

MAITRE D'OUVRAGE



**ZI du Porzo, 56700 KERVIGNAC**

OBJET

**DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE  
NOUVELLE UNITE DE PRODUCTION DE PRODUITS ALIMENTAIRES  
A SAINT-QUENTIN (02)**

**MEMOIRE DE REPONSE A L'AVIS DE L'AUTORITE  
ENVIRONNEMENTALE (MRAE)**

**N°21038**

**DATE** Janvier 2022



**GROUPE I D E C**

**CABINET D'ÉTUDE ET DE CONSEIL EN INDUSTRIE & EN AGROALIMENTAIRE**

# SOMMAIRE

<b>AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE</b>	<b>3</b>
<b>REPONSES AUX OBSERVATIONS</b>	<b>5</b>
1. LE RESUME NON TECHNIQUE	5
2. ARTICULATION DU PROJET AVEC LES PLANS ET PROGRAMMES ET LES AUTRES PROJETS CONNUS	5
3. SCENARIOS ET JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS	21
4. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT, INCIDENCES NOTABLES PREVISIBLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET ET MESURES DESTINEES A EVITER, REDUIRE ET COMPENSER CES INCIDENCES	22
4.1. Consommation d'espaces	22
4.2. Milieux naturels et biodiversité	23
4.3. Eau	30
4.4. Risques technologiques	36
4.5. Nuisances sonores et olfactives	39
4.6. Énergie, climat et qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier et avec les activités du site industriel	41

# AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

---

Dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale pour la création d'une nouvelle unité de fabrication de produits alimentaires CITE MARINE à SAINT-QUENTIN, l'autorité environnementale (Mission Régionale d'Autorité Environnementale Hauts-de-France – MRAe Hauts-de-France) a été saisie pour rendre un avis sur le dossier.

L'avis, référencé n° MRAe 2021-5891 a été rendu le 11 janvier 2022. La synthèse de cet avis est présentée ci-après :

## Synthèse de l'avis

La société Cité Marine a pour projet de bâtir puis exploiter une unité de fabrication de produits alimentaires surgelés à base de poissons et à terme de végétaux, sur la commune de Saint-Quentin, dans le département de l'Aisne.

La production quotidienne de produits finis est estimée à 70 tonnes.

Le projet s'implantera sur une parcelle de terrain de la zone d'activités « le parc des autoroutes », d'une superficie de 6,77 hectares, et comprendra environ 13 209 m<sup>2</sup> de bâtiments.

Dans sa phase d'exploitation, l'effectif prévisionnel de l'unité comptera 350 salariés.

L'activité nécessite la production de froid qui classe le site en autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

Le porteur de projet a décidé de déposer une demande d'autorisation environnementale avec une étude d'impact, car il avait envisagé initialement être soumis à autorisation au titre de la directive IED<sup>1</sup> ce qui n'est plus le cas, le projet initial ayant été réduit.

Le dossier nécessite d'être complété et précisé concernant les approvisionnements et leurs impacts, les lieux de traitement des déchets envisagés, en lien avec la conformité au plan régional de prévention et de gestion des déchets<sup>2</sup> (PRPGD), le rapport acoustique, l'étude de trafic, les émissions atmosphériques et de gaz à effet de serre dues au projet lui-même, les mesures correctives prévues.

Concernant la biodiversité locale, l'étude conclut à des impacts faibles. Toutefois, au vu de la proximité du site Natura 2000 « Marais d'Isle » à environ 3,5 kilomètres, il conviendrait de compléter l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 et de préciser les mesures prévues pour réduire l'impact sur la biodiversité, notamment pour ce qui concerne les espèces exotiques envahissantes et les pollutions lumineuses. Par ailleurs, l'étude des impacts sur la biodiversité devrait être complétée pour ce qui concerne ceux dus aux approvisionnements, après avoir précisé leur nature et leurs origines

Concernant la protection de la ressource en eau, des garanties sont à apporter sur la capacité d'alimentation en eau potable et la capacité de la station d'épuration à recevoir les rejets du projet sans impact supplémentaire sur la Somme.

L'évaluation quantitative des émissions de gaz à effet de serre requiert une actualisation rattachée au projet. Les mesures prévues pour les réduire doivent être précisées, leur impact chiffré, leur mise en œuvre explicitée dans la description du projet.

L'ensemble des recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Le présent document apporte des éléments de réponse aux observations et recommandations formulées par l'autorité environnementale. Afin de faciliter la prise de connaissance de ces éléments, l'avis détaillé est repris en encadré point par point et des réponses sont apportées à chacun de ces points.

# REPONSES AUX OBSERVATIONS

---

## 1. Le résumé non technique

---

Le résumé non technique fait l'objet d'un fascicule séparé et présente le projet, les enjeux environnementaux, l'analyse des incidences du projet sur l'environnement, les effets cumulés avec d'autres projets, et le récapitulatif des mesures prévues pour limiter les impacts du projet et les coûts associés.

Le résumé mériterait d'être complété d'une présentation de l'adéquation du projet aux plans et programmes.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique par la présentation de l'articulation du projet avec les plans et programmes et de l'actualiser, après compléments de l'étude d'impact.*

Le résumé non technique a été complété en intégrant les éléments demandés.

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

---

L'étude d'impact examine l'articulation du projet avec le plan local d'urbanisme intercommunal habitat déplacements (PLUi-HD) de l'agglomération du Saint-Quentinois (pages 89 et suivantes), le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie (pages 122 et suivantes), le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Haute-Somme (pages 119 et suivantes), le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Hauts-de-France (pages 190 et suivantes) et le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) (page 154 et suivantes).

Il est à noter qu'en application de la loi portant sur la nouvelle organisation territoriale (NOTre), le schéma régional climat air énergie (SRCAE) Picardie mentionné page 142 de l'étude d'impact, est intégré au SRADDET adopté le 4 août 2020.

L'étude d'impact précise que le terrain du projet est dans une zone d'activités économique, en zone urbaine Ueeb du PLUi-IHD, dont le règlement permet la réalisation du projet.

La compatibilité avec le SDAGE et le SAGE est assurée par la gestion des eaux telle que prévue.

La compatibilité avec le SRADDET est assurée notamment par la réduction des consommations d'énergies, des émissions de gaz à effet de serre et la gestion des déchets prévue.

Avec un tonnage annuel estimé de 2 450 tonnes, la gestion des déchets (qualification, quantification, tri, stockage, valorisation, enlèvement) constitue un enjeu fort du projet dans sa phase exploitation.

La région Hauts-de-France a adopté fin 2019 son plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) visant à améliorer le tri, à valoriser les déchets et à utiliser des modes de transport des déchets alternatifs à la route. La conformité de l'activité de production et de sa gestion des déchets avec le PRPGD sont exposées page 154 et suivantes de l'étude d'impact.

Selon l'étude, les volumes de déchets produits ne permettent pas d'envisager sur le site des filières de valorisation ou de recyclage.

Toutefois, des mesures sont prévues pour limiter l'impact lié aux déchets : réduction et tri au maximum de la production de déchets, stockage dans des locaux spécifiques et adaptés avant enlèvement, et traitement par des entreprises spécialisées et agréées.

Cependant, il conviendrait de préciser les lieux de traitement de ces déchets. En effet, il est indiqué, page 150 de l'étude d'impact, que Cité Marine portera son choix sur des entreprises avec lesquelles elle travaille sur son site actuel à Kervignac dans le département du Morbihan, et que le trafic induit est estimé à 3 véhicules par jour (tableau 35 page 161 de l'étude d'impact).

*L'autorité environnementale recommande de préciser les lieux de traitement des déchets envisagés, d'étudier l'impact de l'évacuation des déchets et de proposer, le cas échéant, des mesures complémentaires de réduction de ceux-ci.*

Concernant la gestion des déchets, le choix des entreprises de valorisation des déchets n'étant pas encore fait au stade d'avancement du projet, l'impact de l'évacuation des déchets peut difficilement être quantifié. Cependant, comme c'est le cas à Kervignac en Bretagne, CITE MARINE fera appel à des entreprises locales pour la valorisation de ses déchets. Les émissions de carbone associées devraient donc être similaires. L'étude d'impact a été modifiée en intégrant les filières locales de valorisation envisagées. Le tableau 32 modifié est repris ci-après :

Type de coproduits	Code déchets selon liste référencée à l'art. R541-7 CE	Type de déchets (Dangereux ou non)	Quantité Annuelle estimée avec 3 lignes process	Quantité Annuelle estimée avec 5 lignes process	Lieu et condition de stockage	Fréquence d'enlèvement	Filière de valorisation envisagée
Déchets recyclables (cartons, étuis, films étirables, film ensacheuses, papier de bureau)	20 01 01 20 01 39	Non dangereux	350	580	Compacteur au niveau de la plateforme déchets	1 à 2 fois par semaine	Cartonnier, recycleur
DNDAAE (Cartons paraffinés, sacs de mix et chapelure, sac de pomme de terre, support et étiquettes, etc.)	20 03 01	Non dangereux	220	420	Compacteur au niveau de la plateforme déchets	1 fois par semaine	Enfouissement
Déchets organiques (catégorie 3) (déchets de production tels que poissons, légumes, sauce, chapelure, mix produits finis, etc.)	02 02 02	Non dangereux	450	780	Benne de 15 m <sup>3</sup> au niveau de la zone déchets	2 fois par semaine	Méthanisation
Palettes bois cassées	20 01 38	Non dangereux			Empilement extérieur	A la demande	Recyclage
Huile végétale usagée et déchets du décanteur	02 02 03	Non dangereux	80	160	Cuves de stockage extérieures	2 fois par semaine	Recyclage
Piles usagées	20 01 33*	Dangereux	0.04	0.060	Boîtes de collecte de 3 kg au niveau des bureaux	A la demande	Elimination
Tubes fluorescents et ampoules	20 01 21*	Dangereux	0.01	0.020	Alvéoles et cartons dans l'atelier de maintenance	A la demande	Recyclage

Type de coproduits	Code déchets selon liste référencée à l'art. R541-7 CE	Type de déchets (Dangereux ou non)	Quantité Annuelle estimée avec 3 lignes process	Quantité Annuelle estimée avec 5 lignes process	Lieu et condition de stockage	Fréquence d'enlèvement	Filière de valorisation envisagée
Contenants vides souillés	15 01 10*	Dangereux	0.6	1.2	Local maintenance	A la demande	Traitement
DTQD : eau, acide de batteries	16 05 06*	Dangereux	0.6	0.8	Bidons de 20 ou 30 litres dans l'atelier de maintenance	A la demande	Traitement
Déchets d'Activités de Soins à Risques Infectieux : lames gélosées	18 01 03*	Dangereux	0.04	0.08	Fût de 30 litres dans le service qualité	Tous les 3 mois	Incinération
DID : aérosols	16 05 04*	Dangereux	0.05	0.1	Fût de 200 litres dans l'atelier de maintenance	A la demande	Traitement
Huile de vidange moteurs, huile hydraulique, huile thermique	13 02 05*	Dangereux	0.3	0.9	Cuve de 1000 litre au niveau du stock extérieur de la maintenance	A la demande	Recyclage
Graisses du prétraitement	02 02 04	Non dangereux	300	500	Cuves au niveau prétraitement EU	2 fois par semaine	Méthanisation
Fer, inox, cuivre, métaux divers	17 04 07	Non dangereux	1.5	3.5	Benne zone maintenance	A la demande	Recyclage
Déchets recyclables (bidons, huile, seau, bacs à œufs, big-bag de chapelure, palettes en plastique)	02 02 03	Non dangereux	2	4	Zone déchets	A la demande	Recyclage
<b>TOTAL</b>			1 405	2 451			



