



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 ferme aquacole
de la société LOCAL OCEAN France (LOF)
à Le Portel (62)**

n°MRAe 2022-6228

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts de France s'est réunie le 14 juin 2022 en webconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de création d'une ferme aquacole à Le Portel dans le département du Pas-de-Calais.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Hélène Foucher, MM. Philippe Ducrocq 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 avril 2022, 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 des 6 et 19 mai 2022 :

- le préfet du département du Pas-de-Calais ;*
- l'agence régionale de santé Hauts-de-France ;*
- le service territorial de l'architecture et du patrimoine.*

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

Le projet présenté par la société LOCAL OCEAN FRANCE porte sur la création et l'exploitation d'une ferme aquacole de production et de transformation de saumons sur le territoire de la commune de Le Portel, dans le département du Pas-de-Calais, dans la zone industrielle portuaire de Boulogne-sur-Mer.

La capacité de production envisagée est de 9 000 tonnes de poisson par an. La superficie totale qui sera occupée par le site dans sa partie terrestre est d'environ 12,6 hectares. Le projet comprend la création des bâtiments de la ferme aquacole dans sa partie terrestre ainsi qu'une partie en mer (« offshore ») constituée par les points de prélèvements et de rejets en mer et canalisations associées.

Le projet est localisé au sein du parc naturel marin des estuaires picards et mer d'Opale. Les zones côtières peu profondes et les estuaires de la Manche orientale constituent d'importantes zones de nourriceries pour de nombreuses espèces de poissons.

Concernant le paysage et le patrimoine, l'analyse est à compléter et des photomontages sont à produire pour démontrer l'intégration paysagère du projet.

Concernant, les milieux naturels, l'étude est à compléter sur les habitats et les espèces présents dans le parc naturel marin, notamment les poissons.

Les inventaires ont porté uniquement sur le site terrestre. Ils montrent que celui-ci est majoritairement anthropisé (parkings) avec cependant la présence de deux végétations patrimoniales sur 1,35 hectares et d'espèces protégées de flore et d'oiseaux. Concernant les mammifères, la zone de projet a été identifiée comme un reposoir secondaire pour les phoques.

Des mesures d'évitement et de réduction sont proposées, mais les impacts résiduels restant forts pour la flore et les oiseaux, des mesures compensatoires sont prévues et une dérogation au titre de la protection des espèces est nécessaire.

Concernant la ressource en eau, le projet, qui est localisé en bordure directe du littoral, prévoit notamment d'opérer des pompages et des rejets directement en mer, ce qui pourrait avoir une incidence sur la qualité de l'eau. L'analyse est à préciser et compléter. L'autorité environnementale recommande de prendre, dans le cadre de l'exécution des travaux, toutes les mesures nécessaires pour éviter et réduire le remaniement des sédiments qui pourrait avoir une incidence sur la qualité des eaux.

La compatibilité avec le document stratégique de façade (DSF) et le plan d'action pour le milieu marin (PAMM) reste à démontrer et celle avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois-Picardie 2022-2027 et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du bassin côtier du Boulonnais à confirmer par l'apport de précisions.

Concernant les risques naturels, le risque de submersion marine est identifié. L'autorité environnementale recommande de prendre en compte les effets du changement climatique vis-à-vis du projet par rapport à ce risque.

Concernant le risque technologique, l'étude de dangers est complète. L'autorité environnementale recommande de transmettre aux autorités compétentes les informations relatives aux effets pouvant sortir du site, afin qu'ils soient pris en compte dans la planification de l'occupation future des espaces concernés.

L'étude d'impact devra être complétée par une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global.

Les 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.

Avis détaillé

I. Le projet de création d'une ferme aquacole à Le Portel

Le projet présenté par la société LOCAL OCEAN FRANCE porte sur la création et l'exploitation d'une ferme aquacole de production et de transformation de saumons sur le territoire de la commune de Le Portel, dans le département du Pas-de-Calais, dans la zone industrielle portuaire du Boulogne-sur-Mer.

La capacité de production envisagée est de 9 000 tonnes de poissons par an.

La superficie totale qui sera occupée par le site dans sa partie terrestre est d'environ 12,6 hectares (page 16 de la description du projet). Les parcelles concernées, constituées pour l'essentiel de remblais en arrière d'une digue et gagnées sur la mer, sont actuellement en nature de friche.

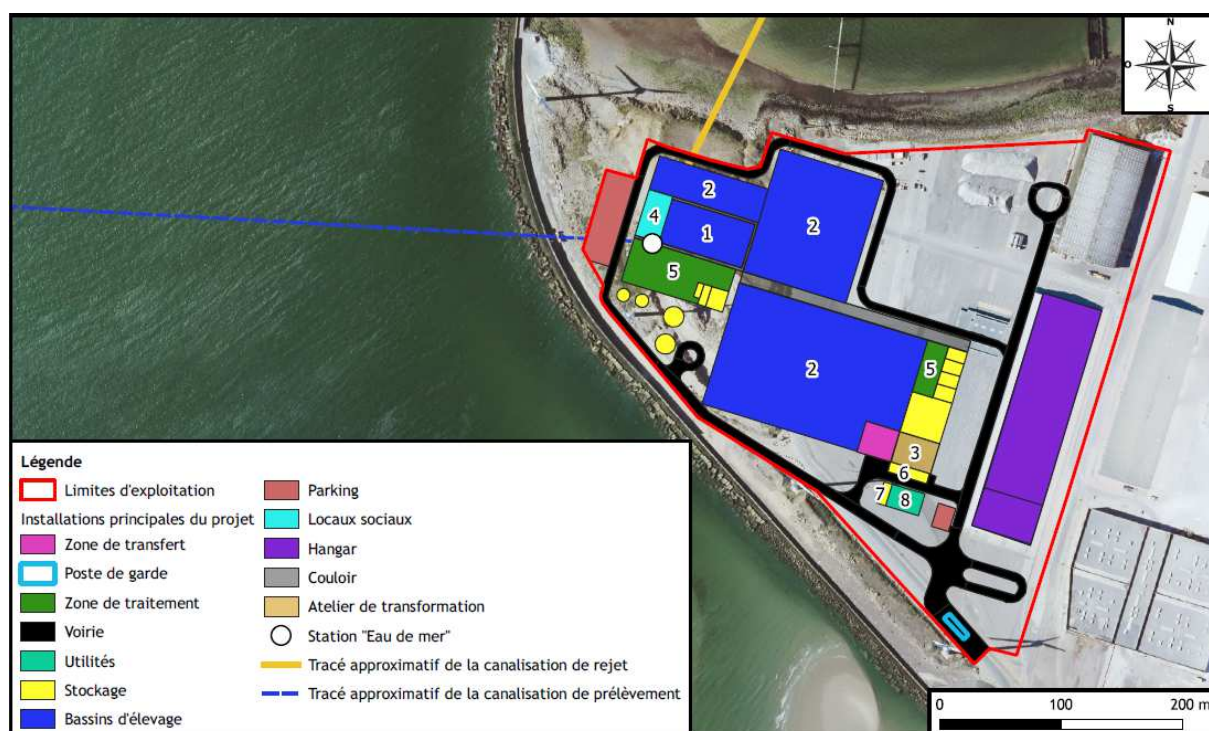
Le projet comprend trois composantes (page 15 de la description du projet) :

- la ferme aquacole dans sa partie terrestre (bâti comprenant les bassins d'élevage),
- en partie « offshore » des points de prélèvements et de rejets en mer et canalisations associées,
- deux hangars intégrés aux limites d'exploitation.

