude du trafic doit être complétée pour intégrer les mesures prises ou prévues pour inciter les salariés à l'utilisation de moyens de transport autres que la voiture individuelle.

## Avis détaillé

### I. Présentation du projet

Le projet présenté par la société PRD-Percier réalisation et développement pour une utilisation par la société « Action Logistics France » porte sur la création d'une plateforme logistique de 18 hectares sur le territoire de la commune de Saint-Crépin-Ibouwillers dans le département de l'Oise.

Le futur entrepôt est destiné à la société Action Logistics France pour y stocker des produits de grande consommation à destination des particuliers, avant expédition vers ses magasins. Au regard des volumes et des produits concernés, le site sera classé Seveso Seuil Bas.

Le projet prévoit la réalisation d'un bâtiment de 81 375 m<sup>2</sup> avec notamment :

- six cellules de 11 860 m<sup>2</sup> environ ;
- deux cellules spécifiques dédiées aux produits dangereux (liquides inflammables et aérosols) respectivement de 1 440 m<sup>2</sup> et 1 996 m<sup>2</sup>, au sud du bâtiment ;
- une zone couverte de 2 492 m<sup>2</sup> dédiée aux emballages retours (cartons et plastiques en provenance des magasins Action de la région) ;
- deux bâtiments de bureaux accolés aux façades ouest et est de l'entrepôt au droit des cellules 3 et 4 ;
- les locaux techniques nécessaires au bon fonctionnement du site (locaux de charge, groupe électrogène, sprinkler<sup>1</sup>, ...) ;
- des panneaux photovoltaïques en toiture des cellules C1 à C6 ;



*Plan de masse du projet (étude d'impact - page 15)*

1 Le sprinkler est une installation fixe d'extinction automatique à eau installée généralement au plafond, afin d'arroser par brumisation la zone enflammée.

Le projet prévoit un effectif de 662 personnes, dont 580 personnes pour la partie logistique et administrative. Le fonctionnement des installations se fera *a minima* entre trois heures et minuit, six jours sur sept, la possibilité d'un fonctionnement continu est cependant envisagée.

Le projet consommera en phase d'exploitation 3 200 MWh/an d'électricité ainsi que 4 680 m<sup>3</sup>/an d'eau pour les besoins sanitaires et l'entretien des locaux. 32 500 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques en toiture sont prévus et réinjecteront directement sur le réseau de distribution une production d'environ 7 700 MWh par an.

Le projet s'implantera sur une emprise de 18 hectares de terres agricoles au sein de la zone d'activité des Sablons dont il constitue la première tranche.

Le projet est entouré par les terrains non aménagés de la zone d'activité au nord, le parc d'activité de la Reine Blanche et l'autoroute A16 à l'est et au sud-est et des parcelles agricoles.



Voisinage du site (étude de dangers - page 14)

Au titre de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, le projet est soumis à :

- autorisation au titre des rubriques 1510 (entrepôt de stockage couvert), 1450 (solides inflammables), 4001 (installations présentant un grand nombre de substances ou mélanges dangereux), 4320 (aérosols inflammables), 4330 (liquides inflammables de catégorie 1), 4718 (gaz inflammables liquéfiés) et 2718 (transit, regroupement ou tri de déchet dangereux) ;
- enregistrement au titre des rubriques 4331 (liquides inflammables de catégorie 2 ou 3) et 2714 (Transit, regroupement, tri ou de déchets non dangereux) ;
- déclaration au titre des rubriques 1436 (Stockage de liquides de point éclair compris entre 60°C et 93°C), 2910 (installations de combustion), 2925 (ateliers de charge d'accumulateurs électriques), 4510 (produits dangereux pour l'environnement aquatique de catégorie 1), 4801 (houille, coke, lignite, charbon de bois, goudron, asphalte, brais et matières bitumineuses).

Il est également soumis à autorisation loi sur l'eau au titre de la rubrique 2.1.5.0 pour le rejet des eaux pluviales dans le milieu naturel.

Le projet est soumis à évaluation environnementale en application des rubriques « 1-b) Établissements entrant dans le champ de l'article L. 515-32 du Code de l'environnement » (Sites Seveso) et « 39-a) travaux et constructions créant une emprise au sol au sens de l'article R. 420-1 du Code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup> » de l'annexe à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement.

Le dossier comprend une étude d'impact et une étude de dangers.

## **II. Analyse de l'autorité environnementale**

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'étude d'impact a été réalisée par le bureau d'étude SOCOTEC (étude d'impact – page 1).

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux essentiels, relatifs aux risques technologiques et à la mobilité .