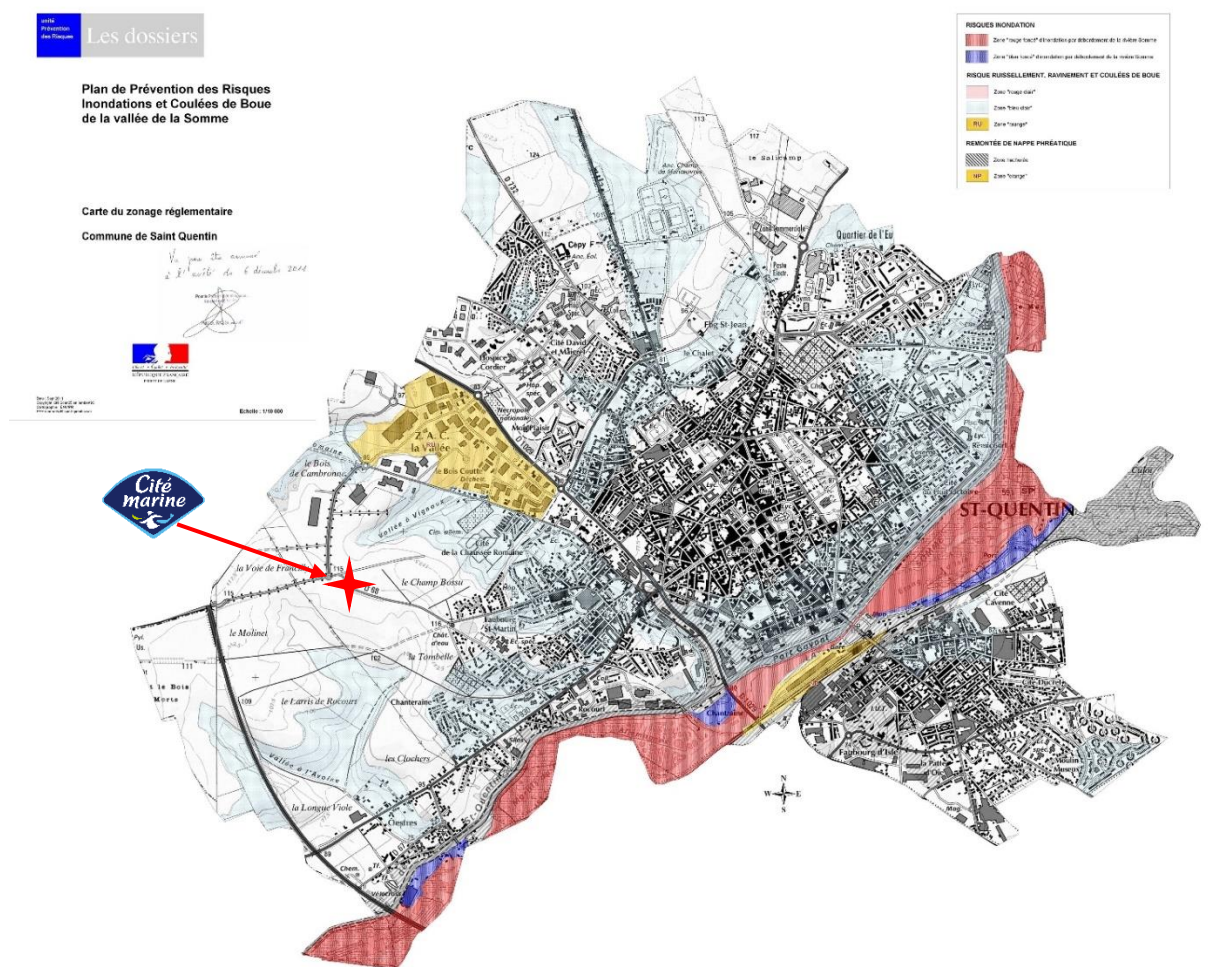
L'analyse de l'articulation du projet avec le plan de gestion des risques inondations Artois-Picardie (PGRI) n'est pas traitée.

*L'autorité environnementale recommande d'analyser l'articulation du projet avec le plan de gestion des risques inondations Artois-Picardie.*

Les projets connus et situés à proximité sont listés pages 194 et suivantes de l'étude d'impact. Aucun effet cumulé n'est identifié.

L'articulation du projet avec le plan de gestion des risques inondation Artois-Picardie est réalisée ci-après.

En préambule, l'extrait du plan du Plan de Prévention du Risque Inondation est repris ci-dessous et classe le terrain en zone blanche, non concernée par le risque d'inondation :



Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation a pour objectif de réduire les conséquences des inondations sur la vie et la santé humaine, l'environnement, le patrimoine culturel et l'économie.

Le PGRI du bassin Artois Picardie 2016 – 2021 a été adopté le 19 novembre 2015.

Le PGRI 2022 – 2027 n'est pas adopté à la date de la rédaction du rapport.

Pour cela, 5 objectifs déclinés en 16 orientations et 40 dispositions.



Ces objectifs sont complétés par des objectifs de gestions spécifiques à chaque bassin. Le projet CITE MARINE est situé dans le bassin de la Somme.

Le tableau ci-après étudie la conformité du projet CITE MARINE vis-à-vis des 40 dispositions générales.

Orientation	Disposition	Conformité du projet		Commentaires
		Conforme	Non conforme	
<b>Objectif n°1 : Aménager durablement les territoires et réduire la vulnérabilité des enjeux exposés aux inondations</b>				
<b>Orientation n°1 : Renforcer la prise en compte du risque inondation dans l'aménagement du territoire</b>	<b>Disposition 1 :</b> Respecter les principes de prévention du risque dans l'aménagement du territoire et d'inconstructibilité dans les zones les plus exposées	X		CITE MARINE n'est pas localisée dans une zone inondable
	<b>Disposition 2 :</b> Orienter l'urbanisation des territoires en dehors des zones inondables et assurer un suivi de l'évolution des enjeux exposés dans les documents d'urbanisme	X		Ne concerne pas directement CITE MARINE
	<b>Disposition 3 :</b> Développer la sensibilité et les compétences des professionnels de l'urbanisme pour l'adaptation au risque des territoires urbains et des projets d'aménagement dans les zones inondables constructibles sous conditions	X		
<b>Orientation n°2 : Développer les actions de réduction de la vulnérabilité, par l'incitation, l'appui technique et l'aide au financement, pour une meilleure résilience des territoires exposés</b>	<b>Disposition 4 :</b> Favoriser la mobilisation et l'accompagnement de l'ensemble des acteurs sur la réduction de la vulnérabilité au risque inondation	X		
	<b>Disposition 5 :</b> Favoriser la mise en œuvre effective des mesures structurelles et organisationnelles permettant la réduction de la vulnérabilité au risque inondation	X		

Orientation	Disposition	Conformité du projet		Commentaires
		Conforme	Non conforme	
<b>Objectif n°2 : Favoriser le ralentissement des écoulements, en cohérence avec la préservation des milieux aquatiques</b>				
<b>Orientation n°3 : Préserver et restaurer les espaces naturels qui favorisent le ralentissement des écoulements</b>	<b>Disposition 6 :</b> Préserver et restaurer les zones naturelles d'expansion de crues	X		Le terrain CITE MARINE n'est pas localisé dans une zone d'expansion de crue
	<b>Disposition 7 :</b> Limiter et encadrer les projets d'endiguement en lit majeur	X		Le terrain CITE MARINE n'est pas localisé en lit majeur
	<b>Disposition 8 :</b> Stopper la disparition et la dégradation des zones humides et naturelles littorales - Préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité	X		Le terrain CITE MARINE n'est pas localisé sur le littoral
	<b>Disposition 9 :</b> Mettre en œuvre des plans de gestion et d'entretien raisonné des cours d'eau, permettant de concilier objectifs hydrauliques et environnementaux	X		Ne concerne pas directement CITE MARINE
	<b>Disposition 10 :</b> Préserver les capacités hydrauliques des fossés	X		CITE MARINE mettra en place un bassin de tamponnement des eaux d'orage permettant de compenser l'imperméabilisation des sols associée au projet.
<b>Orientation n°4 : Renforcer la cohérence entre les politiques de gestion du trait de côte et de défense contre la submersion marine.</b>	<b>Disposition 11 :</b> Mettre en œuvre des stratégies de gestion des risques littoraux intégrant la dynamique d'évolution du trait de côte	X		Ne concerne pas CITE MARINE dont le projet n'est pas localisé sur une commune littorale.

Orientation	Disposition	Conformité du projet		Commentaires
		Conforme	Non conforme	
<b>Orientation n°5 :</b> <b>Limitier le ruissellement en zones urbaines et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation, d'érosion des sols et de coulées de boues</b>	<b>Disposition 12 :</b> Mettre en œuvre une gestion intégrée des eaux pluviales dans les nouveaux projets d'aménagement urbains	X		CITE MARINE mettra en place un bassin de tamponnement des eaux d'orage permettant de compenser l'imperméabilisation des sols associée au projet.
	<b>Disposition 13 :</b> Favoriser le maintien des éléments du paysage participant à la maîtrise du ruissellement et de l'érosion, et mettre en œuvre des programmes d'action adaptés dans les zones à risque	X		Le terrain sur lequel CITE MARINE ne dispose actuellement pas d'élément de paysage participant à la maîtrise du ruissellement et de l'érosion. Les éléments du paysage en bordure du terrain seront conservés sauf au niveau des accès au site.
<b>Orientation n°6 :</b> <b>Évaluer toutes les démarches de maîtrise de l'aléa à la lumière des risques pour les vies humaines et des critères économiques et environnementaux</b>	<b>Disposition 14 :</b> Privilégier les aménagements à double fonction, qui visent à remobiliser les zones d'expansion des crues et à reconnecter les annexes alluviales	X		Terrain non situé en zone d'expansion dans le lit majeur d'une cours d'eau.
	<b>Disposition 15 :</b> Évaluer la pertinence des aménagements de maîtrise de l'aléa par des analyses coûts-bénéfices et multicritères	X		Ne concerne pas directement CITE MARINE
	<b>Disposition 16 :</b> Garantir la sécurité des populations déjà installées à l'arrière des ouvrages de protection existants	X		CITE MARINE tamponnera le rejet de ses eaux pluviales au débit réglementaire de 25 l/s/ha (débit fixé dans la convention de déversement dans le réseau pluvial)

Orientation	Disposition	Conformité du projet		Commentaires
		Conforme	Non conforme	
<b>Objectif n°3 : Améliorer la connaissance des risques d'inondation et le partage de l'information, pour éclairer les décisions et responsabiliser les acteurs</b>				
<b>Orientation n°7 : Améliorer et partager la connaissance de l'ensemble des phénomènes d'inondation touchant le bassin Artois-Picardie, en intégrant les conséquences du changement climatique</b>	<b>Disposition 17 :</b> Améliorer la connaissance des phénomènes sur les territoires où l'aléa n'est pas bien connu ou consolidé et sur les territoires soumis à des phénomènes complexes	X		Ne concerne pas directement CITE MARINE
	<b>Disposition 18 :</b> Saisir les opportunités pour cartographier les débordements pour différentes périodes de retour et décrire la dynamique des phénomènes d'inondation	X		
	<b>Disposition 19 :</b> Approfondir la connaissance des risques littoraux et des conséquences prévisibles du changement climatique	X		
	<b>Disposition 20 :</b> Développer la cartographie des axes de ruissellement potentiels et des secteurs les plus exposés à des phénomènes d'érosion en zone rurale	X		
	<b>Disposition 21 :</b> Capitaliser, partager et mettre en cohérence les différentes sources d'information disponibles	X		
<b>Orientation n°8 : Renforcer la connaissance des enjeux en zone</b>	<b>Disposition 22 :</b> Poursuivre l'amélioration de la connaissance des enjeux exposés au risque, en portant une attention particulière sur les réseaux et les équipements sensibles	X		Le terrain CITE MARINE n'est pas localisé en zone inondable