Cartes de localisation et de situation du projet



Source : dossier du pétitionnaire – description du projet page 15



Source : dossier du pétitionnaire – description du projet page 19

Le site comprendra (étude d'impact page 25) : une éclosérie (n°1 sur la carte ci-dessus) ; les bassins d'élevage des saumons (n°2) ; les ateliers de transformation du saumon (n°3) comprenant le stockage des produits finis (en quantité inférieure à deux jours de production) ; le système de traitement et de recirculation des eaux des bassins d'élevage ; des locaux sociaux et administratifs ; une zone technique (n°5) comprenant les systèmes de pompage, de traitement et de rejets de l'eau de mer ; l'installation de stockage d'oxygène (n°6) ; l'installation de stockage du carburant (n°7) alimentant les groupes électrogènes de secours (n°8) ; l'ouvrage de prélèvement de l'eau de mer ; l'ouvrage de rejet des eaux industrielles et de refroidissement ; deux hangars de stockage. Une partie du hangar HD6 existant sera sous-louée aux exploitants actuels et l'autre partie sera utilisée pour stocker des emballages. La halle de chargement/déchargement de ce hangar sera démolie.

Le bâti (bâtiment principal construit pour la ferme en elle-même ainsi que les locaux éventuellement distincts) occupera une emprise au sol d'environ 41 500 m², pour une surface de plancher d'environ 59 500 m² (description du projet page 17). Le hangar HD6 aura une surface au sol de 10 000 m² et le hangar HD7, qui ne sera pas exploité, une surface de 5 000 m².

Le système de prélèvement en mer se fera au niveau de la Manche et le système de rejet sera effectué au niveau du bassin Ro-Ro¹, en lien avec la Manche (étude d'impact page 24).

¹ Ro-Ro : abréviation de « Roll on – Roll off », qui désigne le trafic routier : correspond en logistique de transport à un échange de remorques qui rentrent (on) ou qui sortent (off) de bateaux spéciaux appelés « rouliers »

L'«étude d'impact marin» (annexe 2) précise que la canalisation sera mise place par micro-tunnelier avec passage sous la digue Carnot. Elle passera donc en souterrain jusqu'au point de prélèvement. Deux chantiers nautiques composés d'une grue sur ponton et d'une barge pour les transports de matériaux sont prévus.

L'activité comprendra (description du projet pages 22 et suivantes) :

- l'importation des œufs de saumon venu d'Islande, par avion et par poids lourds, tous les trois mois environ ;
- le traitement des œufs (inspection, acclimatation, désinfection), avant mise dans les armoires de l'écloserie et l'élevage par transferts successifs dans différents bassins d'eau douce, de l'éclosion jusqu'à la transformation du poisson adapté pour franchir les eaux salées en utilisant l'éclairage : les poissons sont régulièrement triés par taille afin d'éviter le surpeuplement et la concurrence, les plus petits poissons sont revalorisés en farine ; les poissons sont ensuite transférés vers des bassins d'eau salée afin de les faire croître jusqu'à la maturité commerciale soit un poids de 5 kg ;
- l'abattage des saumons, avec étourdissement électrique préalable et leur transformation sur place : les sous-produits (sang, viscères) sont revendus pour l'alimentation animale, les déchets liquides (fluide viscérale, eaux de lavage...) sont envoyés dans le réseau communal vers la station d'épuration de Boulogne-sur-mer.

Selon le dossier (résumé non technique étude de dangers page 14), le projet est soumis à autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement au titre de la rubrique 2130-2a (piscicultures d'eau de mer), à autorisation au titre de la loi sur l'eau pour la rubrique 4.1.2.0 (travaux d'aménagement portuaire et autres ouvrages en contact avec le milieu marin) et à demande de dérogation au titre de la protection des espèces.

Selon le document « description du projet » (page 65), le projet est soumis à examen au cas par cas au titre du tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement. Il est précisé que, étant donné les caractéristiques du projet et après échange avec l'administration, le pétitionnaire a pris la décision de présenter une étude d'impact.

L'autorité environnementale relève que, suivant les informations fournies en page 17 de la description du projet, le projet est soumis à étude d'impact systématique au titre de la rubrique 39a) travaux et constructions, qui créent une surface de plancher ou une emprise au sol supérieure ou égale à 40 000 m².

II. Analyse de l'autorité environnementale

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

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs au paysage, aux milieux naturels principalement marins, à Natura 2000, à l'eau, aux risques naturels et technologiques, 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.

L'évaluation environnementale présentée est composée de deux études d'impacts, dont une « étude

d'impact marin » présentée en annexe 2, ce qui complique sa lecture.
De plus, le dossier présente quelques incohérences.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un fascicule séparé et illustré. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande d'actualiser le résumé non technique après avoir complété l'étude d'impact.

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

La compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois-Picardie 2016 – 2021 est traitée en pages 307 et suivantes de l'étude d'impact. De même, l'exercice est réalisé pour le SDAGE 2022-2027 dans sa version de projet (pages 316 et suivantes de l'étude d'impact).

La compatibilité avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du bassin côtier du Boulonnais est également abordée en pages 325 et suivantes de l'étude d'impact.

Cette compatibilité est assurée par l'absence de zones humides à enjeux sur le site du projet et par la compensation de la superficie impactée, ainsi que par l'absence de rejet direct dans les cours d'eau, le traitement des eaux avant rejet dans la mer et la gestion des déchets.

Elle reste cependant à confirmer notamment par l'évaluation de la qualité des sédiments dans le bassin Ro-Ro pour démontrer leur innocuité, des précisions sur les rejets et le devenir des boues issues de la station de traitement des eaux de rejet et les mesures prévues.

L'analyse de la compatibilité avec le document stratégique de façade (DSF) et le plan d'action pour le milieu marin (PAMM) est présentée dans l'étude d'impact du compartiment marin (pages 249 et suivantes) en annexe 2 (pages numériques 286 et suivantes des annexes).

L'analyse de compatibilité avec les descripteurs relatifs aux oiseaux marins (DIOM) doit être portée sur le projet dans son intégralité, tant en phase d'exploitation qu'en phase de construction, puisque les oiseaux marins fréquentent également au cours de leur cycle de vie les espaces côtiers terrestres (reproduction, repos, mise-bas...).

Nonobstant les éléments apportés dans l'étude d'impact, les dérangements physiques, sonores et lumineux, visés par l'objectif du PAMM DIOM/OE06 « limiter le dérangement physique, sonore, lumineux des oiseaux marins au niveau de leurs zones d'habitats fonctionnels », ainsi que la perte d'habitats, concernée par l'objectif DIOM/OE03 « éviter les pertes d'habitats fonctionnels pour les oiseaux marins, en particulier dans les zones marines où la densité est maximale », seront largement accentués par la dimension terrestre du projet tant en phase d'exploitation (lumière, trafic...) que de construction. Il convient de revoir l'analyse de la compatibilité avec les objectifs relatifs aux oiseaux marins à l'aune de ces éléments.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de la compatibilité du projet avec

les objectifs DIOM/OE06 « limiter le dérangement physique, sonore, lumineux des oiseaux marins au niveau de leurs zones d'habitats fonctionnels » et DIOM/OE03 « éviter les pertes d'habitats fonctionnels pour les oiseaux marins, en particulier dans les zones marines où la densité est maximale » du PAMM, en prenant en compte l'impact du projet (partie terrestre) en phases de construction et d'exploitation, en matière de dérangements physiques, sonores et lumineux et de perte d'habitats.

