



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION  
HAUTS-DE-FRANCE

Direction Régionale de l'Environnement, de  
l'Aménagement et du Logement Hauts-de-France

Numéro d'enregistrement :

Références :

N°S3IC : 38-983

Lille, le

27 NOV. 2017

### AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Demandeur	<u>HES LOGISTIQUE</u>
Commune	SAINT-QUENTIN
Objet	Demande d'autorisation ICPE et de Permis de Construire pour l'exploitation et la construction d'un bâtiment logistique
Référence	Dossier déposé le 03 janvier 2017 et complété le 10 août 2017 à la Préfecture de l'Aisne Dossier Permis de construire déposé le 31 janvier 2017 et complété le 16 mai 2017 à la Mairie de Saint-Quentin

Le projet visé ci-dessus est soumis à étude d'impact au titre des rubriques 1 et 39 du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement.

En application de l'article L122-1 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 référencée HES – Saint-Quentin / 6430344-1 contenue dans les dossiers de demande d'autorisation ICPE et de permis de construire.

#### Présentation du projet

La société HES LOGISTIQUE souhaite exploiter un nouvel entrepôt logistique sur le parc d'activités des Autoroutes, sur la commune de Saint-Quentin. Cet entrepôt permettra les activités de stockage, de gestion des stocks, de gestion des flux amont/aval, de préparation de commandes, de conditionnement à façon puis de distribution.

Les principaux produits amenés à être stockés dans le futur entrepôt seront des produits combustibles, des aérosols et des liquides inflammables.

Le projet consiste à terme à l'exploitation d'un d'entrepôt couvert supérieur à 900 000 m<sup>3</sup> assurant le stockage de plus de 10 000 tonnes de liquides inflammables.

L'entrepôt sera construit sur un terrain d'environ 151 436 m<sup>2</sup> et comprendra :

- 14 cellules de stockage dont 6 cellules classiques de 5 760 m<sup>2</sup> et 8 cellules "dédiées" de 3 480 m<sup>2</sup> pour le stockage en racks des liquides inflammables en petits contenants ;
- 4 locaux de 120 m<sup>2</sup> pour le stockage de liquides inflammables en grand contenant (GRV, fûts...);
- des bureaux + locaux sociaux ;
- des locaux techniques.

Le reste du terrain sera occupé par des espaces verts engazonnés et par des bassins utiles au fonctionnement du site.

Le site est accessible par le Nord depuis la RD68.

## I. Qualité de l'étude d'impact

### I.1. Notion de programme

Le projet HES Logistique ne s'inscrit pas dans un programme au sens du Code de l'Environnement et plus particulièrement du II de son article L122-1.

## **I.2. Résumé non technique**

Le résumé non technique aborde tous les éléments du dossier. Il permet au public d'avoir une connaissance de contexte et des caractères du projet, des contraintes et enjeux environnementaux relatifs au site retenu, des raisons motivant le choix du site, des impacts du projet et des mesures proposées. Néanmoins, il aurait gagné en clarté en l'illustrant davantage (ex : cartographies/plan, photographie/photomontage...).

## **I.3. État initial, analyse et mesures envisagées**

Le dossier présente une analyse de l'état initial et de son environnement ainsi qu'une analyse des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales (richesses naturelles, espaces naturels agricoles, zones à enjeux particuliers, eau, air, sol/sous-sol, bruit, déchets, énergie et santé publique). L'analyse des impacts est menée en fonction des enjeux exposés. L'impact du projet en phase chantier est également pris en compte.

Compte tenu de la nature du projet et des caractéristiques du milieu avoisinant, l'autorité environnementale considère que les enjeux environnementaux sont limités. Toutefois, ils concernent les impacts potentiels sur la ressource en eau et le trafic. L'établissement mettra notamment en œuvre des techniques adaptées en matières de rejet d'eaux pluviales pour limiter la charge polluante et donc son impact sur le milieu naturel.