Orientation	Disposition	Conformité du projet		Commentaires
		Conforme	Non conforme	
<b>inondable et des dommages auxquels ils sont exposés, comme support d'aide à la décision pour réduire la vulnérabilité des territoires et renforcer la gestion de crise</b>	<b>Disposition 23 :</b> Développer l'analyse des conséquences négatives des inondations en tenant compte des spécificités du territoire	X		
<b>Orientation n°9 : Capitaliser les informations suite aux inondations</b>	<b>Disposition 24 :</b> Poursuivre la cartographie des zones d'inondation constatées et l'association des acteurs locaux pour la co-construction du retour d'expérience	X		Ne concerne pas directement CITE MARINE
	<b>Disposition 25 :</b> Élargir la capitalisation de l'information à la vulnérabilité des territoires	X		
<b>Orientation n°10 : Développer la culture du risque, par des interventions diversifiées et adaptées aux territoires, pour responsabiliser les acteurs et améliorer collectivement la sécurité face aux inondations</b>	<b>Disposition 26 :</b> Sensibiliser les élus sur leurs responsabilités et leurs obligations réglementaires et sur les principes d'une gestion intégrée du risque inondation	X		Ne concerne pas directement CITE MARINE
	<b>Disposition 27 :</b> Développer des initiatives innovantes pour informer et mobiliser l'ensemble des acteurs	X		

Orientation	Disposition	Conformité du projet		Commentaires
		Conforme	Non conforme	
<b>Objectif n°4 : Se préparer à la crise et favoriser le retour à la normale des territoires sinistrés</b>				
<b>Orientation n°11 : Renforcer les outils de prévision et de surveillance pour mieux anticiper la crise</b>	<b>Disposition 28 :</b> Poursuivre l'amélioration du dispositif de surveillance et des modèles de prévision sur les sites soumis à des phénomènes complexes	X		Ne concerne pas directement CITE MARINE
	<b>Disposition 29 :</b> Développer les dispositifs de surveillance et d'alerte locaux, pour les cours d'eau non intégrés à Vigicrues et pour les bassins versants exposés à des phénomènes rapides de ruissellements et de coulées de boues	X		
	<b>Disposition 30 :</b> Développer la mise en place de cartes des zones d'inondation potentielles, permettant d'estimer l'évolution prévisible de l'enveloppe inondable et des enjeux touchés	X		
<b>Orientation n°12 : Développer et renforcer les outils d'alerte et de gestion de crise, pour limiter les conséquences des inondations sur les personnes, les biens et la continuité des services et des activités</b>	<b>Disposition 31 :</b> Systématiser l'intégration du risque inondation dans les PCS et vérifier leur caractère opérationnel par des exercices de simulation de crise	X		Ne concerne pas directement CITE MARINE
	<b>Disposition 32 :</b> Renforcer et anticiper la gestion coordonnée, en période de crue, des ouvrages destinés à la gestion hydraulique	X		

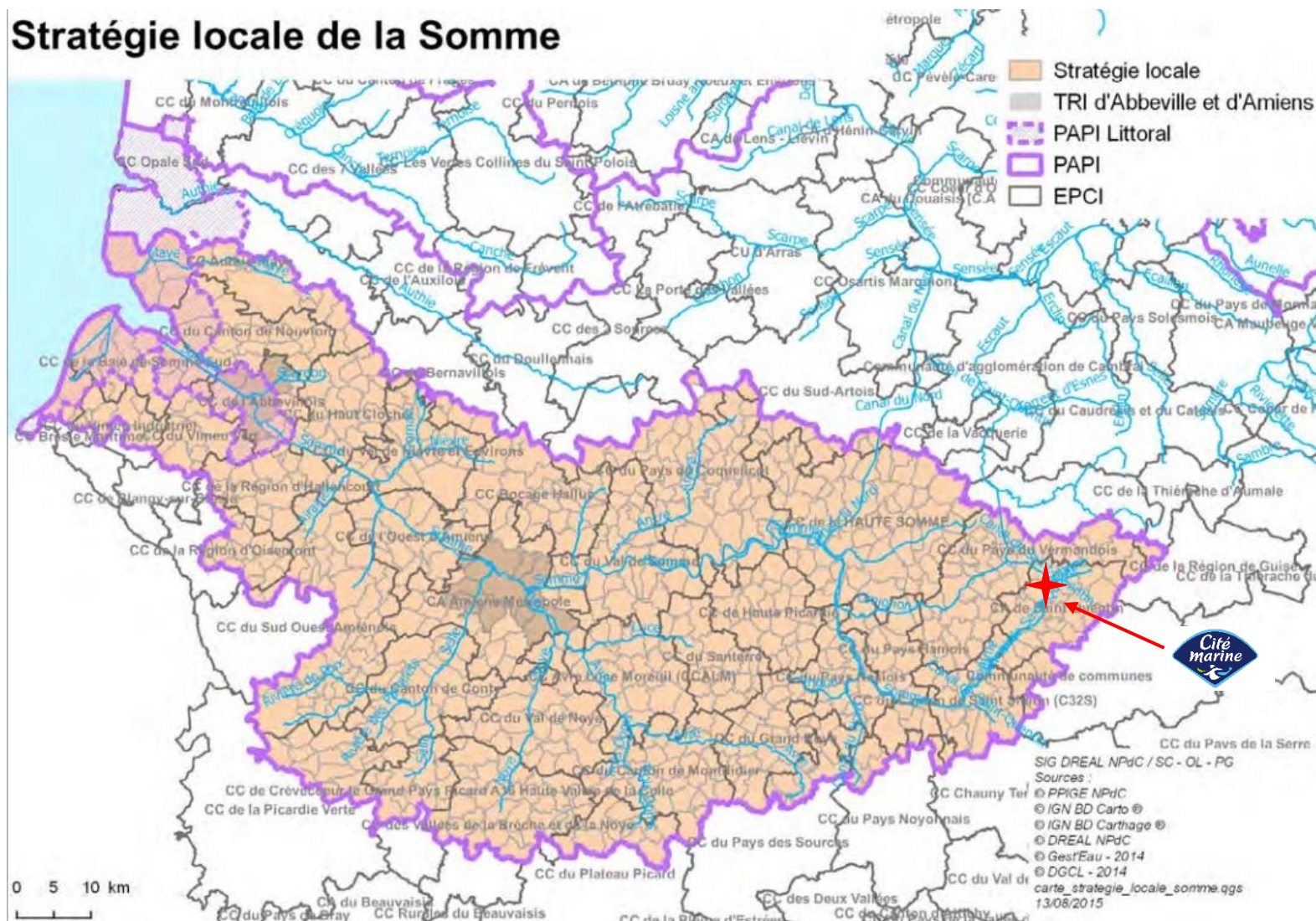


Orientation	Disposition	Conformité du projet		Commentaires
		Conforme	Non conforme	
<b>Orientation n°13 :</b> <b>Concevoir au plus tôt l'après-crise pour faciliter et accélérer la phase de réparation</b>	<b>Disposition 33 :</b> Favoriser le rétablissement individuel et social	X		CITE MARINE est localisée en dehors des zones inondables.
	<b>Disposition 34 :</b> Accompagner les acteurs économiques pour un retour rapide à la normale	X		
	<b>Disposition 35 :</b> Anticiper les modalités de gestion des déchets lors des crues	X		
<b>Objectif n°5 : Mettre en place une gouvernance des risques d'inondation instaurant une solidarité entre les territoires</b>				
<b>Orientation n°14 :</b> <b>Favoriser la mise en place de stratégies globales de prévention du risque inondation, à l'échelle de bassins versants hydrographiques cohérents</b>	<b>Disposition 36 :</b> Garantir une prise en compte exhaustive de la gestion du risque inondation dans le cadre des stratégies et programmes d'action locaux	X		Situé en amont des zones inondables, le projet CITE MARINE intègre un bassin de régulation des rejets d'eaux pluviales.
	<b>Disposition 37 :</b> Inscrire tous les projets de gestion du risque inondation dans une réflexion à l'échelle des bassins versants, et les soumettre à un arbitrage impliquant les territoires amont et aval, dans une logique de solidarité des territoires	X		

Orientation	Disposition	Conformité du projet		Commentaires
		Conforme	Non conforme	
<b>Orientation n°15 : Structurer et conforter l'organisation de la prise en charge de la compétence GEMAPI à l'échelle des bassins de risques</b>	<b>Disposition 38 :</b> Accompagner les collectivités dans la mise en place de la compétence GEMAPI	X		Ne concerne pas directement CITE MARINE.
<b>Orientation n°16 : Développer les espaces de coopération inter-bassins et transfrontaliers</b>	<b>Disposition 39 :</b> Renforcer la coopération inter-bassins et l'articulation entre Voies Navigables de France et les collectivités locales vis-à-vis du fonctionnement des rivières interconnectées	X		
	<b>Disposition 40 :</b> Conforter la coopération internationale	X		

Les objectifs et dispositions particulières aux stratégies locales font également partie du PGRI. La stratégie locale de la Somme concerne le bassin versant suivant :

# Stratégie locale de la Somme



## Objectifs principaux de la stratégie locale de gestion des inondations de la Somme

Objectifs	Conformité		Commentaires
	Conforme	Non conforme	
<p><b>1) Améliorer la connaissance de l'aléa inondation</b> Compléter la connaissance acquise sur les phénomènes d'inondation par remontée de nappe et sur le fonctionnement des ouvrages hydrauliques en crue par la réalisation d'études de modélisation complémentaires à des échelles plus fines, en particulier sur les TRI, et avec une meilleure intégration du paramètre durée, caractéristique des crues de nappe [Orientation 1 du PGRI].</p>	X		Ne concerne pas directement CITE MARINE. Par ailleurs la nappe d'eau souterraine passant sous le terrain est à une profondeur d'environ 50 m de la surface.
<p><b>2) Réduire la vulnérabilité des biens et des personnes</b> Faire de la réduction de la vulnérabilité un axe prioritaire de nos actions: former et accompagner les acteurs de l'aménagement du territoire dans ce type de démarche, intégrer des actions de réduction de la vulnérabilité dans les projets d'aménagement et de rénovation urbaine, sensibiliser et responsabiliser les populations situées en zone inondable, programmer des travaux sur l'existant et en prévoir les financements [Orientation 5 du PGRI].</p>	X		Ne concerne pas directement CITE MARINE
<p><b>3) Renforcer le dispositif de prévision des crues</b> Améliorer les systèmes de prévision et d'alerte, en collaboration avec le Service de Prévision des Crues, en particulier sur le TRI d'Amiens avec une meilleure intégration de la piézométrie et des stations de suivi existantes sur les principaux affluents [Orientation 7 du PGRI].</p>	X		Ne concerne pas directement CITE MARINE
<p><b>4) Intégrer le risque inondation dans les outils d'aménagement du territoire existants</b> Poursuivre le travail de concertation et d'accompagnement des collectivités afin de mieux prendre en compte le risque inondation dans les SCOT et les PLU sans bloquer les possibilités de développement et la compétitivité du territoire : appliquer le PPRI de la Somme, conditionner l'aménagement en zone inondable [Orientation 5 du PGRI]</p>	X		CITE MARINE mettra en place un bassin de tamponnement des eaux pluviales dont le débit de fuite sera conforme à celui imposé dans la convention de rejet au réseau pluvial.
<p><b>5) Maîtriser les écoulements par la mise en œuvre de méthodes dites douces de réduction de l'aléa</b> Généraliser la mise en place de programmes pluriannuels de gestion et d'entretien des affluents de la Somme, et mettre l'accent sur les actions préventives, en lien avec la restauration des milieux aquatiques : zones d'expansion des crues, zones humides, reconnections [Orientation 10 du PGRI]</p>	x		Ne concerne pas directement CITE MARINE
<p><b>6) Améliorer la gouvernance</b> En complément de la gouvernance et de la stratégie conduite par l'Etablissement Public AMEVA à l'échelle du bassin de la Somme, il s'agira de coordonner la maîtrise d'ouvrage opérationnelle en associant les intercommunalités, et formaliser un partenariat avec le Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard afin d'articuler le Plan Somme 2 et le PAPI littoral [Orientation 15 du PGRI].</p>	X		Ne concerne pas directement CITE MARINE

### **Conclusion sur la conformité du projet Cité Marine avec le PGRI Artois Picardie :**

Le projet CITE MARINE, non localisé en zone inondable, intègre un bassin de tamponnement des eaux pluviales permettant de réguler l'apport en eaux de pluie dans les zones inondables situées en aval du projet. Le projet est donc conforme au PGRI des Hauts-de-France pour les dispositions qui le concernent.