Concernant l'objectif D1PC (Poissons)/OE05 « diminuer toutes les pressions qui affectent l'étendue et la condition des zones fonctionnelles halieutiques d'importance identifiées (dont frayères, nourriceries, voies de migration), essentielles à la réalisation du cycle de vie des poissons, céphalopodes et crustacés d'intérêt halieutique », l'argumentaire s'appuie essentiellement sur le fait d'éviter les rejets de poissons d'élevage et les aspirations de juvéniles au pompage par l'équipement de grilles et qu'il n'y a pas de frayères. Par ailleurs, la justification de l'absence d'impact sur les poissons, qui repose sur les résultats de la modélisation du rejet dans la rade du port de Boulogne-sur-Mer, identifiée comme étant une zone de nourricerie, ne considère que les seuls paramètres de température et de salinité en omettant l'azote, le phosphore, les matières en suspension et la disponibilité chimique et biologique en oxygène. Les incidences doivent être revues en prenant en compte l'ensemble des paramètres évoqués, et la compatibilité doit être démontrée avec l'objectif du PAMM correspondant.

L'autorité environnementale recommande de prendre également en compte l'ensemble des paramètres utilisés dans la modélisation du rejet pour caractériser l'impact du projet sur les poissons et démontrer la compatibilité avec les objectifs du PAMM.

Le cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés est traité en pages 243 à 245 de l'étude d'impact.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur ce point.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

La justification du choix du projet retenu est abordée en pages 250 à 258 de l'étude d'impact.

En ce qui concerne les solutions envisagées au niveau de l'emplacement géographique, une des justifications repose sur le débouché principalement français de la production de saumons issus du projet (page 255). Or, il est également argumenté que Boulogne-sur-Mer, qui soutient un solide marché local de saumon, offre aussi un bon accès routier au Royaume-Uni et à l'Europe de l'Ouest, ce qui laisse sous-entendre d'autres perspectives pour le projet en matière d'export de la production. Il conviendrait de préciser l'ensemble des débouchés envisagés pour la production du site et de déterminer pour chacun d'eux les incidences liées notamment au transport.

Par ailleurs, l'assertion selon laquelle plusieurs localités de la région portuaire auraient été identifiées comme sites possibles et que le site proposé se serait avéré être le moins impactant du point de vue environnemental et social (page 253 de l'étude d'impact) nécessite d'être argumentée. Il aurait ainsi été opportun de préciser les différentes localités en question et de développer et mettre en regard pour chacune les différents éléments de comparaison permettant de conclure au choix

retenu.

L'autorité environnementale recommande de développer l'argumentaire de moindre impact environnemental du projet en précisant et détaillant l'analyse comparative du point de vue de l'impact environnemental des différentes localisations envisagées sur la région portuaire..

La zone initiale d'implantation sur le site a été évitée car elle présentait une forme étroite peu compatible avec les exigences d'un bâti industriel, selon le dossier, du fait que sa localisation à proximité du rivage la rendait davantage vulnérable aux risques, qu'elle était plus éloignée des infrastructures et qu'elle était plus proche des éoliennes présentes sur la digue, limitant la constructibilité.

La justification des choix de localisation des points de pompage et de rejet est abordée dans l'étude d'impacts du compartiment marin présentée en annexe de l'étude d'impact, en page 265 du document (page numérique 302). Si deux cartes sont présentées avec deux emplacements différents, laissant supposer qu'autant de scénarios ont pu être envisagés, aucune explication ni argumentation n'est apportée, ce qui ne permet pas de comprendre les raisons du choix final. La raison du choix de la pose des conduites telle que prévue paraît être celle de permettre de réduire et d'éviter un éventuel repompage des eaux rejetées. Il n'est ainsi pas tenu compte des impacts éventuels sur les habitats et les espèces présents. Aucun inventaire des habitats naturels présents sur les secteurs concernés par la prise d'eau et le rejet n'est présenté.

L'autorité environnementale recommande de préciser si le choix de la localisation des points de prélèvement d'eau de mer et de rejet des effluents a bien été effectué à la lumière des enjeux environnementaux présents en particulier vis-à-vis de ceux relatifs à la biodiversité, tant du point de vue des espèces présentes que des habitats et ce, en particulier pour le rejet dans tout le secteur sous influence tel que peuvent le montrer les différentes cartes des figures de dilution présentées dans la modélisation du rejet dans le bassin RO-RO en annexe de l'étude d'impact (page numérique 316 et suivantes). Sinon, l'autorité environnementale recommande de compléter l'étude sur ce point.

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 Paysage et patrimoine

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site du projet s'inscrit dans l'entité paysagère des paysages des falaises d'Opale, selon l'Atlas des paysages du Nord-Pas-de-Calais.

Trois sites classés sont présents dans un rayon de cinq kilomètres autour du projet : les « Rochers du Fort de Croÿ », le « Fort de l'Heurt » et les « Remparts de Boulogne-sur-Mer ». Un site est également en projet de classement : la « Pointe de la Crèche ».

Par ailleurs, 18 monuments historiques sont aussi présents ainsi qu'un élément du patrimoine mondial de l'UNESCO : le « Beffroi de l'hôtel de ville de Boulogne » et le Grand Site de France des Deux Caps.

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

Les aspects traitant du patrimoine et du paysage sont abordés en pages 155 à 165 de l'étude d'impact.

L'approche du paysage apparaît focalisée sur des vues courtes et des perceptions depuis le sud faisant l'impasse sur le site classé du « Fort de l'Heurt » et la perception du paysage depuis le Cap d'Alprecht.

Par ailleurs, il est à regretter qu'il soit également omis les perceptions depuis le nord, au-delà de la batterie de la Tour de l'Ordre sur la falaise sud de la Crèche, malgré une vue depuis le boulevard Sainte-Beuve.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse des perceptions plus lointaines depuis le sud, en prenant en compte le site classé du « Fort de l'Heurt » et une perception du paysage depuis le Cap d'Alprecht, ainsi que de perceptions depuis le nord au-delà de la batterie de la Tour de l'Ordre sur la falaise sud de la Crèche.

Par ailleurs, certains labels et protections ne sont pas repris dans l'étude d'impact à l'instar du « Beffroi de Boulogne » inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, l'étude affirmant qu'aucun bien UNESCO n'est situé à proximité, du site classé des « Rochers du Fort de Croÿ » à Wimereux ou encore du Grand Site de France des Deux Caps et son extension avec le classement en cours. De même, le futur site classé de la Pointe de la Crèche et ses perspectives vers les Deux Caps et les côtes anglaises a été omis.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'état initial par les éléments de patrimoine qui n'ont pas été pris en compte, notamment le « Beffroi de Boulogne » inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, le site classé des « Rochers du Fort de Croÿ » à Wimereux, le Grand Site de France des Deux Caps et son extension avec le classement en cours et le futur site classé de la Pointe de la Crèche et ses perspectives vers les Deux Caps et les côtes anglaises.

