



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet de création d'une unité de fabrication
de produits alimentaires
de la société Cité Marine
sur la commune de Saint-Quentin (02)
(étude d'impact version d'octobre 2021)**

n°MRAe 2021-5891

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 11 janvier 2022 en webconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de création d'une unité de fabrication de produits alimentaires sur la commune de Saint-Quentin, dans le département de l'Aisne.

Étaient présents et ont délibéré : Christophe Bacholle, Patricia Corrèze-Lénée, Philippe Ducrocq, Philippe Gratadour, Valérie Morel et Pierre Noualhaguet.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par la ministre de la transition écologique le 11 août 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

* *

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis complet le 22 novembre 2021, pour avis, à la MRAe.

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

En application de l'article R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 20 septembre 2021 :

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

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

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage.

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 m² 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 IED¹ 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 déchets² (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.

¹ La directive 2010/75/UD définit au niveau européen une approche intégrée de la prévention et de la réduction des pollutions émises. Un de ses principes directeurs est le recours aux meilleures techniques disponibles afin de prévenir les pollutions de toutes natures.

² Le PRPGD est un document de planification stratégique qui coordonne à l'échelle régionale l'ensemble des actions de prévention et de gestion des déchets menées par les acteurs d'un territoire

Avis détaillé

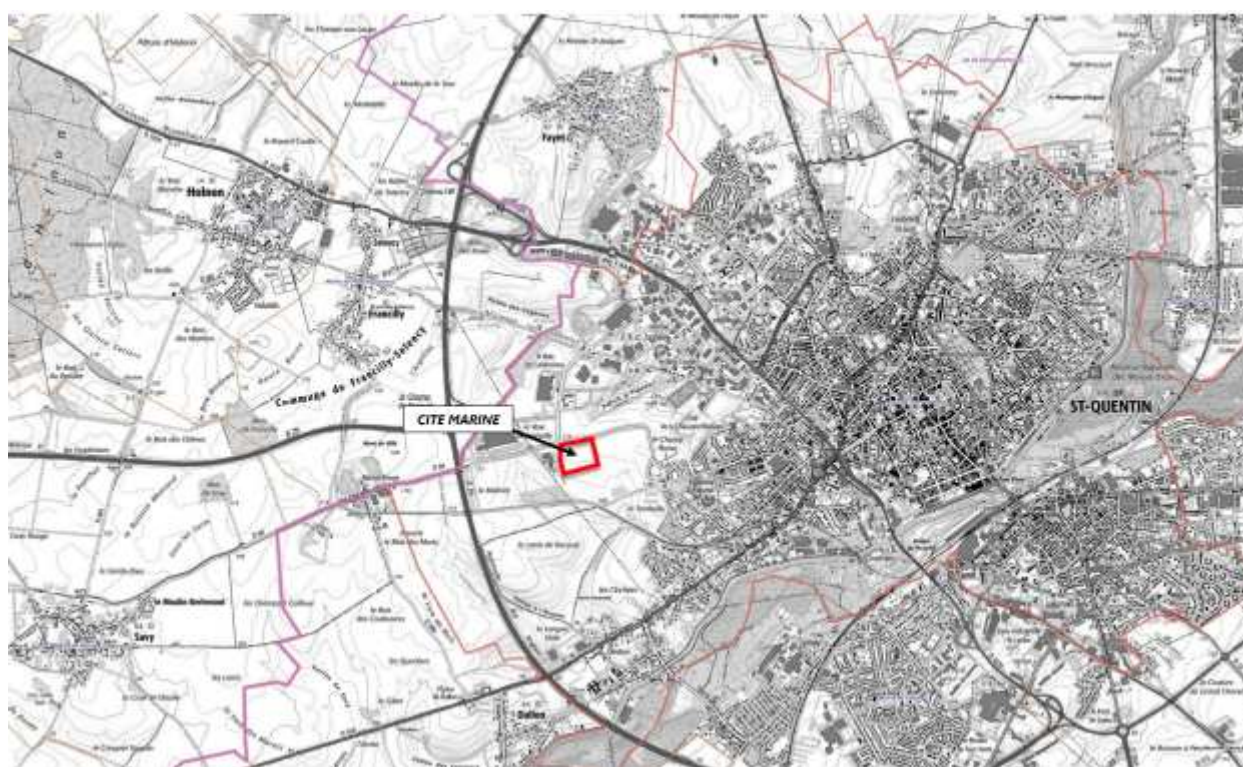
I. Le projet de création d'une unité de fabrication de produits alimentaires