### **II.1 Résumé non technique**

Le résumé non technique doit constituer la synthèse de l'évaluation environnementale et comprendre l'ensemble des thématiques traitées dans celui-ci. Il doit participer à l'appropriation du document par le public et se doit donc d'être pédagogique, illustré et compréhensible par tous.

Le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un fascicule séparé de 22 pages qui présente la localisation du projet, ses enjeux résiduels ainsi que les principales mesures prises ou prévues pour limiter les impacts. Il manque cependant des cartes de synthèse des enjeux, des dangers et des impacts.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *de compléter le résumé non technique, notamment avec des cartes des enjeux, des dangers et des impacts ;*
- *d'actualiser le résumé non technique suite aux compléments apportés à l'étude d'impact dans le cadre du présent avis.*

### **II.2 Articulation du projet avec les plans-programmes et les autres projets connus**

L'articulation du projet avec les plans, programmes et schémas opposables est abordée page 234 et suivantes de l'étude d'impact.

L'analyse prend notamment en compte le projet de modification du plan local d'urbanisme de Saint-Crépin-Ibouwillers. Le projet serait ainsi conforme à l'ensemble des dispositions applicables, y compris à l'article 1AUi 7 sur les besoins en stationnement qui passeraient d'une place tous les 150 m<sup>2</sup> à une tous les 350 m<sup>2</sup> de surface de plancher du projet.

L'étude d'impact a également pris en compte les avis et décisions de l'autorité environnementale émis pour les projets situés à proximité afin d'analyser les effets cumulés.

L'analyse conclut à des impacts cumulés modérés liés aux augmentations du trafic routier et aux émissions atmosphériques associées.

### **II.3 Scénarios et justification des choix retenus**

L'étude ne propose aucune variante d'implantation. La société PRD a remporté l'appel à projet de la communauté de communes et de la mairie de Saint Crépin Ibouvillers qui projettent depuis une dizaine d'années de créer sur cet emplacement une zone de développement économique.

PRD avait toutefois répondu à l'appel à projet au regard :

- du dynamisme de la zone d'étude, qui accueille un développement économique continu depuis plusieurs années, avec notamment la ZAC les Vallées et du Parc d'Activité de la Reine Blanche ;
- de la proximité avec l'autoroute A16, qui permet d'éviter d'emprunter systématiquement l'A1.

### **II.4 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences**

#### **II.4.1 Risques technologiques**

##### **➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés**

L'environnement immédiat du projet est composé de terrains agricoles, du parc d'activité de la Reine Blanche et de l'autoroute A16 à environ 200 mètres à l'est. Les habitations les plus proches sont à environ 650 mètres à l'entrée de la commune de Lormaison.

Les principaux phénomènes dangereux redoutés sont l'incendie, l'explosion et la dispersion de substances toxiques, notamment en cas d'incendie (fumées toxiques, substances en suspension, produits de décomposition).

Le site est hors des aléas inondations connus.

##### **➤ Qualité de l'évaluation environnementale**

L'étude présente les potentiels dangers liés à l'activité, au stockage des différents produits présents sur site ainsi que ceux liés aux activités connexes. La caractérisation des potentiels de dangers paraît complète et bien documentée.

L'étude de dangers recense également les accidents survenus sur des installations similaires, industrielles ou non, ainsi que les mesures mises en place sur site au regard de cette analyse. Elle distingue les événements liés aux stockages des divers types de substances tels que les aérosols et les liquides inflammables, et ceux liés aux panneaux photovoltaïques et aux batteries.

L'analyse des risques conclut que le risque d'incendie est prédominant dans les stockages, qu'il s'agisse de matériaux combustibles ou de substances dangereuses inflammables.