L'étude d'impact nécessite d'être complétée pour ce qui est de l'inscription dans le grand paysage et la contribution à la construction d'un paysage portuaire affirmé et assumé. Elle renvoie essentiellement à des mesures de réduction sur la parcelle, en précisant que la hauteur sera limitée à 14 mètres (dans un rapport de conformité au plan local d'urbanisme) et que le projet fera l'objet d'une intégration paysagère et d'un travail architectural, avec une perception essentiellement parcellaire. Il conviendrait de présenter des photomontages pour démontrer l'absence d'impact.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des incidences sur le paysage, reconnu comme exceptionnel, en présentant des photomontages et en complétant, le cas échéant, les mesures correctives.

II.4.2 Milieux naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est localisé au sein du parc naturel marin des estuaires picards et mer d'Opale.

Plusieurs secteurs présentant des enjeux en matière de biodiversité sont présents à proximité du site du projet. Ainsi cinq zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 sont inventoriées à moins de cinq kilomètres : les ZNIEFF n°310007016 « Pointe de la Crèche et falaise entre Boulogne-sur-Mer et Wimereux » à environ deux kilomètres, n°310007282 « Falaise d'Equihen » à environ 1,9 kilomètre, n°310030017 « Vallée de Saint-Martin-Boulogne » à environ 3,8 kilomètres, n°310030023 « Vallons d'Outreau et d'Equihen-Plage » à environ 3,1 kilomètres et n°310030065 « Bocage au sud de Wimereux » à environ 4,4 kilomètres.

Treize sites Natura 2000² sont présents dans un rayon de 20 kilomètres autour de projet, dont le plus proche est le site FR3100480 « Estuaire de la Canche, dunes picardes plaquées sur l'ancienne falaise, forêt d'Hardelot et falaise d'Equihen » à environ 2,2 kilomètres au sud du projet.

Les zones côtières peu profondes et les estuaires de la Manche orientale constituent d'importantes zones de nourriceries pour de nombreuses espèces de poissons (page 62 de l'étude d'impact du compartiment marin, page numérique 99 des annexes de l'étude d'impact).

Selon la composition et l'origine de l'aliment destiné à l'élevage, ainsi que les produits pharmaceutiques utilisés, le niveau d'impact sur la biodiversité de manière globale peut être plus ou moins élevé : impact de la fabrication des huiles et farines de poissons, de la culture du soja...

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des milieux naturels

L'étude est basée sur la bibliographie et des inventaires de terrain réalisés uniquement sur le périmètre terrestre concerné par le projet (cf. carte page 30 du diagnostic faune-flore de la pièce « dérogation espèces et habitats protégés »). Les zones de travaux en milieu marin n'ont pas été inventoriées.

Le site terrestre est majoritairement anthropisé (parkings) avec cependant la présence de deux végétations patrimoniales sur 1,35 hectare (page 67 du fichier « dérogation »), deux espèces protégées de flore (Salicorne d'Europe et Elyme des sables: carte page 75 de la dérogation), plusieurs espèces floristiques patrimoniales et deux espèces exotiques envahissantes (liste pages 78 et suivantes et cartes 13 et 15 de la dérogation).

Une délimitation des zones humides a été réalisée (critères végétations et pédologiques) sur la partie non imperméabilisée du terrain (fichier dérogation pages 98 et suivantes). Elle a permis d'identifier 0,196 hectare de zone humide, dont 0,13 hectare sera impacté (carte 21 et page 272 du fichier dérogation).

Concernant la faune, aucune espèce d'amphibiens ou de reptiles n'a été identifiée sur le site du

2 les zones de protection spéciale (directive « Oiseaux »FR3110085 « Cap Gris-Nez » à environ 6,7 kilomètres et FR3110038 « Estuaire de la Canche » à environ 17,3 kilomètres, les zones spéciales de conservation FR3100477 « Falaises et pelouses du cap Blanc-Nez, du mont d'Hubert, des Noires Mottes, du fond de la Forge et du mont de Couple » ; FR3100478 « Falaises du Cran aux Oeufs et du cap Gris-Nez, dunes du Châtelet, marais de Tardinghen et dunes de Wissant » ; FR3100479 « Falaises et dunes de Wimereux, estuaire de la Slack, garennes et communaux d'Ambleteuse-Audresselles » ; FR3100480 « Estuaire de la Canche, dunes picardes plaquées sur l'ancienne falaise, forêt d'Hardelot et falaise d'Equihen » ; FR3100483 « Coteau de Dannes et de Camiers » ; FR3100484 « Pelouses et bois neutrocalcicoles de la cuesta sud du Boulonnais » ; FR3100485 « Pelouses et bois neutrocalcicoles des cuestas du Boulonnais et du Pays de Licques et forêt de Guînes » ; FR3100499 « Forêts de Desvres et de Boulogne et bocage prairial humide du Bas-Boulonnais » ; FR3102003 « Récifs Gris-Nez Blanc-Nez » ; FR3102004 « Ridens et dunes hydrauliques du détroit du Pas-de-Calais » et FR3102005 « Baie de Canche et couloir des trois estuaires »

projet, ni aucun habitat favorable à ces espèces.

L'inventaire des oiseaux s'est limité à l'aire d'étude rapprochée de la partie terrestre et n'a concerné que les espèces migratrices et nicheuses. Il a mis en évidence la présence d'une trentaine d'espèces d'oiseaux, dont neuf protégées qui nichent de manière « possible à certaine » sur le site.

Concernant les mammifères, la zone de projet a été identifiée comme un reposoir secondaire pour les phoques (page 142 et carte 29 du fichier dérogation). Aucune prospection n'a été réalisée pour les chauves-souris en raison de conditions défavorables à ces espèces (vent, embruns).

Le fichier « dérogation » (page 171 et suivantes) propose des mesures pour éviter et réduire les impacts : phasage des travaux en fonction des cycles biologiques des espèces de goélands et de Mouette tridactyle, accompagnement des travaux par un écologue pour les goélands et la Mouette tridactyle, mise en place de dispositifs non létaux pour éloigner ces espèces (pics, câbles, filets, répulsifs, effaroucheurs), maintien de zones de quiétude en faveur de ces espèces au sein du domaine portuaire, un balisage des zones sensibles, plan lumière adapté et lutte contre la dispersion des espèces exotiques envahissantes.

Il conviendrait de préciser la mesure relative à l'effarouchement.

L'autorité environnementale recommande de préciser la mesure relative à l'effarouchement des oiseaux.

Avec ces mesures, des impacts résiduels notables subsistent pour deux types d'habitats, les zones humides et des espèces de flore patrimoniale, ainsi que pour le Colchevis huppé, le Grand Gravelot, et le Pipit farlouse (destruction d'habitats).

Une demande de dérogation est jointe pour deux espèces de flore protégées (lesquelles....) et les trois espèces d'oiseaux pré-cités.

Elle propose (pages 272 et suivantes) la compensation des 0,13 hectare de zones humides, des plantes et des habitats naturels détruits par la restauration de 0,30 hectare de zone humide sur le secteur du port de Boulogne-sur-mer et la commune du Portel, ainsi que la transplantation des stations d'Elyme des sables au sein de ces zones de compensation. Avec ces mesures, il est conclu à un impact résiduel négligeable pour l'ensemble des groupes inventoriés.