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

---

Les motifs pour lesquels le site a été retenu sont présentés page 212 de l'étude d'impact. Le porteur de projet indique qu'il recherchait une parcelle de terrain de grande surface, à proximité d'axes majeurs de circulation, situé en France et proche du marché allemand, ainsi que l'éloignement des habitations de plus de 500 mètres.

Aucune étude d'alternative au site d'implantation du projet, au regard des enjeux environnementaux, n'est mentionnée, notamment pour ce qui concerne la possibilité de recourir au transport multimodal.

Ceci renforcerait ainsi la compatibilité de son projet avec le SRADDET, et plus particulièrement l'objectif n°5 « augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandise », et contribuerait à l'atteinte des objectifs n°31 « réduire les consommations d'énergies et les émissions de gaz à effet de serre » et n°32 « améliorer la qualité de l'air » en lien avec le secteur du transport

Par ailleurs, la description du projet ne donne pas de précision sur l'origine des matières premières. Or, la question du transport et des approvisionnements aurait également pu être prise en considération dans l'argumentation de la justification du projet au regard des enjeux environnementaux.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'un examen de variantes prenant en compte notamment les enjeux liés aux transports, et aux approvisionnements et de démontrer que la solution retenue est le meilleur compromis entre les impacts sur l'environnement et la santé et les objectifs économiques.*

Le choix de la localisation du projet correspond à une situation géographique proche des différentes matières premières (produits de la mer sur les ports de la Manche et de la mer du Nord, enrobages en région Hauts de France et Royaume Uni, protéines végétales en France et Europe), et des grands bassins de consommation français et européens. SAINT-QUENTIN bénéficie d'une position centrale entre ces différents points d'approvisionnement et d'expédition.

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

---

##### 4.1. Consommation d'espaces

---

Le projet s'implantera sur une emprise d'environ 6,7 hectares, constituée de terres agricoles cultivées. Les surfaces imperméabilisées s'élèvent à environ 42 000 m<sup>2</sup>.

L'étude d'impact (page 92) indique une emprise au sol de 20 %, mais au total l'imperméabilisation concerne 62 % du terrain.

L'artificialisation des sols envisagée, et notamment leur imperméabilisation, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants, avec notamment un appauvrissement de la biodiversité et des possibilités de l'améliorer, une modification des écoulements d'eau, une disparition des sols, une diminution des capacités de stockage du carbone et de manière générale une disparition des services écosystémiques<sup>5</sup>

Ces impacts de l'artificialisation ne sont pas étudiés et, a fortiori, des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, ne sont pas envisagées.

Il est uniquement fait mention de plantation d'arbres dans le cadre de l'aménagement paysager du site, à hauteur d'un arbre à haute tige pour quatre places de stationnement et d'une haie sur le pourtour du terrain.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *d'étudier les impacts de la consommation d'espace sur les services écosystémiques rendus par les sols ;*
- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ;*
- *de proposer les mesures de réduction des impacts et, à défaut, de compensation, par exemple des mesures de réduction ou compensation des pertes des capacités de stockage du carbone par les sols du fait de leur imperméabilisation.*

L'étude d'impact, en page 92, vérifie la compatibilité avec les règles d'urbanisme qui fixent une emprise au sol des constructions maximales de 50%. C'est l'emprise au sol des bâtiments qui est donc décrite dans les 20%.

Concernant l'imperméabilisation, le tableau 2 de l'étude d'impact décrit une imperméabilisation du site à hauteur de 49% en considérant les bâtiments, les voiries goudronnées et le bassin de rétention/orage. Les voiries blanches seront constituées en matériaux calcaire non imperméables.

La consommation d'espace a été optimisée pour répondre aux besoins de l'activité et aux nécessités réglementaires.

Ainsi, CITE MARINE, sur la base de son expérience acquise à travers l'exploitation de ses autres unités, a défini les surfaces utiles de chacun de locaux dans l'optique de construire un bâtiment ayant la plus faible emprise au sol possible et présentant donc le moins



d'externalités négatives possibles sur l'environnement par l'imperméabilisation des sols et un coût de construction le plus faible possible.

Les obligations réglementaires liées à la sécurité du site telles que le bassin de rétention/orage, la voie engin périphérique, un nombre de stationnement adapté ou encore les citernes souples pour la défense contre l'incendie sont également à l'origine d'une imperméabilisation du site.

Le service éco-systémique principal rendu par le terrain avant le projet est la production de produits alimentaires (champ de betterave) pour les êtres humains. L'unité CITE MARINE permettra également la production de produits alimentaires.

#### 4.2. Milieux naturels et biodiversité

---

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

Le site d'implantation projeté est concerné par la présence dans un rayon de 10 kilomètres autour du projet :

- d'un site Natura 2000, la zone de protection spéciale FR2210026 « Marais d'Isle » à 3,5 kilomètres (aucun autre site Natura 2000 n'est présent dans un rayon de 20 kilomètres) ;
- d'une réserve naturelle nationale « Marais d'Isle » FR3600058 à 3,5 kilomètres ;
- de quatre zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) : la ZNIEFF de type 2 220320034 « Haute et moyenne vallée de la Somme entre Croix-Fonsommes et Abbeville » à 1,3 kilomètre, les ZNIEFF de type I 220005029 « Marais d'Isle et d'Harly » à 3,2 kilomètres, 220005042 « Bois d'Holnon » à 3,6 kilomètres, de type I et 220005028 « Étangs de Vermand, marais de Caulincourt et cours de l'Omignon » à 6,6 kilomètres.

Le site n'est pas franchi ou voisin de continuité écologique identifiée dans l'atlas cartographique du SRADDET, et ne s'inscrit pas dans le périmètre d'une zone humide ou à dominante humide.

Selon les approvisionnements du projet, celui-ci peut avoir un impact sur la biodiversité au-delà de la biodiversité locale.

##### ➤ Qualité de l'étude d'impact et prise en compte des milieux naturels et de la biodiversité

Un diagnostic écologique habitats naturels, faune et flore est joint en annexe 3 (pages 93 et suivantes du document n°4-a « annexes de l'étude d'impact »). Il est basé sur une analyse de la bibliographie et des inventaires de terrains. Une synthèse est présentée page 35 et suivantes de l'étude d'impact.

La zone d'étude porte sur environ 114 hectares du « parc des autoroutes », soit les terrains restant à commercialiser et des espaces publics (cf. carte page 99 du document « annexes »). Une carte synthétisant les enjeux et localisant le projet figure page 38 de l'étude d'impact.

Le recensement des habitats naturels et de la flore s'appuie sur deux visites de terrain le 18 mai et le 18 juillet 2021 (annexes page 113). Aucun habitat d'intérêt communautaire n'a été identifié lors des investigations de terrain. Le projet est localisé sur des cultures (cf. annexes, carte page 115).

Concernant la flore, sur l'aire d'étude, aucune espèce protégée n'a été relevée, mais sept espèces présentent un statut de rareté, dont cinq sont d'intérêt patrimonial (Laîche des lièvres, Jonc à tépales aigus, Cerisier à grappes, Saule à oreillettes, Massette à feuilles étroites). Elles sont localisées en bordures de plans d'eau au nord-est et dans une bande boisée. Quatre espèces exotiques envahissantes ont été notées dans des plantations et au niveau de talus d'un bassin au sud-est. Elles sont toutes en dehors du site d'implantation (cf. carte page 123 du document annexes).

Le recensement de la faune s'appuie :

- pour les insectes, sur deux visites de terrain le 13 juin et le 2 août 2021 : plusieurs espèces ont été observées, dont aucune protégée, mais deux espèces sont d'intérêt patrimonial (le Leste brun et l'Aeschne affine) et une espèce est peu commune (la Libellule à quatre taches) ; elles ont été observées en dehors du site d'implantation (carte page 130 du document « annexes ») et l'enjeu est qualifié de très faible sur la parcelle ;
- pour les amphibiens, sur une visite nocturne le 24 mars 2021 : quatre espèces protégées ont été identifiées au niveau des bassins existants, avec une caractérisation des enjeux très faibles sur la parcelle ;
- pour les reptiles, au cours de l'été 2021 : une espèce protégée (Lézard des murailles) a été observée en bordure d'un chemin au nord en dehors du site d'implantation (carte page 136), avec une caractérisation des enjeux très faibles sur la parcelle ;
- pour les oiseaux, sur sept prospections sur un cycle biologique complet, entre janvier et octobre 2021 : plusieurs espèces ont été observées, la plupart protégées, dont 23 remarquables et notamment huit espèces d'intérêt communautaire, dont la Cigogne blanche (cf. liste pages 150 et suivantes du document « annexes ») avec une caractérisation des enjeux très faibles sur la parcelle ;
- pour les mammifères terrestres simultanément aux inventaires des autres groupes : trois espèces ont été identifiées dont aucune protégée, avec une caractérisation des enjeux très faibles sur la parcelle ;
- pour les chiroptères, du 23 au 26 juillet 2021 au moyen d'enregistreurs automatiques disposés en quatre points sur la zone d'étude dont un sur le site du projet : huit espèces ont été identifiées, toutes protégées, avec une caractérisation des enjeux très faibles sur la parcelle.

Le recensement habitats naturels, faune et flore, est complet, mais l'annexe 3 à l'étude d'impact mériterait d'être complétée par une section relative aux emprises du projet (ou en localisant le site du projet sur les cartes par exemple) pour en simplifier la lecture.

L'étude d'impact conclut en mentionnant le faible intérêt faunistique et floristique sur le site du projet (qualifiés de très faibles à faibles), ainsi que les impacts réduits de l'activité sur la biodiversité locale (pages 187 et suivante de l'étude d'impact).

La synthèse des mesures retenues en application de la séquence éviter, réduire et compenser, accompagnées de coûts estimatifs, figurent page 210 de l'étude d'impact. Aucune mesure n'est prévue spécifiquement pour la biodiversité.



Il est indiqué néanmoins que des mesures adaptées seraient prises pour éviter tout impact sur la faune et la flore locale. Il est cité par ailleurs et par exemple, la création d'une haie sur le pourtour du terrain, propice à l'accueil de la faune.