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

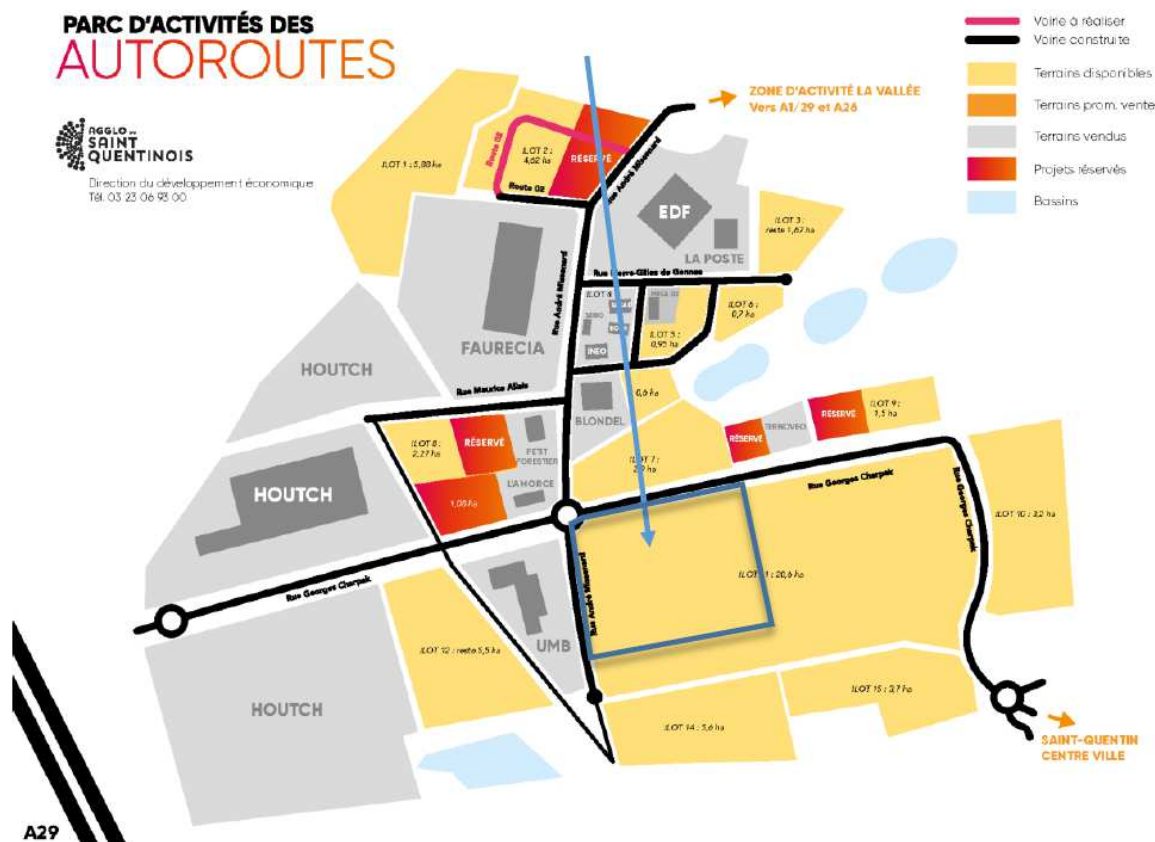
Dans sa phase d'exploitation, l'effectif prévisionnel de l'unité comptera 350 salariés, qui réceptionneront les matières premières, élaboreront les produits, les surgèleront, les conditionneront, les stockeront pour ensuite les expédier.

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

La description du projet est lacunaire sur les produits entrants (types, origines, ports de débarquement, modes de pêches etc ...).



Plan de situation du projet (dossier pétitionnaire : PJ01-Plan de situation page 3)