Concernant l'ichtyofaune³, l'état initial présenté dans l'étude d'impact reste généraliste et est uniquement basée sur des recherches bibliographiques. Il en est conclu que les peuplements au niveau de la rade constituent une zone de nourricerie⁴ sans pour autant caractériser son importance, son étendue ni son fonctionnement.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'état initial par une caractérisation de la zone de nourricerie et des peuplements portuaires en précisant le protocole d'investigation qui sera employé pour cela et qui devra être conservé dans le cadre du suivi.

En matière d'impact du projet sur l'ichtyofaune, il est annoncé que les zones côtières peu profondes et les estuaires de la Manche orientale sont d'importantes zones de nourriceries pour de nombreuses

³ Ichtyofaune : partie de la faune rassemblant les poissons.

⁴ Zone de nourricerie : zone où se regroupent les alevins et individus juvéniles d'une espèce mobile, par exemple une espèce de poissons, pour s'y nourrir et poursuivre leur développement. Une zone de nourricerie peut être fréquentée par plusieurs espèces.

espèces de poissons (page 62 de l'étude d'impact marin, page numérique 99 des annexes). Il est également indiqué que la rade et les bassins (du site portuaire de Boulogne-sur-Mer) constituent un abri pour les juvéniles et également un secteur à enjeu pour les espèces amphihalines⁵ fréquentant la Liane, puis que la sensibilité est estimée comme moyenne en raison du faible intérêt que constitue le bassin Ro-Ro pour les espèces de poissons. Il est également précisé que ces zones, en particulier le bassin Ro-Ro, pourraient être sujettes à des changements de températures ou de salinité des eaux générés par le projet (page 65 de l'étude d'impact du compartiment marin, page numérique 102 des annexes de l'étude d'impact). Pourtant, il est conclu que l'enjeu est considéré comme moyen, alors que des espèces amphihalines qui sont connues sur le bassin de la Liane (Anguille européenne, Lamproie de rivière, Lamproie marine, Truite de mer) sont protégées.

L'autorité environnementale recommande de requalifier le niveau d'enjeu vis-à-vis de l'ichtyofaune notamment en regard de la présence avérée d'espèces amphihalines protégées et de la situation particulière du secteur en termes d'abris pour les juvéniles et de nourriceries de poissons.

Pour ce qui est des potentielles incidences sur la biodiversité, liées à une éventuelle dégradation de la qualité des eaux portuaires par le rejet des effluents, il apparaît indispensable d'en évaluer l'impact sur l'ichtyofaune en étant vigilant sur la sensibilité accrue de celle-ci compte-tenu de la présence d'une zone de nourricerie dans les eaux portuaires (pages 62, 65 et 184 de l'étude d'impact du compartiment marin, pages numériques 99, 102 et 221 des annexes de l'étude d'impact). Il existe une interaction du fait de l'apport de nutriments et de substances écotoxiques dans le milieu marin qui est particulièrement forte dans la bande des trois miles nautiques où se situent les enjeux de nourriceries.

Plus généralement, l'incidence sur les habitats et les espèces présents dans le parc naturel marin n'est pas étudiée de manière assez précise. Par exemple, les habitats naturels sur lequel ressortira le point de pompage ne sont pas clairement identifiés. La faune et la flore ne sont pas inventoriés au niveau des points de pompage et rejet. La présence potentielle de l'hippocampe n'est pas évoquée, et l'enjeu relatif aux espèces amphihalines est sous estimé compte tenu du déclin de ces espèces. Bien que le milieu de rejet des effluents soit dispersif, il contribue à dégrader la qualité des eaux du parc naturel comme le montrent les modélisations. Avec le cumul des autres activités et des apports de la Liane, le rejet pourrait contribuer à la dégradation de la zone de nourricerie que constitue le port. De manière indirecte, les espèces inféodées à cette zone de nourricerie participent au classement et à la richesse du parc naturel marin. Il convient de revoir la sensibilité du projet eu égard à l'impact du rejet sur le parc naturel.

L'autorité environnementale recommande de préciser et compléter l'évaluation de l'impact sur les habitats et espèces en lien avec le prélèvement, ainsi que du rejet des effluents sur les populations de poissons présentes dans la zone portuaire qui constitue une zone de nourricerie et présente de ce fait une sensibilité particulière.

S'agissant de l'évaluation des incidences sur l'avifaune marine exposée dans l'étude d'impact marin (en annexes), celle-ci n'est menée que sur la partie maritime du projet (émissaire du rejet et point de pompage et sa canalisation). Pourtant, les oiseaux marins fréquentent également les espaces côtiers

⁵ Amphihalin : espèce migrant entre le milieu marin et les eaux douces

terrestres au cours de leur cycle de vie, notamment le remblai sur lequel est pressenti le projet, comme cela a été démontré dans l'étude d'impact (pages 75 à 79 de l'étude d'impact sur le compartiment marin, pages numériques 112 à 116 des annexes). Compte-tenu de la forte connectivité terre-mer pour l'avifaune marine, il convient de revoir l'incidence du projet dans son intégralité sur les oiseaux marins.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par la prise en compte globale des parties terrestre et marine du projet pour l'évaluation des incidences sur l'avifaune marine.

D'autre part, le projet se situe sur une zone assez bruyante qui est à la limite du dépassement des seuils réglementaires. L'étude d'impact (page 168) conclut qu'il n'est pas possible de respecter dans ces conditions les limites réglementaires pour le projet en phase d'exploitation. Le bruit supplémentaire généré par le projet est également à considérer comme pouvant impacter les espèces et les faire fuir.

L'autorité environnementale recommande de prendre en compte les effets sonores du projet sur la faune.

En ce qui concerne les mesures visant à éviter, réduire puis compenser les impacts du projet, celles-ci ne sont pas suffisamment détaillées et justifiées.

Ainsi, la mesure R08 intitulée « encadrement du chantier par un écologue (comprenant le suivi des nidifications de Grand Gravelot du Cochevis huppé et du Pipit farlouse) » (page 205 de l'étude d'impact) est invoquée pour réduire l'impact du projet sur les mammifères marins. Or, celle-ci ne concerne que l'avifaune. La démonstration est donc insuffisante et la mesure nécessite d'être complétée pour prendre en compte l'impact résiduel sur les mammifères marins.

L'autorité environnementale recommande de compléter la mesure R08 intitulée « encadrement du chantier par un écologue (comprenant le suivi des nidifications de Grand Gravelot du Cochevis huppé et du Pipit farlouse) » afin que soit également pris en compte l'impact sur les mammifères marins.

Les mesures compensatoires C04 (pages 214 et suivantes de l'étude d'impact) et C05 (pages 220 et suivantes) reposent sur des mesures expérimentales d'accompagnement consistant en la transplantation d'espèces. Dès lors, la réussite de ces mesures est incertaine. Concernant ces mêmes mesures de compensation, les modalités de gestion dans le temps des zones concernées n'en sont pas précisées.

L'autorité environnementale recommande de définir les modalités de gestion dans le temps des zones de compensation afin d'en assurer leur pérennité en s'assurant également du maintien de leur fonctionnalité.