### **Paysage**

Le projet est situé dans l'unité paysagère de la grande plaine agricole du Vermandois. Il s'insère dans la zone d'activité du parc des Autoroutes, mais aussi dans les paysages agricoles à l'Ouest et au Sud, ainsi que les autoroutes A26 et A29 à l'Ouest, et le paysage urbain de Saint-Quentin à l'Est du site.

L'aménagement du site prévoit des plantations d'arbres, l'engazonnement, l'unité de l'architecture et des matériaux des bâtiments avec le voisinage. Le dossier indique que ce verdissement permettra un développement de la biodiversité.

### **Biodiversité/faune/flore**

Les ZNIEFF (Zone Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique) les plus proches sont les suivantes :

- À environ 1,5 km au Sud-Est du site se trouve la ZNIEFF de type 1 « Haute et moyenne vallée de la Somme entre Croix-Fonsommes et Abbeville », correspondante à la grande vallée tourbeuse alcaline de la Somme.
- À environ 3,5 km au Nord-Ouest du site se trouve la ZNIEFF de type 2 « Bois d'Holnon », reposant au milieu des cultures du Vermandois.
- À environ 4 km au Sud-Est du site se trouve la ZNIEFF de type 1 « Marais d'Isle et d'Harly », comprenant les « Marais d'Isle » et les « Marais d'Harly », tous deux enclavés entre l'agglomération Saint-Quentinoise et les cultures du Vermandois.

Les distances de ces ZNIEFF au projet et l'absence de lien fonctionnel manifeste ne laissent pas présager d'impact du projet sur leurs enjeux de conservation.

La zone d'étude est située à l'écart des réservoirs de biodiversité et des corridors identifiés dans les études du Schéma Régional de Cohérence Écologique.

Un site Natura 2000 se trouve à environ 4 km du site, classé Zone de Protection Spéciale (ZPS.) FR2210026 du Marais d'Isle.

Le projet n'est pas susceptible d'interagir avec les objectifs de conservation du site Natura 2000.

### **Gestion de l'eau**

La consommation d'eau est liée principalement aux usages des sanitaires. Le site sera alimenté par le réseau public.

Il n'y a pas d'utilisation d'eau dans le procédé industriel. Les eaux pluviales non polluées de toitures seront contenues dans un bassin étanches de 3 000 m<sup>3</sup>, puis transférées par surverse vers le bassin d'infiltration du parc des Autoroutes. En fonctionnement accidentel (pollution, eaux incendie), les effluents du site seront dirigés vers un bassin de rétention étanche de 3 000 m<sup>3</sup> aménagé sur le site. Une vanne de barrage permettra d'isoler le réseau d'eaux pluviales du site de l'extérieur. Les eaux polluées seront évacuées comme déchets vers une filière de traitement adaptée.

Le dossier comporte un examen de la compatibilité du projet avec les dispositions du SDAGE Artois-Picardie 2016-2021. Aucune incompatibilité n'est mise en évidence et les mesures prises sur le site sont mises en parallèles avec les obligations du SDAGE s'appliquant à lui.

### **Transports et déplacements**

Le dossier présente une estimation de l'impact du projet sur le trafic.

Le trafic routier lié à l'exploitation est dû aux poids lourds (PL) (livraison de matières premières, inter-dépôt, expéditions des commandes et divers déchets, visiteurs...).

Aussi le projet générera un passage sur les axes permettant l'accès au site d'environ 195 véhicules par jour en moyenne soit 390 véhicules dans les deux sens.

Notons que les RD68 et RD68E sont des voies de desserte à l'intérieur d'une ZAC avec des trafics actuels limités. Aussi, la part de trafic attribuable au projet, bien que modéré, est non négligeable. Toutefois, le trafic prévisionnel sur les voies impactées reste modéré.

### **Santé et environnement**

Le site se situe dans une zone d'activité économique, contiguë à une autoroute. L'établissement recevant du public (ERP) le plus proche est le concessionnaire Citroën localisé à environ 1 km au Nord-Est du site.

L'activité sera génératrice de rejet atmosphérique, lié à la mise en place d'une chaufferie. Il faudra également ajouter les sources d'émissions atmosphériques des gaz de combustion émis par les véhicules.