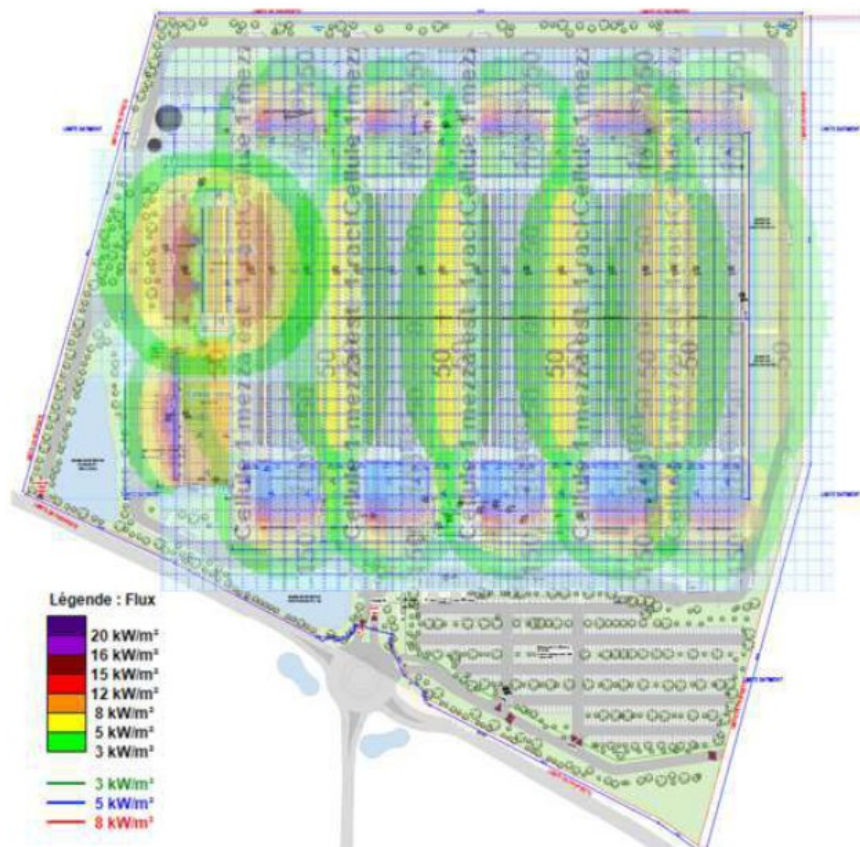
Un risque explosion existe également, principalement au droit du local de charge et de certains produits dangereux, auquel vient s'ajouter le risque de déversement accidentel. Des mesures de prévention et de protection organisationnelles sont retenues par le maître d'ouvrage en conclusion de cette étude (étude de danger – page 69).

L'évaluation préliminaire des risques a été conduite conformément à la circulaire du 20 octobre 2010. Elle débouche sur l'identification des scénarios qui font l'objet d'une étude dans la partie modélisation. (étude de danger – page 126)

Sont ainsi retenus une dizaine de scénarios qui font l'objet de modélisations thermiques, avec l'incendie des cellules de produits combustibles, liquides inflammables, aérosols et retours et sur les fumées en fonction du type de produits stockés, étendus aux différentes configurations des cellules (surfaces, murs coupe-feu...).

L'analyse des modélisations thermiques conclut à :

- l'absence d'effets thermiques de plus de 3 kW/m<sup>2</sup> hors-site, avec des flux sortant sur les secteurs agricoles au nord du site sur quelques mètres ;
- l'absence de propagation d'un incendie sur site, la durée de feu étant inférieure à la tenue théorique des parois séparatives ;
- des effets thermiques créant des zones d'effets graves à très graves pour la vie humaine sur les cours camions et certaines voiries en cas d'incendie, notamment pour les cellules en limites de bâtiment.



Enveloppe des effets thermiques des scénarios incendie étudiés (résumé de l'étude de dangers - page 10)

L'analyse des modélisations de la dispersion des fumées conclut à :

- l'absence de risque de toxicité aiguë à hauteur d'homme (1,80 mètre) ;
- des effets en hauteur avec des effets à partir de 83 mètres de hauteur à une distance de 30 mètres du bâtiment ;
- des effets en hauteur sur site avec des effets à 33 mètres de hauteur à une dizaine de mètres du bâtiment ;

- l'absence d'effets en hauteur dans le cas d'un incendie d'entrepôt ;
- pour tous les scénarios étudiés l'absence de perte de visibilité au sol au droit des voiries proches, notamment l'autoroute A16.

### Moyens de prévention, de protection et d'intervention

L'étude de dangers détaille, page 77 et suivantes, les mesures de prévention et de protection prises ou prévues afin de maîtriser un incendie. Une carte de la localisation des murs coupe-feu, et des principaux moyens incendie est présente page 201 en conclusion de l'étude de danger.

Ces moyens incluent notamment :

- les dispositions constructives du bâtiment, avec notamment les murs coupe-feu et le désenfumage ;
- une détection incendie couplée à un système d'extinction automatique type sprinkler adapté avec une cuve d'eau de 600 m<sup>3</sup> ;
- des extincteurs et des robinets d'incendie armés (RIA) ;
- une réserve d'eau incendie sur-pressée de 2 450 m<sup>3</sup>, servant à alimenter les rideaux d'eau et les poteaux incendie ;
- des rideaux d'eau sous toiture au droit des parois séparatives entre les cellules, alimentés par la réserve incendie dont 1 010 m<sup>3</sup> sont dédiés aux colonnes d'aspersion ;
- 14 poteaux incendie répartis à l'intérieur du site alimentés par la réserve incendie ;
- un bassin de rétention étanche des eaux d'extinction et pluviales de 7 127 m<sup>3</sup> ;
- deux rétentions étanches, déportées et enterrées de 762 et 189 m<sup>3</sup> spécifiques aux cellules de stockage des liquides inflammables et aérosols.