Concernant les sites d'accueil des mesures compensatoires, la période de transformation de ces sites n'est pas précisée, notamment si elle est faite avant ou après les travaux de mise en place de l'exploitation. En effet, si les travaux se réalisent dans le même temps, il n'y aura pas de zone de quiétude pendant cet intervalle pour les oiseaux, ce qui pourrait provoquer leur fuite du site et, à

long terme, une incidence défavorable sur la colonisation des zones de compensation. Il est donc primordial de respecter une zone de quiétude pendant les travaux de mise en place de l'exploitation.

L'autorité environnementale recommande de maintenir une zone de quiétude pour les oiseaux pendant toute la durée de la phase de travaux afin d'éviter leur fuite du site et de conserver les meilleures chances de colonisation des zones de compensation.

Enfin, la composition de l'aliment utilisé et les volumes annuels ne sont pas décrits, L'étude d'impact n'aborde que les impacts sur la biodiversité locale et pas la question des impacts de l'alimentation des saumons sur les milieux marins en général et aussi le cas échéant en lien avec les impacts de la culture du soja notamment. Des précisions devraient être apportées sur la recherche de l'alimentation la moins impactante en fonction de sa composition.

Le dossier n'évoque pas les impacts possibles sur la biodiversité des produits pharmaceutiques potentiellement utilisés.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude des impacts sur la biodiversité :

- *de manière globale par celle des impacts dus à l'alimentation de l'élevage, après avoir précisé leur nature, leurs origines et les volumes prévus, et de préciser les mesures prises pour les réduire et les compenser au regard des possibilités actuelles*
 - *par celle des impacts des produits pharmaceutiques potentiellement utilisés.*
- Qualité de l'évaluation et prise en compte des incidences au titre de Natura 2000

L'analyse des incidences du projet sur les sites Natura 2000 est présentée en pages 236 à 238 de l'étude d'impact et en pages 81 (page numérique 118) à 99 de l'étude d'impact du compartiment marin présentée en annexes.

Seuls cinq des 13 sites présents dans un rayon de 20 kilomètres autour du projet sont identifiés dans l'étude d'impact du compartiment marin et un seul est repris dans l'étude d'impact.

Il est à déplorer que l'ensemble de sites présents dans un rayon de 20 kilomètres n'aient pas été recherchés et cités.

Par ailleurs, bien que l'analyse ait porté sur les principaux sites, l'incidence du projet n'a pas été évaluée pour le site Natura 2000 FR3102004 « Ridens et dunes hydrauliques du détroit du Pas-de-Calais » pourtant plus proche.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des incidences sur les sites Natura 2000 en recherchant et en étudiant la totalité des sites présents dans un rayon de 20 kilomètres autour du projet, en s'appuyant sur les aires d'évaluation des espèces⁶ ayant justifié la désignation des sites pour déterminer ceux sur lesquels approfondir l'analyse.

⁶ aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié la désignation du site Natura 2000 : cette aire comprend les surfaces d'habitats comprises en site Natura 2000 mais peut comprendre également des surfaces hors périmètre Natura 2000 définies d'après les rayons d'action des espèces et les tailles des domaines vitaux

II.4.3 Ressource en eau (quantité et qualité)

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Au sens de la directive cadre européenne sur l'eau, deux masses d'eau de surface côtières et de transition sont concernées par le projet (page 107 de l'étude d'impact) : la masse d'eau portuaire de Boulogne « FRAT02 » et la masse d'eau côtière Slack – La Warenne « FRAC04 ».

De nombreux enjeux sanitaires sont présents autour du site : cultures marines, pêches maritimes, eaux de baignade, plaisance.

Le projet, qui est localisé en bordure directe du littoral, prévoit notamment d'opérer des pompages et des rejets directement en mer, ce qui pourrait avoir une incidence sur la qualité de l'eau.

> Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la ressource en eau

Concernant les caractéristiques des rejets d'effluents, il est indiqué en pages 47 et 48 de l'étude d'impact, que les eaux industrielles destinées à alimenter les bassins d'élevage seront pompées dans la mer et rejetées dans le bassin Ro-Ro à hauteur de 1 000 mètres cubes par heure. Les concentrations limites des rejets seront de 30 milligrammes par litre pour l'azote total et de 10 milligrammes par litre pour le phosphore total.

En regard des volumes considérables, les flux ainsi apportés au milieu paraissent très élevés. Ainsi, si l'on considère le débit de rejet de 1 000 mètres cubes par heure, en fonctionnement permanent cela représenterait un volume annuel rejeté à la mer de plus de 8,7 millions de mètres cubes par an avec un flux d'azote de plus de 260 tonnes et de phosphore de plus de 87 tonnes par an.

Les unités choisies ne sont pas celles usitées habituellement pour mesurer les concentrations dans les eaux marines. Ainsi, à titre de comparaison, dans le cadre du suivi des eaux marines imposées par les directives européennes (directive cadre sur l'eau et directive cadre stratégie pour le milieu marin), les analyses de concentration en azote inorganique dissous sont exprimées en micromole par litre et normalisée à une salinité de 33.

L'autorité environnementale recommande de calculer et d'exprimer les flux de polluants, notamment en azote et en phosphore, rejetés au milieu marin dans des unités comparables à celles usitées pour la qualification de l'état qualitatif des masses d'eau relevant de ce type de milieu.

La sensibilité des eaux portuaires par rapport au projet est qualifiée de moyenne (page 157 de l'étude d'impacts compartiment marin (page numérique 194 des annexes). Or, le faible hydrodynamisme au niveau de la zone de rejet et le caractère tourbillonnant et fermé des courants dans le port de Boulogne-sur-Mer limite fortement la dispersion du rejet. Compte-tenu de ces caractéristiques, la sensibilité de ce compartiment (eaux portuaires) vis-à-vis du projet peut être qualifiée de « forte », d'autant que ce compartiment subit de nombreuses autres pollutions (activités portuaires, rejets de la Liane...).

L'autorité environnementale recommande de revoir la qualification de la sensibilité du milieu formé par les eaux portuaires, réceptacle du rejet des eaux industrielles du projet, eu égard à son faible hydrodynamisme et aux nombreuses autres pollutions qu'il subit par ailleurs.

Par ailleurs, le point de rejet est localisé dans un bassin qui n'est plus dragué depuis 2013. Or, les dépôts liés aux rejets de l'exploitation aquacole, qui sont estimés à 1 centimètre par an (page 214 de l'étude d'impact du compartiment marin, page numérique 251 des annexes), vont se cumuler avec le comblement progressif du bassin. Sur le long terme, le risque d'obstruction de l'émissaire n'est donc pas négligeable ce qui pourrait avoir un impact sur le bon fonctionnement de l'installation et la qualité des eaux.

L'autorité environnementale recommande de prendre en compte le risque d'obstruction de l'émissaire de rejet dû à l'apport de dépôts et au comblement progressif du bassin qui ne fait plus l'objet d'opérations de dragage depuis 2013 et de veiller à l'entretien et au bon fonctionnement du point de rejet.

Si les impacts du projet sont bien modélisés pour le rejet des effluents dans la zone portuaire (modélisation du rejet dans le bassin RO-RO en annexe de l'étude d'impact, page numérique 316 et suivantes), les conclusions ne relèvent que du rejet lié au projet et ne tiennent pas compte du bruit de fond de la masse d'eau. Or, la description des incidences du projet doit porter sur l'état futur de l'environnement en prenant en compte son état actuel et les effets cumulés des incidences des projets déjà existants et également des projets connus envisagés. Il convient donc de caractériser le bruit de fond de la masse d'eau portuaire, futur réceptacle des effluents du projet, avec et sans mise en œuvre de ce dernier puis de le comparer aux valeurs de bon état des eaux. A ce titre, il serait utile de présenter dans l'état initial les valeurs des paramètres physico-chimiques utilisés pour modéliser le rejet (azote total, phosphore total, matières en suspension, demande chimique en oxygène, demande biologique en oxygène pour cinq jours) en tenant compte de leur variabilité saisonnière.