Les déchets, produits de manière limitée, seront éliminés dans des filières dûment autorisées.

La principale nuisance sonore liée à l'activité est occasionnée par le trafic routier et donc principalement les expéditions et livraisons de marchandises. Afin d'évaluer l'impact des émissions sonores générées par le projet HES Logistique, une étude acoustique a été réalisée. Compte tenu de la présence à proximité de sites industriels et de l'autoroute A26, le bruit résiduel est élevé. C'est pourquoi, l'Autorité Environnementale recommande qu'une étude acoustique vérifie que les installations, une fois en exploitation, permettent effectivement l'obtention de niveaux acoustiques conformes aux exigences réglementaires.

L'évaluation du risque sanitaire a été réalisée et elle conclut à un risque acceptable.

Par rapport aux enjeux présentés, le dossier a correctement analysé de manière proportionnée l'état initial et ses évolutions pour les enjeux considérés.

Les impacts sont bien identifiés et bien traités. Le dossier prend bien en compte les incidences directes et indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement.

### **Risques accidentels**

L'étude de dangers contient un résumé non technique faisant apparaître les résultats de l'analyse des risques.

Les dangers liés au fonctionnement du site seront principalement l'incendie d'une cellule.

Pour chacun des phénomènes dangereux étudiés, des zones d'effets thermiques ont été déterminées. Aucun des phénomènes dangereux modélisés n'a d'effets à l'extérieur du site. Une cartographie de ces effets est présentée dans le dossier.

Les mesures techniques et organisationnelles visant à réduire les potentiels de dangers sont explicitées et justifiées dans le dossier.

L'étude conclut à un niveau de risque global compatible avec les objectifs définis par la réglementation ICPE.

### **I.4. Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement**

L'analyse du projet au regard des autres solutions étudiées a conduit la société HES Logistique à choisir le site de Saint-Quentin pour notamment la situation du site dans le pars d'activités des Autoroutes et la proximité des grands axes routiers et de la localisation d'un premier entrepôt de la société HES Logistique existant de l'autre côté de la RD68E.

### **I.5. Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet**

La méthodologie utilisée pour évaluer les impacts du projet s'inscrit dans le cadre des textes législatifs et réglementaires en vigueur et s'appuie sur les guides reconnus par le Ministère en charge de l'Environnement. L'exploitant a fait appel à des bureaux d'études spécialisés.

## **II. Conclusion**

Le dossier est de bonne qualité et permet de rendre compte des justifications du projet de ses impacts potentiels.

Les justifications ont bien pris en compte les objectifs de protection de l'environnement à savoir : réduction du risque à la source, biodiversité, paysages, ressources (eau, air, sols).

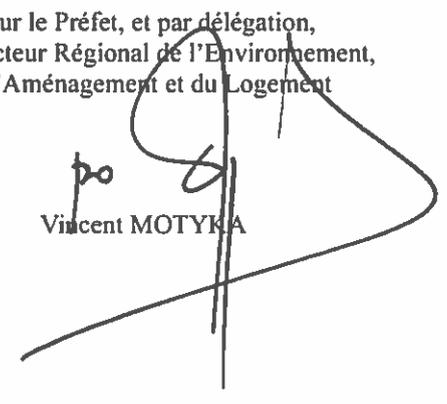
Le risque accidentel, principale problématique pour ce type d'activité, est correctement développé, l'exploitant prévoit de mettre en œuvre les mesures techniques et organisationnelles visant à en réduire les effets potentiels.

En outre, l'Autorité Environnementale indique que le dossier aurait gagné en qualité en illustrant davantage le résumé » non technique (ex : cartographies/plan, photographie/photomontage...).

Enfin, l'autorité environnementale recommande la réalisation d'une étude acoustique pour vérifier que les installations, une fois en exploitation, permettent effectivement l'obtention de niveaux acoustiques conformes aux exigences réglementaires.

En conclusion, il peut être considéré que le projet prend suffisamment en compte les enjeux relatifs à l'insertion environnementale du projet.

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

  
Vincent MOTYKA

