

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité
environnementale Provence-Alpes-Côte d'Azur sur la mise en
compatibilité du PLU liée à la déclaration du projet
d'extension et de revalorisation du port des Heures Claires à
Istres (13)**

n° saisine 2019- 002539
n° MRAe 2020APACA13

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La MRAe PACA, s'est réunie le 24 mars 2020, à Marseille. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la mise en compatibilité du PLU liée à la déclaration du projet d'extension et de revalorisation du port des Heures Claires à Istres (13).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Philippe Guillard, Christian Dubost, Marc Challéat, Jacques Daligaux.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, 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.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par le président du Territoire Istres-Ouest Provence, vice-président de la métropole Aix-Marseille Provence, pour avis de la MRAe, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 24 décembre 2019.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 104-23 du code de l'urbanisme relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 104-6 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 104-25 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de l'article R. 104-24 du même code, la DREAL a consulté par courriel du 30 décembre 2019 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 17 janvier 2020.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Pour chaque plan et document soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne responsable et du public.

Cet avis porte sur la qualité du rapport de présentation restituant l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#) et sur le [site de la DREAL](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Sommaire de l'avis

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis.....	2
Synthèse de l'avis.....	4
Avis.....	6
1. Contexte et objectifs du plan, enjeux environnementaux, qualité du rapport sur les incidences environnementales et de la démarche d'élaboration du PLU.....	6
1.1. Contexte et objectifs du plan.....	6
1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale (Ae).....	9
1.3. Qualité de la démarche environnementale et de l'information du public.....	9
2. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan.....	10
2.1. Sur la limitation de l'artificialisation de zone littorale ou lagunaire et la prise en compte des dynamiques hydro-sédimentaires.....	10
2.2. Sur la qualité de l'air et le bruit.....	10
2.3. Sur la biodiversité.....	11
2.4. Sur la préservation de la qualité des eaux y compris de baignade, et la limitation des pollutions des milieux.....	14
2.5. Sur les risques naturels et la prise en compte du changement climatique.....	15

Synthèse de l'avis

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) d'Istres (13) liée à la déclaration du projet d'extension et de revalorisation du port des Heures Claires a fait l'objet d'un premier avis de la MRAe PACA en date du 7 mai 2019, sur la base d'un premier rapport d'évaluation des incidences environnementales en date du 19 février 2019. Suite à des éléments complémentaires apportés au dossier par la métropole Aix Marseille Provence (sur la biodiversité essentiellement), la MRAe, saisie de nouveau émet donc un deuxième avis.

La commune d'Istres, située dans le département des Bouches du Rhône, prévoit dans le cadre de « *sa politique de développement sportif, touristique et de loisirs et de requalification de ses espaces et de ses équipements publics* », de réaliser le réaménagement, l'extension et la valorisation du port des Heures-Claires.

L'extension des installations existantes doit permettre de doubler la capacité d'accueil de bateaux dans le port (en passant à 327 anneaux) et d'accueillir la future navette « *trans-étang de Berre* » destinée aux déplacements pendulaires de passagers entre Istres, Martigues et Marignane. À terre, ce projet envisage la construction de quatre bâtiments de type « troglodyte » sous la voirie existante et une augmentation de la capacité de stationnement (passant de 103 à 181 places). Afin de permettre le projet, une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) est nécessaire et porte sur une augmentation du périmètre dédié aux activités portuaires (+2 ha) et sur une suppression d'espaces boisés classés.

Les incidences les plus fortes sont :

- l'augmentation de 2 ha du périmètre du port sur les fonds lagunaires de l'étang de Berre présentant de forts intérêts écologiques avec la présence avérée d'herbiers de Zostères naines (espèce végétale marine protégée au niveau régional),
- la suppression d'espaces boisés classés d'une superficie assez faible (0,16 ha) mais participant à la trame verte du bord de l'étang de Berre,
- une augmentation potentiellement significative des trafics routiers, dans la zone urbaine aux abords du port, mais aussi maritimes sur le plan d'eau (déplacements « pendulaires » avec la navette maritime et de touristes en période estivale).