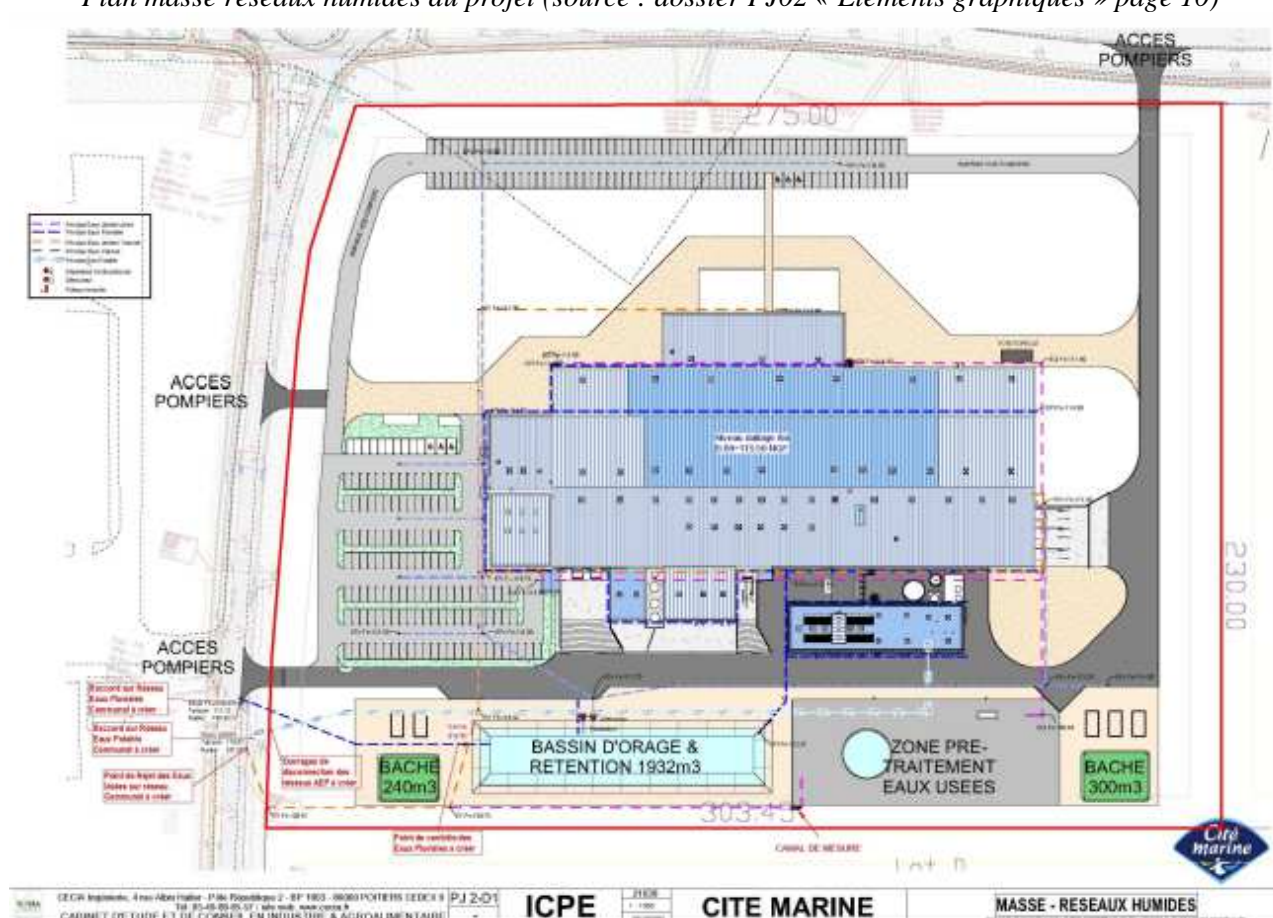


Plan de situation du projet (étude d'impact page 10)

Le projet s'implantera sur un terrain de 6,77 hectares sur la zone d'activités « le parc des autoroutes », et comprendra :

- un bâtiment principal accueillant la partie production, les stockages ainsi que les bureaux et locaux sociaux ;
- un bâtiment plus petit destiné à l'accueil des installations techniques permettant le fonctionnement des procédés de fabrication : installations de production de froid et de production d'air comprimé, ainsi que les chaudières ;
- une zone dédiée au prétraitement des eaux usées avant traitement final à la station d'épuration de Gauchy ;
- un bassin destiné à tamponner les eaux pluviales avant rejet dans le réseau communal et destiné également à retenir, en cas de sinistre, les eaux polluées d'extinction d'incendie ;
- des aménagements extérieurs composés de zones de circulation et de stationnement pour les véhicules du personnel.

Les surfaces des emprises au sol sont les suivantes (résumé non technique page 6) : 13 209 m² de bâtiments ; 27 244 m² de voiries ; 1 610 m² pour un bassin de rétention/orage et 25 676 m² d'espaces verts.



L'activité qui s'exercera sur le site sera soumise à autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement sous la rubrique n°4735 « Installations de réfrigération employant l'ammoniac comme fluide frigorigène (production et distribution de froid) ».