Les besoins en eau ont été calculés à l'aide du guide technique D9<sup>2</sup>, conduisant à un besoin de 720 m<sup>3</sup>/h d'eau pendant deux heures, soit 1 440 m<sup>3</sup>, dans le cas majorant d'un incendie d'une cellule de 12 000 m<sup>2</sup>. Ces besoins sont atteints à l'aide des moyens susmentionnés.

La rétention des eaux d'extinction a été dimensionnée à 4 962 m<sup>3</sup> en application du guide pratique D9A<sup>3</sup>. Considérant que le bassin de rétention étanche servira également à la collecte des eaux pluviales de voirie, son dimensionnement a été calculé à 7 127 m<sup>3</sup> en suivant la doctrine de la DREAL Hauts-de-France<sup>4</sup> en prenant en compte une pluie trentennale<sup>5</sup>. (étude de danger – page 105).

Au regard des dispositions techniques, organisationnelles et des modélisations réalisés, l'étude de dangers conclut à l'absence de risques d'accidents majeurs (étude de dangers – page 199).

L'autorité environnementale n'a pas de remarque sur cette partie.

## **II.4.2 Mobilité**

### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet sera desservi par un carrefour giratoire implanté au droit de la route communale avant de rejoindre la RD205 accueillant un flux routier croissant à l'approche de l'accès-sortie n°13 de l'autoroute A16 situé à environ six kilomètres sur la commune de Méru.

<sup>2</sup> D9 – Guide pratique d'appui au dimensionnement des besoins en eau pour la défense contre l'incendie du CNPP

<sup>3</sup> D9A – Guide pratique de dimensionnement des retenues des eaux d'extinction du CNPP

<sup>4</sup> Doctrine sur la gestion des eaux pluviales au sein des ICPE soumises à autorisation (DREAL HdF – janvier 2017)

<sup>5</sup> Une pluie trentennale est une pluie ayant une probabilité de survenir une fois sur 30 chaque année.

Le trafic attendu pour la plateforme logistique est estimé à 240 poids-lourds et 1040 véhicules légers par jour.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte du trafic

L'étude d'impact comprend dans son état initial un inventaire des voies routières à proximité avec une carte de localisation par rapport au projet et trafics quotidiens relevés en 2014-2015 par le gestionnaire des routes départementales. Les valeurs des comptages routiers sur l'autoroute A16 ne sont pas précisées, alors que celle-ci sera l'accès privilégié du projet au réseau national de transport (étude d'impact – page 73).

Une étude de trafic avait été réalisée en 2023 lors d'un précédent projet d'aménagement, et a été mise à jour. Elle analyse la circulation à horizon 2027, prenant en compte la mise en service du projet, et à horizon 2031, le développement complet du parc des Sablons.

La prise en compte du développement complet du Parc des Sablons génère une augmentation de trafic sur la D205, comprise entre +20 et +150 UVP/h par sens entre Villeneuve-les-Sablons et l'autoroute A16, par rapport à une situation 2031 sans projet. L'analyse du fonctionnement des carrefours sur cet itinéraire montre que les giratoires existants, y compris ceux intégrant des aménagements projetés avec la D937 et la D609, demeurent dimensionnés pour absorber les flux prévisionnels aux heures de pointe.

En trafic journalier moyen, le développement du parc entraîne une hausse sensible des circulations sur la D205 et la D105. Les trafics tous véhicules augmentent de +9 % sur la section très fréquentée entre l'A16 et la D927, et jusqu'à +26 % sur la section la moins fréquentée entre la D923 et le Bois-Famin. Les hausses sont plus marquées pour les poids-lourds, avec une augmentation de +45 % sur la section A16–D927 et pouvant atteindre +204 % sur la section D923–rue du Bois-Famin.

Les mesures de réduction des impacts à l'échelle du projet sont très générales et concernent la bonne gestion des poids-lourds (optimisation des chargements et de la circulation notamment). Concernant les déplacements des salariés, le projet propose une sensibilisation au covoiturage et à l'usage des transports en commun, et la mise en place d'un abri pour les deux roues. L'étude ne détaille toutefois pas les moyens incitatifs prévus pour les 660 futurs salariés du site.

*L'autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact sur le trafic en détaillant les mesures d'incitation au covoiturage et à l'usage des moyens de transports en commun envisagés à l'échelle du site.*