L'autorité environnementale recommande de caractériser le bruit de fond physico-chimique de la masse d'eau portuaire qui sera le réceptacle du rejet des effluents du projet avant sa mise en œuvre et après, de le comparer aux valeurs permettant de caractériser le bon état des eaux et de compléter l'état initial de l'étude d'impact des valeurs des paramètres physico-chimiques utilisées pour modéliser le rejet.

Concernant la modélisation du rejet, il est nécessaire de préciser la profondeur à laquelle sont présentés les résultats. Une représentation de ceux-ci sous forme tridimensionnelle serait également opportune. A ce titre, les calculs de modélisation pour les différents paramètres méritent d'être conduits sur toute la hauteur de la colonne d'eau, de la surface jusqu'au fond.

L'autorité environnementale recommande de réaliser la modélisation du rejet pour les différents paramètres sur toute la hauteur de la colonne d'eau et de les représenter sous forme tridimensionnelle en précisant les profondeurs.

Concernant les sédiments, en raison de l'absence de prélèvements au niveau de l'ancien poste Ro-Ro ou des sédiments côtiers au droit de la zone de projet, la difficulté d'évaluer l'enjeu relatif à la qualité est reconnu (page 110 de l'étude d'impact sur le compartiment marin, page numérique 147 des annexes). A défaut de connaissance précise de l'enjeu, le principe de précaution prévaut. Ainsi, les travaux dans l'ancien poste Ro-Ro devront mettre en place les moyens nécessaires pour éviter et réduire un remaniement des sédiments qui pourrait être source de pollution des eaux et également avoir des incidences sur les espèces présentes.

L'autorité environnementale recommande de prendre, dans le cadre de l'exécution des travaux, toutes les mesures nécessaires pour éviter et réduire le remaniement des sédiments qui pourrait avoir une incidence sur la qualité des eaux.

De plus, l'étude d'impact ne présente pas les résultats de qualité de sédiments portuaires, ni les stations utilisées pour permettre d'aboutir aux conclusions sur la qualité et la sensibilité des sédiments. Il convient de présenter les résultats des analyses sédimentaires pour toutes les molécules étudiées et de préciser les stations utilisées pour cette analyse ainsi que les années d'études.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude par les résultats des analyses sédimentaires en précisant les stations concernées, les polluants étudiés ainsi que les dates d'analyses.

Il est à noter qu'à aucun moment la problématique des traitements médicamenteux n'est abordée. Or, en aquaculture avec la proximité génétique des espèces et le risque de surpeuplement, les poissons peuvent développer des maladies qui nécessitent la réalisation de traitements sanitaires. Ces médicaments, souvent transmis via la nourriture, se retrouvent dans les excréments et les urines, avec pour conséquence une contamination de l'eau et de la matière organique. Cependant, dans sa conception, le projet ne prévoit pas de traitement de l'eau adapté à ce type d'élément. Un risque fort de contamination de l'eau de mer environnante et des espèces associées par les médicaments n'est pas à exclure. La mise en place d'un traitement spécifique à ces polluants avant rejet des eaux ou, simplement une interdiction d'usage de médicaments, doit être envisagée pour éviter toute contamination.

L'autorité environnementale recommande de prendre en compte le risque de contamination des eaux par les polluants issus des traitements médicamenteux qui seraient appliqués dans le cadre de la production de poissons et d'envisager les mesures correctives correspondantes.

Concernant les mesures correctives, la mesure de réduction R2.2r (page 198 de l'étude d'impact) consistant à mettre en place un dispositif de suivi des consommations d'eau potable ne relève pas de la réduction. Pour cela, elle nécessiterait d'être assortie a minima d'objectifs de résultats en cohérence entre les volumes consommés et la rareté de la ressource et d'envisager les mesures correctives en cas de dépassement.

L'autorité environnementale recommande de revoir la mesure corrective R2.2r relative aux dispositifs de mesure totaliseur des consommations sur le réseau d'eau potable public, en la complétant par des objectifs quantitatifs de résultats cohérents avec la ressource sollicitée et d'envisager des mesures correctives en cas de dépassement des objectifs.

II.4.4 Risques naturels et technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le secteur d'implantation du projet, en zone littorale, est potentiellement concerné à long terme par la montée du niveau marin, conséquence du changement climatique.

Le projet, soumis à autorisation au titre des installations classées pour la protection de

l'environnement, présente des risques technologiques.
Les premières habitations sont à environ 1,2 kilomètre.

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

Concernant le risque de submersion marine, celui-ci est identifié et évoqué en page 114 de l'étude d'impact. Il est précisé que la commune de Le Portel n'est pas concernée par un plan de prévention des risques naturels. Sont également détaillées les protections actuelles dont bénéficie le site vis-à-vis des marées et tempêtes étant entendu qu'aucun risque de débordement ne serait à craindre même en cas de tempête d'une période de retour de dix ans avec un différentiel de niveau entre le plan d'eau dans le port et le terre-plain de 90 centimètres. Ce temps de retour paraît faible et son choix devrait être argumenté compte tenu du changement climatique.

La vulnérabilité du projet en lien avec le changement climatique, en particulier l'augmentation du niveau de la mer et la modification de l'amplitude des marées, est abordée en page 248 de l'étude d'impact. Il est ainsi admis que l'augmentation de la puissance des tempêtes pourrait faire subir des pressions plus importantes et plus fréquentes aux équipements du projet du fait de l'augmentation des franchissements par paquet d'eau et que la digue Carnot, qui permet d'éviter la submersion, ne peut empêcher les franchissements de paquets d'eau. La réponse qui y est apportée concerne le seul dimensionnement des équipements du projet qui seront envisagés pour résister à ces conditions hydrodynamiques extrêmes. Toutefois, la localisation du projet qui demeure à proximité immédiate de la mer, n'évite ni ne réduit sa vulnérabilité par rapports aux aléas marins.

De plus, pour ce qui est du risque de submersion marine, la vulnérabilité n'est réduite que par le dimensionnement de la digue existante et non par la localisation du projet. Enfin, si l'étude d'impact identifie bien le risque de submersion marine lié au changement climatique, ses effets ne sont pas modélisés ni pris en compte dans l'évaluation des enjeux.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'argumenter le choix de la période de retour des tempêtes compte tenu de l'accélération des phénomènes extrêmes ;*
- *de prendre en compte les effets du changement climatique vis-à-vis du projet par rapport au risque de submersion marine.*

Une étude de dangers (EDD) est présentée au dossier ainsi qu'un résumé non technique de l'étude qui font l'objet de documents séparés. Celle-ci est complète et proportionnée. Elle montre que les risques d'accidents générés par le site du projet ont été réduits à un niveau acceptable.