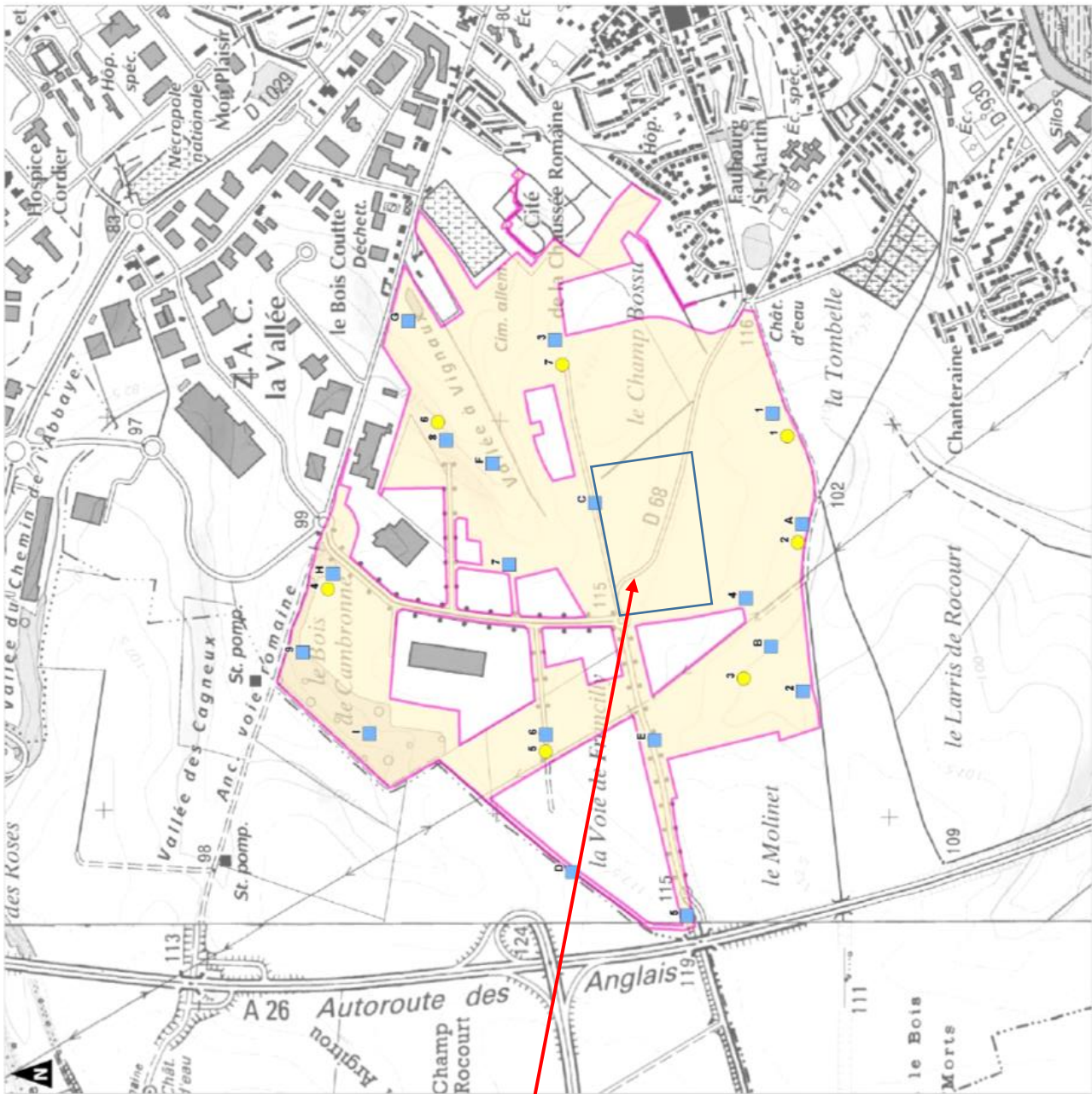
Il conviendrait de compléter le dossier par des mesures préventives en phase travaux pour éviter le développement des espèces exotiques envahissantes ou le dérangement des oiseaux en période de nidification. Il conviendra d'être vigilant sur le choix des essences pour les plantations et sur la gestion qui sera appliquée sur les aménagements paysagers. Concernant l'éclairage du site, il conviendra d'être vigilant à la limitation des nuisances lumineuses.

*L'autorité environnementale recommande de compléter les mesures préventives, en phase travaux pour éviter le développement des espèces exotiques envahissantes ou le dérangement des oiseaux en période de nidification, ainsi que pour limiter les pollutions lumineuses en phase exploitation.*

Il n'est pas prévu dans le cadre de ce projet de faire d'apport en terre extérieures au site, terres qui peuvent parfois être à l'origine du développement d'espèces exotiques envahissantes. Des matériaux de type granulaire (cailloux, sables, graviers) seront par contre apportés sur site pour les nécessités de la construction. Ces matériaux seront dépourvus de toute espèce exotique au site.

Le chantier démarrera potentiellement au mois de mars au début de la période de nidification de l'avifaune qui court d'avril à juillet. L'indice ponctuel d'abondance en période de nidification identifié dans l'étude AUDDICE BIODIVERSITE et correspondant au linéaire d'arbres et de haies le long de la rue Georges CHARPAK est qualifié par cette étude comme présentant une richesse spécifique bien moins importante que d'autre dans la zone d'étude proposant des habitats plus diversifiés (zones humides, friches, haies et boisements). Les espèces attirées par les arbres et haies le long de la rue CHARPAK sont typiques des milieux anthropiques moins sujet au dérangement comme le Rougegorge familier ou encore les mésanges, le Moineau domestiques, les Corvidés etc. L'étude AUDDICE BIODIVERSITE ayant conclu que les enjeux avifaunistiques, y compris pendant les périodes de nidification, étaient faibles autour des zones cultivées, aucune mesure particulière n'est prévue pour éviter le dérangement des oiseaux à proximité du chantier.






Les enjeux avifaunistiques modérés identifiés par AUDDICE BIODIVERSITE aux points A, B et 4 sont plus éloignés et ne feront pas l'objet de destruction d'habitats favorables à la nidification. L'avifaune présente pourra cependant être ponctuellement dérangée par le bruit émis par le chantier.

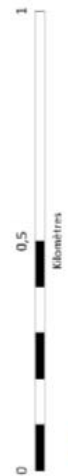


Parc des Autoroutes  
à Saint-Quentin (02)

Diagnostic faune-flore

### Localisation des inventaires avifaune

-  Secteur d'étude
-  Zone d'étude
-  Inventaires
-  Indice Ponctuel d'Abondance
-  Point d'observation en périodes de migration



 Réalisation : AUDDICÉ, octobre 2021  
Sources de fond de carte : IGN SCAN 25  
Sources de données : SEDA - AUDDICÉ, 2021

L'étude d'impact n'aborde que les impacts sur la biodiversité locale et pas la question des impacts potentiels de l'approvisionnement sur les pays ou territoires d'origine ou les milieux marins.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude des impacts sur la biodiversité par celle des impacts dus aux approvisionnements, après avoir précisé leur nature et leurs origines.*

L'origine des matières premières est précisée dans le tableau ci-après :

Produits	Origine
Filets de poissons blanc surgelés	Pacifique, Atlantique, Islande, mer de Barents selon l'espèce.
Protéines de blé, pois et soja	France - Europe
Céréales/légumineuses	France - Europe
Graines	Origine : Amérique du Sud, Europe Trituration, raffinage : France, Belgique, Espagne
Enrobage	Origine des blés : France, Allemagne, Fabrication des farines et chapelures : BLENDEQUES (Hauts-de-France) et Royaume-Unis.
Produits laitiers	France

Pas d'impact sur la biodiversité identifié.

➤ Qualité de l'évaluation des incidences et prise en compte des sites Natura 2000

L'évaluation des incidences est présentée page 211 de l'étude d'impact.

Elle porte sur le site « Marais d'Isle ». Elle rappelle que le site du projet, en zone industrielle, présente peu d'intérêt au niveau biodiversité et indique que des mesures adaptées seront mises en place pour limiter l'impact sur la biodiversité locale : activité au sein d'un bâtiment fermé, éclairage adapté pour l'activité nocturne, prétraitement des eaux usées, bassin de rétention des eaux polluées et rejet en aval du site Natura 2000. Elle conclut ainsi à l'absence d'incidences sur le site Natura 2000.

Cependant, les mesures indiquées sont peu développées dans le dossier. De plus, l'étude n'est pas basée sur l'analyse des aires d'évaluation spécifiques<sup>7</sup> des espèces ayant conduit à la désignation de ce site. Il conviendrait de la compléter sur ce point.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des incidences du projet sur le site Natura 2000, la zone de protection spéciale « Marais d'Isle » FR2210026, en se basant sur les aires d'évaluation spécifiques des espèces ayant justifié la désignation de ce site et en détaillant les mesures prévues pour éviter les impacts sur ces espèces, notamment en matière de pollution lumineuse.*

Sur la base du Mode d'emploi pour la rédaction des dossiers d'évaluation des incidences Natura 2000 spécifique à la Picardie, la prise en compte des aires d'évaluation est réalisée ci-après. Le Marais d'Isle a été désigné comme zone Natura 2000 grâce à la présence d'espèces d'intérêt communautaire figurant à l'annexe I de la Directive Oiseau. Les aires d'évaluation de

ces espèces et le terrain CITE MARINE sont comparés pour identifier les possibles impacts du projet sur ces espèces.

Nom scientifique de l'espèce	Aire d'évaluation spécifique identifiée dans la fiche EI2	Aire d'évaluation atteignant le terrain CITE MARINE ?
<i>Gavia Stellata</i>	-	Aire non identifiée dans la fiche EI2.
<i>Botaurus Stellris</i>	3 km autour des sites de reproduction et des domaines vitaux.	NON
<i>Ixobrychus minutus</i>	3 km autour des sites de reproduction et des domaines vitaux.	NON
<i>Ardea purpurea</i>	-	Aire non identifiée dans la fiche EI2.
<i>Platalea leucorodia</i>	5 km autour des sites de reproduction.	OUI
<i>Cygnus columbianus bewickii</i>	-	Aire non identifiée dans la fiche EI2.
<i>Pernis apivorus</i>	3,5 km autour des sites de reproduction et des domaines vitaux	NON
<i>Milvus migrans</i>	10 km autour des sites de reproduction	OUI
<i>Milvus milvus</i>	10 km autour des sites de reproduction	OUI
<i>Circus aeruginosus</i>	3 km autour des sites de reproduction et des domaines vitaux	NON
<i>Circus cyaneus</i>	3 km autour des sites de reproduction.	NON
<i>Circus pygargus</i>	3 km autour des sites de reproduction et des domaines vitaux.	NON
<i>Pandion haliaetus</i>	-	Aire non identifiée dans la fiche EI2.
<i>Falco columbarius</i>	-	Aire non identifiée dans la fiche EI2.
<i>Grus grus</i>	-	Aire non identifiée dans la fiche EI2.
<i>Recurvirostra avosetta</i>	3 km autour des sites de reproduction et des domaines vitaux.	NON

Nom scientifique de l'espèce	Aire d'évaluation spécifique identifiée dans la fiche EI2	Aire d'évaluation atteignant le terrain CITE MARINE ?
<i>Charadrius morinellus</i>	-	Aire non identifiée dans la fiche EI2.
<i>Pluvialis apricaria</i>	-	Aire non identifiée dans la fiche EI2.
<i>Philomachus pugnax</i>	-	Aire non identifiée dans la fiche EI2.
<i>Sterna hirundo</i>	3 km autour des sites de reproduction et des domaines vitaux.	NON
<i>Chlidonias niger</i>	-	Aire non identifiée dans la fiche EI2.
<i>Asio flammeus</i>	3 km autour des sites de reproduction et des domaines vitaux	NON
<i>Alcedo atthis</i>	Bassin versant, 1 km autour des sites de reproduction et des domaines vitaux	NON
<i>Luscinia svecica</i>	1 km autour des sites de reproduction et des domaines vitaux.	NON

Trois espèces d'oiseau d'intérêt communautaire sont donc susceptibles d'évoluer au-dessus du terrain CITE MARINE :

- *Platalea leucorodia*,
- *Milvus migrans*,
- *Milvus milvus*

Cependant, les inventaires ornithologiques réalisés par AUDDICE BIODIVERSITE n'ont pas permis d'identifier ces espèces d'intérêt communautaire sur l'ensemble de la zone d'étude de la ZAC du Parc des Autoroutes.

Il n'y aura donc a priori pas d'impact sur ces espèces non présentes. L'éclairage du site sera limité au stricte nécessaire à la sécurité des employés pour préserver les autres espèces.

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La zone d'étude se situe dans le bassin versant de la Haute-Somme.

Le terrain ne présente pas de réseau hydrographique immédiat, et la rivière la Somme est à 1,4 kilomètre au sud-est. La nappe d'eau souterraine la plus proche est à près de 50 mètres de profondeur.

L'agglomération est alimentée par la masse d'eau souterraine « Craie de la vallée de la Somme amont » FRAG013, dont l'état chimique est dégradé en raison de la pollution aux pesticides et aux nitrates, et qui présente un bon état quantitatif.

Le projet est situé hors périmètre de captage d'eau potable.