Suite aux premières recommandations de la MRAe, des éléments complémentaires ont été apportés sur la biodiversité, notamment par un inventaire complémentaire sur la faune et la flore. Ces données confirment que la modification du zonage de la zone UP affecte manifestement un habitat naturel très favorable au développement des herbiers de zostères naines et engendrent une destruction d'espèces protégées (26 m²). Aussi, le dossier ne présentant toujours pas de démarche d'évitement, la MRAe rappelle que la demande de dérogation pour la destruction d'espèce protégée ne constitue pas une mesure de gestion des incidences. Au stade de la mise en compatibilité du PLU pour permettre la réalisation du projet, l'évitement par l'étude de scénarios alternatifs est à privilégier.

Concernant les autres recommandations émises dans son premier avis, la MRAe rappelle que même si l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU présente certains efforts de prise en compte de l'environnement (paysages notamment), elle reste néanmoins incomplète sur des enjeux sensibles tels que :

- la qualité des eaux compte tenu notamment de la présence d'une base nautique,
- la qualité de l'air et le bruit impactés par l'accroissement de fréquentation,

- la prise en compte des risques d'inondation par submersion marine et ruissellement urbains, renforcés par les effets du changement climatique.

La MRAe recommande que le rapport sur l'évaluation des incidences environnementales soit complété aussi bien sur le contenu de l'état initial que sur l'analyse des incidences sur l'ensemble des enjeux précédemment cités.

Recommandations principales

- **Démontrer la compatibilité du projet avec le SDAGE Rhône Méditerranée, en produisant les analyses et études attendues au titre de la disposition 6A-16 et en justifiant la cohérence du projet avec le programme de mesures pour le secteur de l'Étang de Berre.**
- **Compléter l'évaluation environnementale par un état des lieux des réseaux actuels de transports terrestres et maritimes ainsi que de leur fréquentation, et du stationnement ; démontrer la bonne adéquation entre la capacité de ces réseaux, le cas échéant adaptés, et les besoins qui seront générés par le développement du port envisagé.**
- **Revoir l'évaluation des incidences de la mise en compatibilité du PLU sur les herbiers de Zostères naines (espèces protégées) et son habitat favorable. Étudier les solutions alternatives afin de mettre en œuvre une séquence « évitement-réduire-compenser » permettant l'option la moins impactante pour cette espèce protégée.**
- **Compléter l'état initial sur la qualité chimique des eaux et des sédiments. Étudier les incidences de la mise en compatibilité sur le milieu lagunaire . Vérifier la compatibilité des usages avec la qualité des eaux. Définir les mesures et les suivis nécessaires pour assurer une bonne qualité des eaux.**
- **Compléter l'état initial sur la connaissance des risques naturels, en particulier sur les aléas de référence de submersion marine et d'inondation par ruissellement urbain. Démontrer la prise en compte de ces risques en intégrant le changement climatique. Définir et traduire dans le règlement les mesures d'évitement et de réduction nécessaire pour ne pas augmenter la vulnérabilité du secteur de projet à ces risques.**

Avis

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) d'Istres (13) liée à la déclaration du projet d'extension et de revalorisation du port des Heures Claires a fait l'objet d'un premier avis ¹ de la MRAe PACA en date du 7 mai 2019, sur la base d'un rapport d'évaluation des incidences environnementales en date du 19 février 2019. Suite à des éléments complémentaires apportés au dossier par la métropole Aix Marseille Provence (sur la biodiversité essentiellement), la MRAe, saisie de nouveau émet donc un deuxième avis.

La MRAe avait rappelé dans son premier avis qu'une saisine unique² serait mieux adaptée pour fournir une analyse approfondie des enjeux environnementaux liés aux aménagements et activités projetés, puisqu'elle permet d'éclairer la décision de la collectivité en présentant dans un seul document l'ensemble des impacts liés à la mise en compatibilité du PLU et au projet et les mesures prises pour éviter, réduire et le cas échéant compenser ces impacts.