L'activité principale de fabrication de produits alimentaires sera soumise à enregistrement sous les rubriques n°2220 (Préparation ou conservation de produits alimentaires d'origine végétale) et 2221 (Préparation ou conservation de produits alimentaires d'origine animale).

Au titre de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, le projet est en principe soumis à examen au cas par cas pour deux rubriques : 1°a (Autres installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation) et 39° a (Travaux et constructions qui créent une surface de plancher ou une emprise au sol supérieure ou égale à 10 000 m²).

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 IED³ ce qui n'est plus le cas (document « présentation de l'activité » page 9), le projet initial ayant été réduit.

³ La directive 2010/75/UE définit au niveau européen une approche intégrée de la prévention et de la réduction des pollutions émises. Un de ses principes directeurs est le recours aux meilleures techniques disponibles afin de prévenir les pollutions de toutes natures.

II. Analyse de l'autorité environnementale

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

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation d'espace, aux milieux naturels, à la biodiversité et aux sites Natura 2000, à la ressource en eau et à l'assainissement, aux risques technologiques, aux nuisances sonores et olfactives, à l'énergie au climat et à la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier et avec les activités du site industriel, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 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.

II.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 déchets⁴ (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.

⁴ Le PRPGD est un document de planification stratégique qui coordonne à l'échelle régionale l'ensemble des actions de prévention et de gestion des déchets menées par les acteurs d'un territoire

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.

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.

II.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.

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

II.4.1 Consommation d'espace

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 m².

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 écosystémiques⁵

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.*

II.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 ;

5 Services écosystémiques : services définis comme étant les bénéfices retirés par les êtres humains du fonctionnement des écosystèmes (article L.110-1 du code de l'environnement).

- 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 locale⁶.

➤ 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'Aesche 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 ;

⁶ A titre d'exemple, l'usine localisée en Bretagne utilisait de l'huile de palme, produit qui pourrait être remplacé par de l'huile de tournesol (voir tableau page 140 de l'étude d'impact)

- 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.

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.

➤ 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 spécifiques⁷ 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.

II.4.3 Eau

➤ 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-Habitants⁸ (EH) pour une somme des charges entrantes de 156 000 EH (23 294 m³/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.

⁷Aire d'évolution spécifique de chaque espèce ayant justifié dans la désignation du site Natura 2000 : ensemble des sites sur lesquels il est possible de rencontrer des espèces parce qu'elles viennent y chasser ou s'y reproduire, y compris donc, en dehors du zonage Natura 2000.

⁸ Équivalent-Habitant : unité de mesure permettant d'évaluer la capacité d'une station d'épuration, fondée sur la quantité de pollution émise par personne et par jour

Les différents usages liés à l'activité seront à l'origine d'une consommation moyenne évaluée à 480 m³ par jour, avec des pointes à 600 m³ 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.

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 d'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 m³ : tamponnement d'orage (852 m³), défense extérieure contre un incendie (780 m³), et lutte intérieure contre un incendie « sprinkleurs » (300 m³).

Assainissement – eaux usées

Les eaux usées industrielles sont évaluées à terme à environ 350 m³/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.

II.4.4 Risques technologiques

➤ 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/m², 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.

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.

II.4.5 Nuisances sonores et olfactives

➤ 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 adiabatiques⁹ 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)¹⁰ 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

⁹ Qui s'effectue sans échange de chaleur (évaporatif), en résultant du principe physique de l'évaporation d'un liquide

¹⁰ Le décibel pondération A, dB(A), est l'unité d'expression du volume sonore

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.

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.

II.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 serre¹¹.

11 L'augmentation de la concentration des gaz à effet de serre dans l'atmosphère terrestre est l'un des facteurs à l'origine du réchauffement climatique

- 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.

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 mobilité¹² 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.*

12 Le Plan de mobilité (PDM) est un ensemble de mesures qui vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier.

Depuis janvier 2020, à défaut d'accord durant les négociations annuelles obligatoires du dialogue social, la mise en place d'un PDM pour toute entreprise disposant de plus de 50 salariés est obligatoire

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-France¹³ 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.

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.

13 ATMO Hauts-de-France est une association agréée de surveillance de la qualité de l'air

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 CO₂¹⁴ (teq CO₂) 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 (CO₂, fluides frigorigènes, NOx¹⁵) ;
- 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 CO₂ 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.*

14 Une tonne d'équivalent CO₂ représente un ensemble de gaz à effet de serre ayant le même effet sur le climat qu'une tonne de dioxyde de carbone (CO₂)

15 NOx : oxydes d'azote