En 2019, la station d'épuration de Gauchy avait une capacité nominale de 136 000 Équivalent-Habitants (EH) pour une somme des charges entrantes de 156 000 EH (23 294 m<sup>3</sup>/j).

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'eau

Ressource en eau

Le site sera alimenté en eau potable via le réseau d'alimentation géré par la communauté d'agglomération du Saint-Quentinois. Les différents usages liés à l'activité seront à l'origine d'une consommation moyenne évaluée à 480 m<sup>3</sup> par jour, avec des pointes à 600 m<sup>3</sup> par jour lors des lavages (pages 110 et suivantes de l'étude d'impact).

*L'autorité environnementale recommande de confirmer la disponibilité de la ressource à l'appui d'une déclaration du gestionnaire du réseau d'eau potable.*

La communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois, gestionnaire du réseau d'eau potable nous a communiqué l'attestation en page suivante qui permet de confirmer la disponibilité en eau potable pour le projet :

ATTESTATION

---

**Disponibilité de la ressource en eau destinée à la  
consommation humaine**

---

Par la présente autorisation, j'atteste que les ressources en eau destinées à la consommation humaine de la Communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois sont suffisantes pour les différents usages du futur site de Cité Marine, rue Georges Charpak à Saint-Quentin

Fait pour qui de droit

Le 13 janvier 2022

La Présidente



**Agglomération du Saint-Quentinois**  
58 Bd Victor Hugo  
BP 80352  
02108 SAINT QUENTIN CEDEX

#### Assainissement – eaux pluviales

Les eaux pluviales de toutes origines, voirie et toitures, seront déversées dans le réseau public. Le débit de rejet autorisé est de 25 litres par seconde et par hectare, soit environ 170 litres par seconde pour le projet. Les eaux pluviales recueillies seront canalisées vers le bassin d'orage avant rejet dans le réseau public. Le bassin aura également pour fonction la rétention des eaux polluées en cas d'incendie. Les eaux pluviales de voirie seront préalablement traitées par un séparateur 'hydrocarbures puis orientées vers le bassin d'orage. Le bassin a été dimensionné pour un orage trentennal et dans le respect du débit de fuite précité. Le projet prévoit la création de cet ouvrage à multiple fonctions, implanté dans la partie sud du projet et présentant un volume d'accueil de 1932 m<sup>3</sup> : tamponnement d'orage (852 m<sup>3</sup>), défense extérieure contre un incendie (780 m<sup>3</sup>), et lutte intérieure contre un incendie « sprinkleurs » (300m<sup>3</sup>).

#### Assainissement – eaux usées

Les eaux usées industrielles sont évaluées à terme à environ 350 m<sup>3</sup>/j (page 111 de l'étude d'impact et page 11 du résumé non technique de l'étude d'impact). Elles seront rejetées dans le réseau public pour aboutir à la station d'épuration de Gauchy, avant rejet dans la Somme.

Au cours des trois dernières années, la qualité physico-chimique de la Somme en aval direct des rejets de la station d'épuration communale est qualifiée de bonne à très bonne (page 56 de l'étude d'impact).

Le projet comprend une filière de prétraitement des eaux usées, qui a pour objectif de permettre le respect des normes de rejet à la station d'épuration de Gauchy.

Toutefois, la capacité de la station de Gauchy à recevoir les effluents du projet sans impact supplémentaire sur la Somme n'est pas garantie formellement, car la convention de déversement pour la prise en charge des effluents est un document sous sa version projet non renseigné par les deux parties (porteur de projet et communauté d'agglomération du Saint-Quentinois).

*L'autorité environnementale recommande de fournir une analyse quantitative permettant de garantir la capacité de la station d'épuration de Gauchy à recevoir les effluents du projet sans impact supplémentaire sur la Somme, avec une attestation de son gestionnaire, par exemple.*

L'étude de dangers indique que l'étude d'accidentologie de ce type d'installations montre que le risque de pollution, avec pour origine le dysfonctionnement du dispositif de traitement des eaux usées ou lors de la manipulation de produits dangereux, représente près d'un accident sur cinq. En réponse aux risques de pollution des milieux naturels, les mesures mises en place sont citées : la rétention des produits lessiviels pour lutter contre leurs déversements accidentels, le risque de dysfonctionnement du dispositif de traitement des eaux usées sera prévenu par un bassin tampon permettant la régulation de la charge hydraulique ainsi que par la présence d'une pompe de relevage de secours.

A l'origine du projet, une analyse quantitative avait été faite par le gestionnaire de la station d'épuration : VEOLIA. Avec des données d'entrée très similaires mais différentes, VEOLIA concluait à une acceptabilité de l'effluent CITE MARINE (projet Fresh Food) en mettant en garde sur le paramètre graisse et préconisant ainsi un prétraitement poussé pour ce paramètre. CITE MARINE mettra en place une séparation des graisses par aéroflottation pour répondre à ce point d'attention. L'analyse initiale de VEOLIA est reprise ci-après et complétée



par une attestation de la communauté d'Agglomération émettant un avis favorable au principe de rejet des eaux usées dans le système de collecte communautaire.



**PROJET FRESH FOOD**

**Note technique sur l'acceptabilité des effluents**

**1. Contexte**

Prospection d'un lieu d'implantation et d'exploitation pour l'industriel Fresh Food

**2. Capacité résiduelle de l'usine d'épuration de Gauchy (CASQ)**

Règles de calcul – hypothèse prise :

1/5 de la charge résiduelle par rapport à la charge entrante de l'année 2019 vs le Domaine de Traitement Garanti de l'Installation.

Résiduel sur la charge entrante vs année 2019.

La charge entrante maximale DCO ( 17042 kg/ j ) a été observée le 17 /08/2019 avec un débit entrant inférieur au débit de référence de l'installation ( 28800 m3 / j ) : 27011 m3/ j, sans entrées de matières de curage ce jour. Elle est donc bien considérée comme faisant partie du Domaine de Traitement Garanti de l'usine.

La valeur maximale de charge entrante concernant le paramètre DBO5 est de 9327 kg/ j. Cette valeur n'a pas été utilisée pour le calcul car elle est « atypique ». Les valeurs maximales observées, récurrentes sont plutôt aux alentours des 5 à 6000 kg/ j. Nous avons donc pris la valeur max hors les 9327 kg/ j

	Volume journ m3/ j	DCO kg/ j	MES kg/ j	DBO 5 kg/ j	NTK kg/ j	P t kg/ j
Charge résiduelle max	0	2598	0	1820	0	273
1/5 charge résiduelle max	0	520	0	364	0	55
Charge résiduelle vs charge entrante moyenne	15131	11458	3220	4915	454	359
1/5 charge résiduelle ( moy )	3026	2290	644	983	91	72
Charge résiduelle 95 % temps		➤ 5755		➤ 2700		

### 3. Besoins Fresh Food

	Volume journ m <sup>3</sup> / j	DCO kg/ j	MEH kg/ j	DBO 5 kg/ j
Initiaux	150	600	97	210
A terme	300	1200	194	420

### 4. Acceptabilité des effluents sur les besoins Freshwood

Pour valider une admissibilité, on regarde en général les charges résiduelles eu égard aux charges entrantes maximales observées car le risque, notamment sur le paramètre DBO est d'accroître la CBPO sur la semaine la plus chargée de l'usine, surtout si Freshwood double sa production. Il ne faut pas, de plus, être supérieur au DTG plus de 10 % du temps au risque de se voir déclarer l'usine non conforme structurellement.

Ceci dit, hors le débit ( impacté par l'acceptation du pluvial ), si l'on regarde la demande de Freshwood eu égard à la charge résiduelle calculée en fonction des charges entrantes maximales observées sur l'usine, l'acceptabilité des effluents de Freshwood est envisageable.

Par contre, la charge Freshwood représenterait alors respectivement, à terme, 46 % et 23 % de la charge résiduelle de l'usine pour la DCO et de la DBO 5

Nous avons tout de même regardé également les charges résiduelles 95 % du temps ( vs les bilans de 2019 ). Elles sont notifiées dans le tableau ci-dessus.

Les charges prévues par Freshwood, à terme seraient admissibles, sans trop de souci. Elles représenteraient respectivement 20 % et 15 % de la charge résiduelle en DCO et DBO5 ( calculée sur la charge résiduelle 95 % du temps ).

Un point de vigilance tout de même sur les 650 mg/ l de MEH annoncés. Cette valeur est très élevée et peu courante dans les conventions où on retrouve plutôt des valeurs avoisinant les 100-150 mg/ l.

Cette forte concentration en MEH risque d'avoir plusieurs conséquences :

- Encrassement des postes et des réseaux.
- Dépôts dans les réseaux qui risquent de se décrocher aux grosses pluies et de fait arriver d'une façon un peu massive sur la station. Cette arrivée impactera de facto la CBPO de l'usine.

Il est donc préférable, à mon sens, de préconiser à l'industriel de capter cette graisse sur son site avec un équipement type « bac dégraisseur » ou mieux dégraisseur avec aéroflot, suivi d'une benne ou d'un silo de stockage, d'autant plus que les graisses représentent un gisement pour les méthaniseurs. Certains industriels agro-alimentaires arrivent à les valoriser en se les faisant payer.

DIRECTION DU CYCLE DE L'EAU

N° CP/MC/

Affaire suivie par :  
Cyril PISSON

T+33(0)3 23 06 31 61  
F+33(0)3 23 06 31 39  
[marthe.chate@casq.fr](mailto:marthe.chate@casq.fr)

RAR N°

Cité Marine  
Monsieur Eric Le Henaff  
C.I du Porzo –  
56700 KERVIGNAC

Saint-Quentin, le 14/01/2022



Monsieur,

Suite aux échanges ayant permis de définir, les valeurs seuils d'admissibilité des eaux usées, industrielles et pluviales de votre future usine de production, rue Georges Charpak à Saint-Quentin, la Direction du Cycle de l'Eau émet un avis favorable de principe au rejet de ces eaux usées dans le système de collecte communautaire.

La signature de la convention définitive de rejet devra intervenir avant le 30 septembre 2022.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

*Bien cordialement*

La Présidente,



ANNOIS • ARTEMPS • AUBIGNY-AUX-KAISNES • BRAY-SAINT-CHRISTOPHE • CASTRES • CLASTRES • CONTECOURT • CUGNY • DALLON • DURY • ESSIGNY-LE-PETIT FAYET • FIEULAINÉ • FLAVY-LE-MARTEL • FONSSOMME • FONTAINE-LES-CLERCS • FONTAINE-NOTRE-DAME • GAUCHY • GRUGIES • HAPPENCOURT • HARLY HOMBLIÈRES • JUSSY • LESDINS • MARCY • MESNIL-SAINT-LAURENT • MONTESCOURT-LIZEROLLES • MORCOURT • NEUVILLE-SAINT-AMAND • OLLEZY • OMISSY REMAUCOURT • ROUVROY • SAINT-QUENTIN • SAINT-SIMON • SERAUCOURT-LE-GRAND • SOMMETTE-EAUCOURT • TUGNY-ET-PONT • VILLERS-SAINT-CHRISTOPHE

**Agglomération du Saint-Quentinois**

58 boulevard Victor Hugo - BP 80352 - 02108 SAINT-QUENTIN CEDEX  
T + 33 (0)3 23 62 82 82  
Lundi au vendredi de 8h30 à 18h30

AGGLO' j'écoute TÉL: 03 23 06 30 06

AGGLO-SAINTEQUENTINOIS.FR

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Aucun site pollué ou potentiellement pollué au droit du terrain n'a été recensé. Le site a été intensément bombardé lors de la première guerre mondiale. Le projet est en dehors de périmètre d'un plan de prévention des risques technologiques. La quantité d'ammoniac susceptible d'être présente dans l'installation s'élève à 6,5 tonnes. Les habitations les plus proches sont situées à 500 mètres à l'est du projet.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des risques technologiques

Une recherche de cavités et d'éléments pyrotechniques (diagnostic sur la présence potentielle de munitions) de la première guerre mondiale a été menée en juillet 2021. Avant le démarrage de la construction, il sera procédé à la sécurisation du site en supprimant les cavités souterraines et en éliminant les potentiels éléments pyrotechniques présents, qui pourraient présenter un risque en phase chantier pour les intervenants et un risque de pollution du sol et du sous-sol.