Le présent avis de la MRAe sur la mise en compatibilité du PLU d'Istres liée à la déclaration de ce projet ne prend pas en compte le dossier d'étude d'impact du projet³, puisque cette saisine n'est toujours pas commune entre la mise en compatibilité du plan programme lié à la déclaration de projet et le projet lui-même. Cet avis est donc élaboré uniquement sur la base du dossier de la mise en compatibilité du PLU d'Istres liée à la déclaration de ce projet composé des pièces suivantes :

- rapport sur la déclaration de projet de mise en compatibilité (Tome 3a),
- rapport sur l'évaluation des incidences environnementales (RIE), y compris sur Natura 2000 (Tome 3b) en date du 02 novembre 2019.

Le projet devra en conséquence faire l'objet d'une saisine spécifique de la MRAe.

1. Contexte et objectifs du plan, enjeux environnementaux, qualité du rapport sur les incidences environnementales et de la démarche d'élaboration du PLU

1.1. Contexte et objectifs du plan

La commune d'Istres, située dans le département des Bouches-du-Rhône, compte une population d'environ 43 000 habitants sur une superficie de 11 373 ha. La commune est comprise dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale (SCoT (5)) de l'Ouest Étang de Berre.

Le territoire d'Istres dispose d'un plan local d'urbanisme (PLU (4)) approuvé le 26 juin 2013.

Dans le cadre de « *sa politique de développement sportif, touristique et de loisirs et de requalification de ses espaces et de ses équipements publics, la collectivité d'Istres souhaite permettre le réaménagement, l'extension et la valorisation du port des Heures-Claires* ». En raison de la vétusté

¹Cet avis est consultable sur le site internet de la MRAe PACA : http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_mrae_2019apaca17.pdf

² L'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 a introduit la possibilité d'une saisine unique de l'Autorité environnementale, à l'initiative du maître d'ouvrage et codifiée par les articles L.122-13 et 14, R122-25 à 27 du code de l'environnement.

³Le dossier d'étude d'impact actualisé en novembre 2019 est joint au dossier de déclaration de projet à titre d'information.

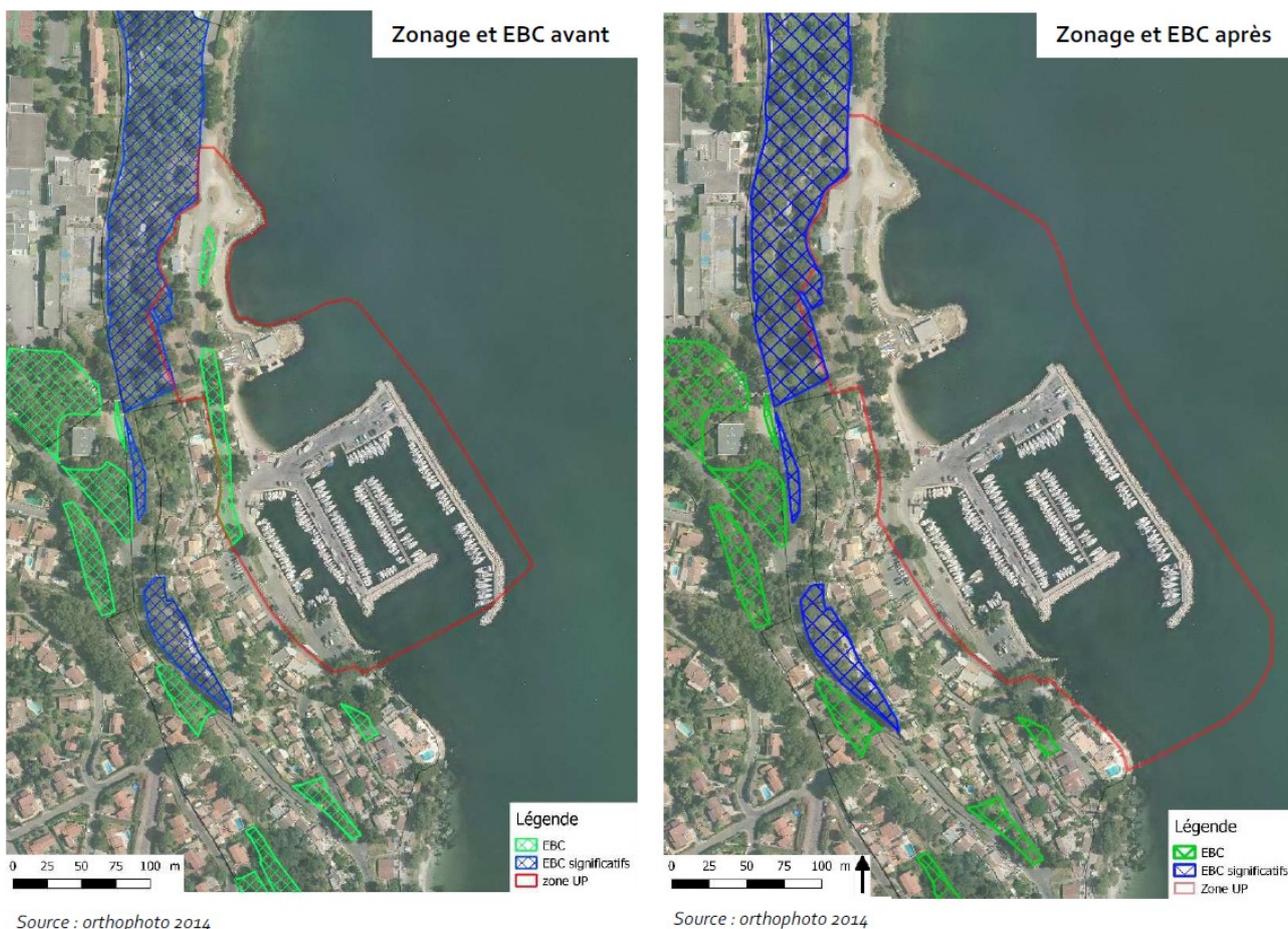
des installations actuelles et dans l'objectif de standardiser le port de plaisance (objectif de certification « Ports Propres »), ce projet (cf. figure 1 ci-après) est considéré comme d'intérêt général.