En ce qui concerne les effets létaux liés à l'incendie, ceux-ci ne sortent pas de limites de l'établissement. Seuls les effets irréversibles impactent des terrains non bâtis. Néanmoins, il conviendra de veiller à ce qu'il soit tenu compte de l'existence de ces effets dans la planification de l'occupation future des espaces concernés.

L'autorité environnementale recommande de transmettre aux autorités compétentes les informations relatives aux effets pouvant sortir du site, afin qu'ils soient pris en compte dans la planification de l'occupation future des espaces concernés.

L'autorité environnementale note la présence d'éoliennes à proximité du projet (environ 30 mètres).

L'étude de dangers indique que ces éoliennes seront démontées avant la réalisation des travaux. Il convient de le confirmer.

II.4.5 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 du projet est concerné par le plan de protection de l'atmosphère Nord – Pas-de-Calais. Il est desservi par l'autoroute A16, les routes nationales RN1 et RN416 et la route départementale D901.

Tant pour l'approvisionnement que la vente, l'établissement générera du trafic en lien avec les transports utilisés, source de nuisances atmosphériques et de gaz à effet de serre⁷.

> 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

L'étude d'impact (page 27) présente l'estimation du trafic engendré par le projet. Le projet devrait créer 70 emplois. L'activité "élevage" fonctionnera 7j/7 et 24h/24, l'activité de transformation fonctionnera de 6h à 16h et l'activité du hangar HD6 fonctionne de 6h à 21h. Les livraisons et les expéditions auront lieu entre 8h et 14h. L'impact sur le trafic routier est ainsi estimé à 80 véhicules légers (soit 160 mouvements) et 60 camions par jour (soit 120 mouvements). En ajoutant les flux actuels engendrés par l'activité du hangar HD6, le trafic total serait de 98 véhicules légers (soit 196 mouvements) et de 88 camions par jour (soit 176 mouvements).

Il est indiqué que le fret marchandise sera totalement routier puisque le projet ne sera pas relié à la voie ferrée située à 70 mètres à l'est, car séparée par des bâtiments d'une société voisine. Aussi, les contraintes liées au transport de produits frais ne sont pas compatibles avec le fret ferroviaire ou le fret fluvial.

Pour les flux domicile/travail, il est considéré que l'ensemble des employés utilisera un véhicule personnel.

Le dossier ne présente pas le réseau de transports en commun, alors que la gare de Boulogne-sur-Mer est située à 3 km du site. Il convient de noter qu'un projet de pôle d'échange multimodal (PEM) sur la gare de Boulogne a débuté en 2020. Il serait opportun d'avoir plus d'informations sur ce projet et son impact concret en termes de mobilité sur les salariés de la zone industrialo-portuaire.

De même, le dossier ne présente pas les conditions d'accessibilité et de circulation à vélo, alors qu'il est prévu la mise en place d'un garage à vélos pour les employés et que les conditions de circulation à vélo semblent difficiles sur la zone.

Des solutions pour réduire l'impact du projet sur le trafic routier et l'environnement sont évoquées. Ainsi, pour les déplacements domicile/travail, il est indiqué que le covoiturage et l'usage de voiture électrique seront encouragés auprès des employés et que pour le fret, il est prévu d'optimiser le remplissage des camions. Si le transporteur dispose d'une flotte de camions électriques ou au gaz, le fret routier pourra être effectué par ces véhicules (pages 300 et 286 de l'étude d'impact).

⁷ 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

Il serait utile d'élaborer un plan de mobilité employeur dont l'objectif est d'optimiser les déplacements générés par l'activité d'une entreprise (les trajets domicile – travail des salariés, les déplacements professionnels des collaborateurs, les visites des clients, des fournisseurs, partenaires et les livraisons de marchandises entrants / sortants...).

Cette démarche pourrait s'appuyer sur l'action réalisée par la zone d'activités "CAPECURE" pour organiser le co-voiturage (obligation du Plan de protection de l'atmosphère du Nord-Pas-de-Calais).

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 mobilité⁸ afin de favoriser et développer l'usage de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle par ses salariés, en s'appuyant sur l'action réalisée par la zone d'activité « CAPECURE » sur le co-voiturage.*

Qualité de l'air

L'état initial de la qualité de l'air est présenté page 169 et suivantes de l'étude d'impact.

Il présente les résultats du bilan de la qualité de l'air de ATMO Hauts-de-France⁹ sur les stations de Boulogne-sur-mer et d'Outreau. Il conclut que l'air ambiant au niveau des stations ne s'est pas dégradé entre 2019 et 2020 pour les paramètres mesurés (sous les seuils limites réglementaires).

L'étude d'impact (pages 49 et suivantes et pages 386 et 387) identifie les principales sources de rejet dans l'atmosphère, liées au fonctionnement du site industriel : les installations (groupes électrogène), les centrales de traitement de l'air, les silos et les émissions liées au trafic des véhicules (rejets diffus). Seules les émissions liées au trafic ont été estimées par le logiciel Trefic (page 50). Il est conclu qu'elles représentent une infime part de celles produites au niveau départemental.

L'évaluation des risques sanitaires comprend une analyse qualitative mais incomplète quantitativement. Le pétitionnaire l'explique et la justifie page 389 de l'étude d'impact.

Les mesures visant à limiter la pollution de l'air, portent sur (étude d'impact pages 373 et 374) :

- l'utilisation d'une chaudière électrique ;
- l'interdiction de brûler les déchets (verts ou non) ;
- l'encouragement au co-voiturage des salariés ;
- l'engagement à n'utiliser aucun produit phytosanitaire sur le site.

Énergie

Les sources d'énergie utilisées par la ferme aquacole sont l'électricité et le diesel pour les groupes électrogènes (étude d'impact page 38).

Les consommations énergétiques annuelles à terme sont estimées à 106 mégawatts-heures (MWh) pour l'électricité. L'étude d'impact (pages 78 et 258) précise que la communauté d'agglomération de Boulogne-sur-Mer est alimentée en énergie renouvelable par les éoliennes proches et que la mise

⁸ 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

⁹ ATMO Hauts-de-France est une association agréée de surveillance de la qualité de l'air

en place de panneaux photovoltaïques a été abandonnée étant donné notamment la force des vents qui risqueraient d'arracher les panneaux.

Climat

L'étude d'impact (pages 170 et 171) évoque de manière générale le diagnostic du plan climat air énergie territorial du Pays du Boulonnais 2020-2025 et le bilan carbone réalisé au niveau du port de Boulogne en 2011. Page 233, elle indique sommairement que le projet n'est pas soumis à la politique des quotas d'émissions de gaz à effet de serre et qu'il va permettre de diminuer celles des entreprises de transformation du saumon voisines, dont les saumons proviennent principalement de Norvège par route ou fret aérien.

Les émissions de gaz à effet de serre ne sont pas étudiées. Pour rappel, la lutte contre le changement climatique est une priorité des politiques publiques et la prise en compte du climat doit être intégrée dans l'étude d'impact (cf. article R122-5 du code de l'environnement). Un guide « Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact » est disponible sur le site internet du ministère de la Transition écologique¹⁰.

L'autorité environnementale recommande de réaliser une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec l'ensemble des déplacements estimé des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant du projet et des usines voisines de transformation du saumon, et prenant en compte la totalité de la chaîne de déplacement, notamment le fret aérien, ainsi que les consommations énergétiques liées au fonctionnement du site.

¹⁰ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20%C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20%C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact_0.pdf