L'étude de dangers mentionne dans l'inventaire des risques liés à l'activité de l'établissement, le risque d'incendie lors du frittage, du grillage et de la cuisson, ainsi que celui des stocks de produits combustibles, avec près d'un accident sur deux. Les fuites d'ammoniac et les émanations d'odeurs peuvent également survenir dans une faible proportion.

Selon l'étude, sur les scénarios qui ont fait l'objet d'une analyse préliminaire des risques avec prise en compte des barrières préventives, il n'existe aucun risque non acceptable sur le site. Néanmoins, le risque incendie au vu de sa fréquence potentielle ainsi que le risque de dispersion d'un nuage d'ammoniac en raison de ses incidences sur la santé humaine et sur l'environnement ont été étudiés en détail :

- les risques incendie de la chambre froide négative matières premières, du stock central du bâtiment de production et du stockage avant expédition ont chacun fait l'objet d'une étude pour déterminer l'étendue et la puissance des flux thermiques par rapport aux terrains voisins (Etude de dangers / Annexe 5, logiciel et méthode FLUMilog) : les flux thermiques supérieurs à 5 kW/m<sup>2</sup>, dits létaux pour les personnes, ne sortent pas des limites de propriété, et semblent donc sans risque pour les tiers ;
- le risque de dispersion d'un nuage d'ammoniac à la suite de fuites intenses a été étudié avec différentes conditions météorologiques et selon différents scénarios (Etude de dangers / Annexe 14) – Scénarios avec méthode PHAST 8.22 ) : rejet depuis une bouteille basse pression (scénario 13), rejet depuis une tuyauterie liquide haute pression (scénario 11) et rejet depuis la station de vannes intérieur combles – évaporateur surgélateur (scénario 16) : dans les trois cas étudiés, le nuage d'ammoniac n'atteint jamais le sol, et ne semble donc pas avoir d'effet sur les tiers voisins.

La conclusion sur les dangers liés aux installations frigorifiques indique ainsi en page 90 de l'étude de dangers que les distances des effets létaux ou irréversibles en cas d'accident restent dans les limites de propriété de Cité Marine. En page 406, cette même étude de dangers identifie huit phénomènes dangereux liés à l'ammoniac pour lesquels un porter à

connaissance des dangers serait nécessaire. La connaissance des aléas technologiques s'avérerait ainsi nécessaire.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'argumentaire sur les conclusions de l'étude de dangers, la maîtrise des risques des installations et en tant que de besoin, les préconisations en matière d'urbanisme qui seraient nécessaires.*

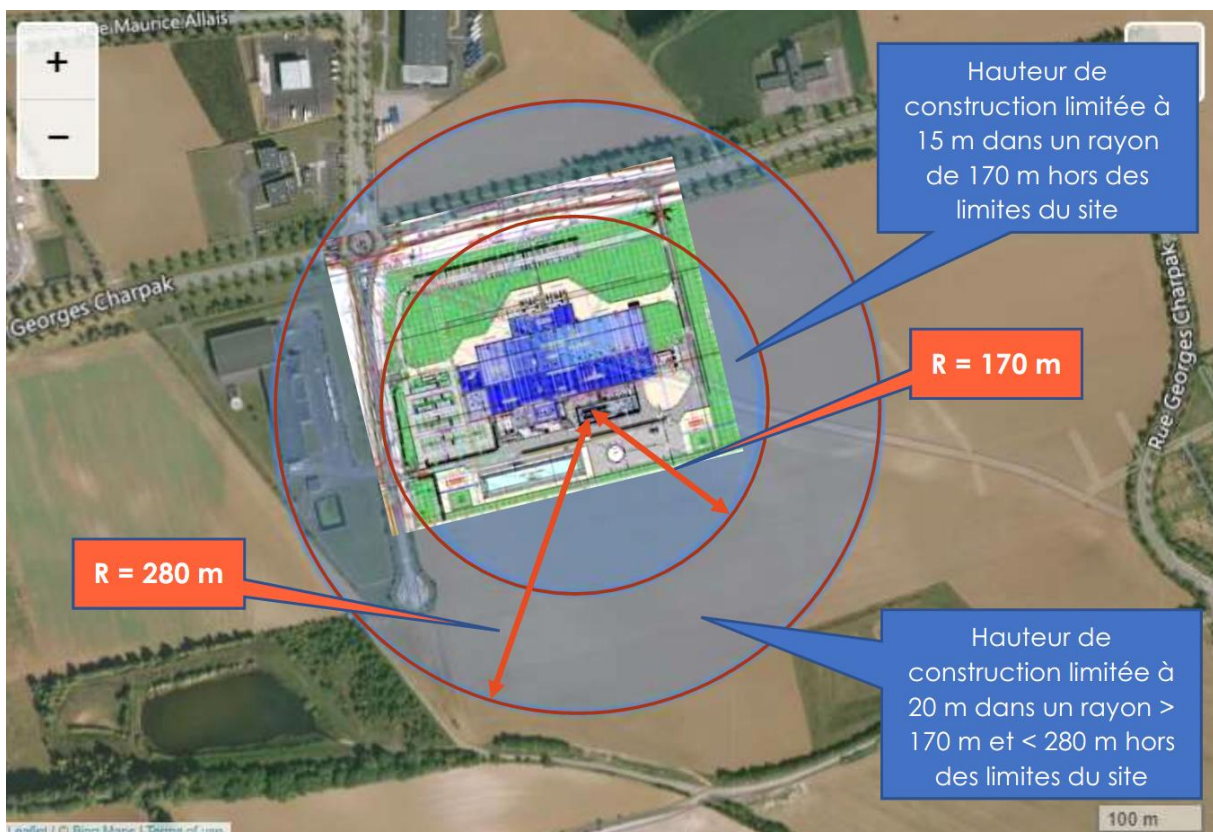
L'étude des dangers Ammoniac a été complétée avec les préconisations en matière d'urbanisme pour maintenir les effets de la dispersion d'un nuage d'ammoniac dans l'enceinte de la propriété CITE MARINE.

Ainsi, l'étude identifie :

- un rayon de 170 m autour de la salle des machines froid à l'intérieur duquel les constructions doivent être limitées à une hauteur de 15 m,
- une zone située entre le rayon de 170 et le rayon de 280 m autour de la salle des machines et à l'intérieur de laquelle la hauteur des bâtiments devra être limitée à 20 m.

Actuellement, la hauteur maximale de constructions autorisée selon le PLUi-HD en zone Ueeb est de 23 m.

Les rayons identifiés ci-avant sont représentés sur la figure ci-dessous :



Extrait de l'étude des dangers ammoniac

Les impacts sur l'environnement et la santé des retombées de fumées d'un éventuel incendie, notamment leur lessivage par les eaux de pluie ne sont pas étudiés.  
*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers d'une analyse de l'effet de lessivage des fumées par des eaux de pluie et du risque de pollution associé sur l'environnement et la santé.*

Concernant l'impact sur l'environnement et la santé des retombées de fumées d'un éventuel incendie et notamment leur lessivage par les eaux de pluie, aucune étude de dispersion et de toxicité des fumées n'a pas été réalisée pour les raisons suivantes :

- Absence de produits chimiques dangereux en grande quantité,
- Absence de données sur la production de suie pour les produits alimentaires dans la littérature,
- Construction des locaux en panneaux sandwich présentant une réaction au feu A2s1d0 voire Bs1d0 pour les locaux frigorifiques. Ces panneaux sandwich sont ceux permettant la production de fumée la plus faible possible (s pour « smoke » : fumée en anglais et 1 sur une échelle croissante de production de fumée de 1 à 3 avec s1 pour production de fumées très faible, s2 pour une production limitée et s3 pour production élevée),
- Compartimentage coupe-feu des locaux à risque incendie et sprinklage de l'ensemble du site pour permettre l'extinction à la source d'un feu naissant limitant ainsi très fortement le risque d'incendie généralisé du site.
- Absence de classement ICPE sous les rubriques de stockage n<sup>os</sup> 1510 et 1511 ainsi qu'absence de classement sous les rubriques SEVESO n<sup>os</sup> 4130.2, 4140.2, 4321, 4330, 4331, 4510 et 4511 (quantités de produits chimiques TRES inférieures aux seuils de classement).

En outre, depuis l'incendie dit de « LUBRIZOL » à Rouen, la réglementation concernant les unités classées sous la rubrique entrepôt n°1510 a été renforcée pour éviter les retombées de fumée toxique comme cela avait été observé à Rouen.

Cependant, CITE MARINE n'est pas concerné par cette réglementation puisque les quantités stockées sur site ne permettent pas un classement sous cette rubrique (quantités trop faibles).



➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

L'environnement direct du projet est constitué d'entreprises voisines à l'ouest (à 100 mètres), de voies de circulation desservant le parc d'activités, et de l'autoroute A26 à 800 mètres à l'ouest. Les habitations les plus proches sont localisées à 500 mètres à l'est, à 1,4 kilomètre à l'ouest et à 1,6 kilomètre au nord-ouest.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des nuisances sonores

Bruit

Il est à noter que le rapport acoustique (Annexe 6) annexé à l'étude d'impact, comprend uniquement la page de garde. Toutefois une synthèse est présentée dans l'étude d'impact.

L'état initial acoustique montre que l'environnement proche industriel est à l'origine de nuisances acoustiques (étude d'impact pages 77 et suivantes).

Les travaux seront effectués en dehors des périodes nocturnes, week-end et jours fériés afin de limiter l'impact du projet en phase chantier.

L'analyse des impacts est présentée pages 146 et suivantes de l'étude d'impact.

Dans sa phase d'exploitation, les sources de bruit pouvant être rencontrées seront :

- le trafic lié à l'activité ;
- les condenseurs adiabatiques localisés en toiture des locaux techniques ;
- le prétraitement des eaux usées.

Aucune simulation n'est présentée.

Selon l'étude, la pression acoustique des condensateurs frigorifiques en toiture des locaux techniques devrait être fortement réduite au niveau des habitations avec 32,5 dB(A) à et 64 dB(A) à 15 mètres de la source d'émission.

Les mesures visant à limiter le niveau sonore (page 148 de l'étude d'impact) comprennent notamment la sensibilisation à l'extinction des moteurs des camions, le positionnement des installations techniques à l'arrière des bâtiments ainsi que l'utilisation d'un système de brassage immergé pour le bassin de prétraitement.

L'étude conclut que l'éloignement important des habitations alentour permet de qualifier l'enjeu acoustique du projet comme étant faible. Elle précise que « CITE MARINE propose donc de réaliser sur demande une campagne de mesurage acoustique lorsque la nouvelle usine de Saint-Quentin sera en service afin de vérifier la conformité réglementaire de ses installations ».

*L'autorité environnementale recommande de joindre le rapport acoustique.*

Le rapport acoustique a été fourni et inclus dans les annexes de l'étude d'impact suite à une première demande de complément faite par la DREAL en décembre 2021.

### Odeurs

Un état olfactif initial a été réalisé le 19 août 2021 entre 11h45 et 13h15 dans un rayon de 2 kilomètres autour du projet (Annexe 7, page 268 du dossier « annexes »).

Selon l'étude, des sources d'émission d'odeurs liées aux activités de restauration, aux activités industrielles et aux activités agricoles sont déjà présentes dans la zone étudiée.

Elle précise que l'activité du projet pourra potentiellement être à l'origine de nuisances olfactives en lien avec :

- l'activité de cuisson et de panage en friteuses ;
- les coproduits d'activité ;
- le prétraitement des eaux usées.