Selon le dossier de déclaration de projet, le port des Heures-Clares, avec ses 177 anneaux actuels, fait partie des 13 ports recensés représentant un total d'environ 1800 places à flot sur le pourtour de l'étang de Berre. Les transformations envisagées (allongement vers le nord et le sud de la digue de protection principale au large et création d'une plage artificielle au nord), doivent permettre de doubler la capacité d'accueil en passant à 327 anneaux et d'accueillir la future navette « *trans-étang de Berre* » (destinée aux déplacements pendulaires de passagers entre Istres, Martigues et Marignane). L'été, une nouvelle ligne spécifique entre Martigues, Istres et Saint Chamas est envisagée pour le déplacement de touristes.

À l'extérieur et l'intérieur du port, les capacités de stationnement à terre sont augmentées, en passant de 103 à 181 places et une trentaine de places de vélo. À terre, est prévue la construction de cinq bâtiments, pour certains de type « troglodyte » intégrés au talus existant et sous la route, pour accueillir l'école de voile (443 m²) et son annexe (400 m²), la capitainerie (150 m²), des commerces (90 m²) et des bâtiments associatifs (225 m²), l'abri d'attente de la navette (41 m²); certains bâtiments sont prévus avec une dalle de toiture pour accueillir des places de stationnement, ainsi qu'une hélisurface desservie par la voirie locale.



Figure 1 : Projection des aménagements du projet sur photographie aérienne et localisation des différentes composantes (extrait du dossier de mise en compatibilité du PLU- tome 3a)



Source : orthophoto 2014

Source : orthophoto 2014

Figure 2 : Évolutions du zonage du PLU dans le cadre de la présente mise en compatibilité (extrait du dossier de mise en compatibilité du PLU- tome 3a)

Le PLU en vigueur comprend la zone UP correspondant au périmètre actuel du port, son règlement écrit précise l'affectation de ce secteur « *aux activités portuaires, nautiques et balnéaires* » et les possibilités de construction (hauteurs, prospects, densité, etc.).

Les modifications du document d'urbanisme portées par la mise en compatibilité sont les suivantes (cf. figure 2 ci-avant) :

- extension en grande partie sur le domaine public maritime (DPM) de 2 ha de la zone UP qui passe d'une superficie totale de 5 ha (PLU de 2013) à 7 ha ;
- suppression de deux secteurs EBC le long du port, représentant une superficie totale de 0,16 ha ;
- réécriture de la vocation de la zone, en particulier pour permettre en plus de ce qui est déjà autorisé, « *des activités professionnelles, de plaisance, de pêche professionnelle et de ventes directes des produits de la pêche* » et des constructions « *à usage de services, loisirs et commerce, etc* », exigeant la proximité immédiate de l'eau ;
- simplification et suppression des articles UP2 à UP13 pour garantir l'insertion paysagère du projet, en accord avec l'architecte des bâtiments de France (ABF) et intégrer des installations permettant le secours aux blessés ou la lutte contre les incendies.

1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale (Ae)

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du plan, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- la limitation de l'artificialisation de la zone littorale ou lagunaire et la prise en compte des dynamiques hydro-sédimentaires dans les aménagements du trait de côte,
- la préservation de la qualité de l'air et la limitation du bruit,
- la préservation de la biodiversité des milieux terrestres et marins caractéristiques des « *lagunes côtières méditerranéennes* », leurs habitats et espèces associées, telles que les herbiers de Zostères marines jouant un rôle majeur dans les écosystèmes lagunaires,
- la préservation de la qualité des eaux y compris de baignade, et la limitation des pollutions des milieux (sédiments et eaux de surface),
- la prise en compte des risques naturels prévisibles (submersion marine, stabilité du trait de côte), notamment dans un contexte de changement climatique.

1.3. Qualité de la démarche environnementale et de l'information du public

Le dossier n'introduit pas précisément l'objet et les enjeux contextualisés de la mise en compatibilité du PLU, ce qui ne permet pas au lecteur de comprendre la mise en œuvre de la démarche d'évaluation environnementale des modifications envisagées du document d'urbanisme.

L'état initial expose la plupart des champs de l'environnement avec des données synthétisées. Il reste cependant incomplet sur les domaines sensibles suivants : la dynamique hydro-sédimentaire (3) et l'évolution de la morphologie des petits fonds marins, la caractérisation des habitats et des espèces marines, la qualité et la gestion des sédiments, les risques de submersion marine et d'inondation par ruissellement urbain, le bruit et la qualité de l'air dans le cadre d'une augmentation des trafics terrestres et maritimes.

La justification de l'extension du port au détriment notamment des deux petites plages de sable naturelles, n'est pas suffisamment développée et étayée. Des scénarios de site alternatif, ou de revalorisation sans extension du port existant, voire avec des extensions moindres, en intégrant pour chacun les enjeux environnementaux, mériteraient d'être étudiés et comparés pour justifier les choix retenus.

Concernant les effets probables et cumulés sur certains enjeux environnementaux sensibles, l'analyse ne prend pas en compte, par exemple, le projet de réfections des berges du Ranquet. (6).

Bien que le projet lié à la demande de mise en compatibilité du PLU soit déjà défini avec précision, la MRAe relève que le dossier ne présente pas d'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) spécifique. Le recours à une OAP aurait permis d'encadrer avec précision les futurs aménagements de la zone, de démontrer la bonne prise en compte des enjeux environnementaux et de traduire l'application de la séquence d'évitement, de réduction voire de compensation dès le document d'urbanisme pour les effets prévisibles à ce stade.

2. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan

2.1. Sur la limitation de l'artificialisation de zone littorale ou lagunaire et la prise en compte des dynamiques hydro-sédimentaires

La mise en comptabilité du PLU prévoit d'une part l'augmentation significative (2 ha) de la surface urbanisée UP et d'autre part la possibilité de créer des aménagements côtiers. Cette modification du zonage aura pour effet une artificialisation supplémentaire des petits fonds côtiers et du trait de côte. Or, le RIE n'analyse pas clairement ces incidences, qui ont par ailleurs des conséquences significatives sur la biodiversité et le paysage littoral.

La disposition 6A-16 du SDAGE RM 2016-2021 préconise entre autres que :

- *l'impact de tout nouvel aménagement, y compris de petite taille, doit être replacé dans le cadre des cellules hydrosédimentaires littorales pour appréhender les effets cumulés sur le fonctionnement de l'espace littoral concerné ;*
- *la pertinence technique et la viabilité économique de l'aménagement doivent prendre en compte les effets du changement climatique (submersions marines, évolution du trait de côte) et qu'ainsi l'écoconception des ouvrages en milieu marin (digue, matériaux, architecture) doit être étudiée en ce sens ;*
- *la création d'ouvrages de fixation du trait de côte doit être évitée en zone littorale non artificialisée .*

Or, l'étude produite n'apporte aucune analyse au regard de ces attendus et ne permet donc pas de répondre aux objectifs de « *restauration des altérations de la morphologie du trait de côte et d'unités écologiques dégradées telles que les petits fonds côtiers* » fixés dans le programme de mesures du SDAGE pour le secteur de l'Étang de Berre.