Les nuisances olfactives issues des friteuses du site seront neutralisées au moyen d'un traitement des odeurs de cuisson : à hauteur de 60 % via la diffusion d'agents en phase gazeuse, les fumées seront traitées par oxydo-réaction des composés odorants (cf. Annexe 9 « Description du système de désodorisation »). Cette mesure est mentionnée dans les mesures éviter, réduire et compenser, page 210 de l'étude d'impact.

L'étude conclut en indiquant les odeurs déjà présentes dans la zone pourraient, à terme être confondues avec celles de l'établissement en projet.

*L'autorité environnementale recommande d'ajouter aux mesures retenues, une action de suivi périodique des odeurs provenant de l'installation au titre de la prévention et de la gestion des nuisances olfactives.*

CITE MARINE réalisera une nouvelle campagne de mesure des odeurs lors de la première année de mise en service de l'unité et renouvellera ces mesures de manière périodique si cela s'avère nécessaire sur demande de la DREAL.



#### 4.6. Énergie, climat et qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier et avec les activités du site industriel

---

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

Le site d'implantation du projet compte dans un rayon de 1,5 kilomètre, les autoroutes A26 et A29, et les routes départementales D930 et D1029.

Tant pour l'approvisionnement que la vente, l'établissement générera du trafic routier, source de nuisances atmosphériques et de gaz à effet de serre.

##### ➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'énergie, du climat et de la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier et en lien avec les activités du site industriel

##### Trafic et modes de déplacements

Une étude du trafic sur les principaux axes routiers à proximité du site, est présentée pages 160 et suivantes. Elle évalue le trafic induit par le projet et le rapporte au trafic actuel sous la forme de pourcentages à l'appui des données 2019.

Le nombre moyen de véhicules par jour engagés par le projet est estimé en moyenne à 53 poids lourds entre 6h et 18h et à 420 véhicules légers 24h sur 24 (étude d'impact page 161). L'augmentation du trafic est évaluée pour les véhicules légers et les poids lourds, à 2,5 % et 1 % pour l'autoroute A26, 5,8 % et 6,4 % pour l'autoroute A29, à 6,2 % et 15,1 % pour la route D930, et à 5,8 % et 8,3 % pour la route D1029.

L'étude de l'impact du projet sur le trafic routier actuel est sommaire, sans précision par exemple sur l'itinéraire de liaison à la D930 ou sur l'emprunt des voies desservant le site.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de trafic notamment en ce qui concerne l'influence du trafic induit par le projet sur le fonctionnement du carrefour giratoire reliant le parc d'activités à la D1029 aux heures de pointe du matin et du soir, et sur les axes routiers mineurs desservant le site.*

La ZAC du parc des Autoroutes a été aménagée pour pouvoir accueillir le trafic inhérent aux activités qu'elle a prévu d'accueillir.

CITE MARINE organisera et favorisera les mobilités alternatives à la voiture individuelle à SAINT-QUENTIN comme elle le fait déjà pour ses employés de KERVIGNAC. En effet, sur ce site, elle met en place :

- Un accompagnement individuel sur un bilan de mobilité gratuit pour que chaque employé puisse faire le point sur sa mobilité, développer son périmètre de déplacement ou mieux connaître les aides auxquelles il peut prétendre,
- Un service de déplacement à la demande pour les employés ne bénéficiant pas de transport en commun,
- Une incitation au covoiturage avec une association locale EHOP SOLIDAIRES.

A noter que la montée en puissance progressive de l'activité CITE MARINE permettra d'identifier les éventuels problèmes de trafic routier liés à l'augmentation de l'activité et de prendre le cas échéant des mesures adaptées en renforçant sa politique d'incitation au covoiturage, à l'usage du vélo ou des transports en commun qui sont des moyens de locomotion qui permettent une meilleure fluidité du trafic.

Les modes alternatifs au transport routier n'ont pas fait l'objet d'une analyse. Pourtant, les transports en commun, par exemple, avec le réseau de bus urbains « PASTEL » doté d'une amplitude de 7h à 19h environ, pourront être employés par les salariés tout en sachant que l'arrêt le plus proche est à environ un kilomètre du site. Il existe aussi le service « Déclic PRO » qui fonctionne par réservation la veille du déplacement, avec un bus qui vient chercher l'utilisateur à l'arrêt le plus proche de chez lui dès 4h30 et jusqu'à 21h15 à la gare ou à l'arrêt de bus le plus proche de son entreprise. De même, le projet prévoit des abris pour le stationnement des bicyclettes, sans préciser comment le site est desservi pour ces modes doux.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *de compléter l'étude d'impact d'une analyse de la desserte du site en transports en commun et en aménagements cyclables et piétonniers ;*
- *de projeter la réalisation d'un plan de mobilité afin de favoriser et développer l'usage de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle par ses salariés, voire même de privilégier l'élaboration d'un plan de mobilité inter-entreprise à l'échelle du parc d'activités.*

CITE MARINE prend note des possibilités offertes à ses futurs employés en matière d'alternatives à la voiture individuelle. Ces possibilités seront encouragées par le service Ressources Humaines de la future unité de SAINT-QUENTIN.

Malgré l'obligation de mettre en place des stationnements pour les bicyclettes, la zone du Parc des Autoroutes ne comporte ni bande ni piste cyclable favorable à ce mode de déplacement actif.

L'étude d'impact a considéré le cas majorant où l'ensemble du personnel utilisait une voiture individuelle dans la mesure où la campagne de recrutement du personnel n'a pas encore été lancée et qu'il est difficile de prévoir le moyen de locomotion qui sera utilisé par les futurs employés CITE MARINE.

### Qualité de l'air

L'état initial de la qualité de l'air sur l'agglomération de Saint-Quentin est présenté page 67 et suivantes de l'étude d'impact.

Il présente les résultats du bilan de la qualité de l'air de ATMO Hauts-de-France<sup>13</sup> sur la région, et conclut que Saint-Quentin figurait parmi les grandes villes les moins polluées en 2019 (figure 41 page 70). Il précise que la qualité de l'air n'a pas été mesurée au droit du projet.

L'étude d'impact (pages 132 et suivantes) identifie les principales sources de rejet dans l'atmosphère, liées au fonctionnement du site industriel : les installations de combustions (chaudières), les émissions liées au trafic des véhicules, les extracteurs d'air et les poussières. Elle indique page 163 de faibles rejets atmosphériques, sans les estimer.

Les mesures visant à limiter la pollution de l'air, portent sur :

- l'usage du gaz naturel comme combustible de cinq chaudières (vapeur et fluide thermique) pour une puissance thermique nominale totale de 8,2 MW, en raison de la qualité de sa combustion quasi-complète et des rejets atmosphériques réduits ;
- la hauteur de cheminée pour assurer une bonne dispersion des polluants, et l'entretien des équipements pour veiller au bon fonctionnement des organes de combustion et leur suivi ;
- et plusieurs mesures pratiques en lien avec les gaz d'échappement des véhicules.

L'évaluation des risques sanitaires comprend une analyse qualitative mais incomplète quantitativement. Le pétitionnaire l'explique et la justifie page 185 de l'étude d'impact.

Les effets des polluants atmosphériques sur la santé par nature de polluant sont présentés page 166 et suivantes. Cependant, les émissions de polluants atmosphériques ne sont pas chiffrées et ne font pas l'objet d'action de suivi.

*L'autorité environnementale recommande d'évaluer les quantités de polluants atmosphériques émis par l'établissement en exploitation, puis d'étudier des mesures complémentaires permettant de les réduire ou les compenser.*

CITE MARINE installera des installations de combustion neuves qui permettront de respecter les normes de rejet réglementaires.

Le prestataire BABCOCK contrôlera une fois par trimestre le rendement des brûleurs.

Tous les deux ans, dans le cadre réglementaire, un organisme agréé contrôlera le rendement énergétique des chaudières et la nature de leurs rejets atmosphériques. Le coût de ces mesures de suivi du bon fonctionnement figure dans le tableau 49 de l'étude d'impact.

## Énergie

Les consommations énergétiques annuelles à terme sont estimées à 130 mégawatts-heures (MWh) :

- 63 MWh d'électricité ;
- 67 MWh de gaz naturel.

L'étude d'impact précise page 97 que des dispositifs de récupération d'énergie fatale seront installés au niveau des installations frigorifiques.

La production d'énergies renouvelables au moyen par exemple de panneaux photovoltaïques sur les bâtiments ou en ombrière sur les aires de stationnement, n'est pas étudiée, mais simplement mentionnée dans le bilan carbone, qui reprend celui d'un autres site de production de la société.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une étude sur les possibilités de production d'énergies renouvelables*

Le projet CITE MARINE sort du champ d'application de la loi Energie et Climat pour la mise en place de panneaux photovoltaïques et ce, pour des raisons de sécurité.

En effet, le site est classé sous la rubrique ICPE n°4735 pour l'utilisation d'ammoniac et ce classement exonère le projet CITE MARINE de l'obligation de mettre en place les panneaux photovoltaïques. C'est pour cela que les possibilités de production d'énergies renouvelables n'ont pas été étudiées.

## Climat

L'impact climat du projet s'appuie sur un bilan carbone réalisé en 2010 pour deux unités de production implantées en Bretagne (Annexe 10 Bilan carbone de l'usine CM1 à Kervignac, page 291 du document « annexes »). Pour une fabrication de 70 tonnes de produits surgelés par jour, les émissions annuelles de gaz à effet de serre sont estimées à environ 50 000 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> (teq CO<sub>2</sub>) en retranchant les incertitudes liées à la méthode employée (étude d'impact pages 139 et suivantes).

Les principaux postes d'émission de gaz à effet de serre identifiés sont les suivants (page 341 de l'annexe) :

- 68 % pour les produits de pêches et agricoles entrants (poissons, légumes, ingrédients...) ;
- 7 % pour les procédés internes (CO<sub>2</sub>, fluides frigorigènes, NO<sub>x</sub><sup>15</sup>) ;
- 6,5 % pour le fret ;
- 6,4 % pour l'énergie consommée sur le site ;
- 5,9 % pour les emballages ;
- 3,8 % pour l'utilisation du produit par les ménages.

Les principaux gains envisageables de CO<sub>2</sub> émis pour les deux sites étudiés sont mentionnés aux 139 et suivantes de l'étude d'impact. Ils portent sur la récupération de chaleur des chaudières, la retenue des ports de débarquement les plus proches du site pour limiter le fret des fournisseurs de poissons, le recours au ferroutage pour les livraisons, l'emploi de

protéines végétales, le remplacement de l'huile de palme par de l'huile de tournesol...

Cette étude est informative. Elle nécessite d'une part une actualisation avec le site retenu. En effet, l'impact du fret fournisseur et de l'origine des produits, non précisée, varie avec la localisation du site de production et le plan d'approvisionnement de l'unité, et le remplacement de fluide frigorigène R22 (interdit depuis 2015) par de l'ammoniac pourrait aussi avoir des effets notables sur les émissions.

D'autre part, les mesures mentionnées aux pages 139 et suivantes doivent être précisées, leur impact chiffré, leur mise en œuvre explicitée dans la description du projet.

Par ailleurs, il paraît indiqué d'inclure au poste « déplacements des personnes », une estimation des déplacements de salariés en covoiturage ou en cycle.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *la mise à jour du bilan carbone avec des données propres au projet, sur les approvisionnements, les livraisons, le process ;*
- *une description précise des mesures de réduction prévues et de leur impact ;*
- *une reprise de la mise en œuvre de ces mesures dans la description du projet.*

Le choix d'évaluer l'impact sur le climat du projet à travers le bilan carbone réalisé pour une usine du groupe CITE MARINE similaire nous a semblé être le choix le plus pertinent dans la mesure où le site n'a pas encore été construit et que ce bilan existait.

Un bilan carbone spécifique à l'unité de SAINT-QUENTIN pourra être calculé plus tard lorsque le choix des entreprises de process par exemple aura été fait, ce qui n'est pas encore le cas au stade d'avancement du projet.