Recommandation 1 : Démontrer la compatibilité du projet avec le SDAGE Rhône Méditerranée, en produisant les analyses et études attendues au titre de la disposition 6A-16 et en justifiant la cohérence du projet avec le programme de mesures pour le secteur de l'Étang de Berre.

2.2. Sur la qualité de l'air et le bruit

L'état initial des enjeux environnementaux liés à la mobilité, met en évidence que :

- *d'une part « la voiture est aujourd'hui le mode de déplacement privilégié par les habitants de la commune, ainsi que par les touristes » et qu'en « période estivale ou lors de compétition, le stationnement n'est pas suffisant et engendre des dysfonctionnements »,*
- *et d'autre part « la zone d'étude ne bénéficie pas d'une bonne desserte par les lignes urbaines de transport en commun et qu'aucune ligne du réseau de transport en commun Ulysse ne passe à proximité, et elle n'est pas éligible au transport à la demande ».*

Dans la synthèse des enjeux, l'étude identifie par conséquent que « *la présence de voies supportant un trafic moyen peut être susceptible de détériorer le cadre de vie des habitants : augmentation des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique, dévaluation du coût de l'immobilier, fragmentation des zones urbaines* » et caractérise cet enjeu en « *sensibilité moyenne* ». Le projet prévoit qu'une navette terrestre sera mise en place afin de relier la future navette maritime trans-étang au futur parc-relais du plateau des Heures-Clares mais la concrétisation de ce projet reste incertaine.

Plus généralement l'étude ne présente que peu d'éléments précis sur les transports collectifs existants (terrestre et maritime) aux différentes échelles du bassin de vie : état des dessertes, cartographie des réseaux, analyse des besoins, et efficacité, notamment en termes de fréquence, de parcours, de régularité et de fiabilité, des transports collectifs envisagés dans le cadre du développement du port.

Concernant les enjeux liés au stationnement, l'étude ne fait aucun inventaire précis des capacités existantes, ni ne justifie les besoins futurs liés au développement du port, notamment en période estivale.

Recommandation 2 : Compléter l'évaluation environnementale par un état des lieux des réseaux actuels de transports terrestres et maritimes ainsi que de leur fréquentation, et du stationnement ; démontrer la bonne adéquation entre la capacité de ces réseaux, le cas échéant adaptés, et les besoins qui seront générés par le développement du port envisagé.

De plus, le rapport ne comporte pas d'analyse des trafics routiers et maritimes existants ainsi que des trafics supplémentaires générés par l'aménagement portuaire envisagé (voitures, transport terrestre, navettes maritimes, bateaux de plaisance et de pêche, camions de livraison et véhicules de services d'intérêt général (secours, police, ordures ménagères, transports en commun, nécessités propres du port, etc.) et des déplacements de populations permanentes et estivales vers ce secteur du littoral.

En conséquence l'analyse des incidences sur « l'accessibilité, les déplacements, le transport, les pollutions, l'ambiance sonore et la qualité de l'air » en page 71 et 72, est insuffisante. L'absence d'incidences ou d'incidences « non significatives » doit être démontrée au regard de données quantifiées et contextualisées et ainsi garantir que les impacts sont correctement évalués.

Recommandation 3 : Compléter le dossier avec une première évaluation en matière d'émissions de gaz à effet de serre, de qualité de l'air et de bruit générés par les trafics routiers et maritimes liés à l'extension du port. Préciser les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les impacts et décliner les mesures de suivi à mettre en place à l'échelle du PLU.

2.3. Sur la biodiversité

L'état initial est réalisé à partir d'inventaires terrestres et marins conduits entre avril et juin 2015, avec un complément réalisé sur la flore terrestre en 2017, l'utilisation de données d'observations de 2017 des herbiers de Zostères naines réalisées par le Gipreb⁴ et enfin un inventaire complémentaire de la faune et de la flore lagunaire et des suivis des zostères réalisés le 3 juillet 2019.

Milieu terrestre :

L'état initial permet une caractérisation globalement complète des enjeux écologiques.

Les enjeux principaux sont :

- la présence de la Statice de Provence (*Limonium cuspidatum*) espèce protégée de niveau national. Cette espèce à fort enjeu local de conservation a été recensée en 2015. Le complément d'inventaire en 2017 note une réduction de la station pour n'occuper plus que 36 m²

⁴ Groupement d'intérêt public pour la réhabilitation de l'étang de Berre.

à l'extrémité nord du terre-plein de l'actuel école de voile. L'étude prévoit une mesure d'évitement par une mise en défens uniquement de la surface actuelle de la station.

- la fréquentation du site par une dizaine d'espèces de chiroptères dont le Minioptère de Schreibers et le Murin de Cappaccini (espèces à enjeu fort qui utilisent la zone pour la chasse et le transit) et par quelques oiseaux dont le Grèbe à cou noir (enjeu très fort pour la reproduction) observé deux fois sur les digues du port et le Sterne Pierregarin (enjeu fort). Pour ces deux dernières espèces, l'étude précise que la zone d'étude est seulement utilisée comme zone d'alimentation .
- la lisière de boisements mixtes bordant l'étang abrite un corridor de transit potentiel nord - sud pour les espèces d'avifaune et de chiroptères. L'espace boisé classé modifié dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU participe à la fonctionnalité de ce corridor. Sur cet aspect, l'étude ne démontre pas l'absence d'incidences de la suppression d'une partie de la continuité écologique de la trame verte (TVB (8)) identifiée dans la carte de synthèse du document d'orientation et d'objectifs (DOO) du schéma de cohérence territoriale de l'Ouest Étang de Berre. L'étude ne démontre pas non plus localement l'effet de la détérioration de la zone de chasse pour la population de chiroptères, avec d'une part la construction de plusieurs bâtiments en lieu et place de la lisière de boisement qui est supprimée, et d'autre part la disparition de deux plages de sable naturelles au profit de la construction d'un bassin (B3) et de la zone nautique pour l'école de voile.

Le RIE évoque des mesures concernant la limitation et l'adaptation de l'éclairage afin d'éviter l'effarouchement de certaines espèces de chauve-souris dans la zone du projet. Mais aucune de ces mesures est retranscrite dans le règlement de la zone UP.

Recommandation 4 : Démontrer l'absence d'incidences de la suppression des Espaces Boisés Classés et de la disparition de plages de sable sur la continuité écologique de la trame verte identifiée par le SCoT de l'Ouest Étang de Berre.

Milieu marin :

La majeure partie de l'extension de la zone UP est incluse dans la trame bleue constituée par le réservoir de biodiversité littoral « Secteur des Côtiers, du Rhône au cap Bénat inclus », inscrite au schéma régional de cohérence écologique (SRCE (7) de la Région PACA et assortie d'un objectif de remise en bon état écologique.

Comme le recommandait la MRAe, l'état initial sur le milieu marin a été actualisé en juillet 2019 ; cependant le RIE ne retranscrit pas, et n'analyse pas toutes les données de manière suffisante. Il manque les cartographies suivantes :

- de localisation des zones d'échantillonnages (3 stations) de la macrofaune benthique,
- des biocénoses (présentant de manière croisée les différentes natures des substrats du fond lagunaire et les espèces de flore (surface des herbiers) et de faune aquatiques (points d'observation des espèces).

L'enjeu principal réside dans la présence de plusieurs zones d'herbiers de Zostères naines (espèce protégée au niveau régional), se localisant principalement dans les deux anses naturelles au nord du port actuel. Cette espèce est rattachée à l'habitat naturel « lagune méditerranéenne » (1) (code Eunis⁵) couvrant l'ensemble des fonds marins de la zone du projet.

Selon les observations du Gipreb en 2017, ces deux stations représentent respectivement 1 m² et 5 m². L'inventaire de 2019 met en évidence, cf figure 3 ci-après, que ces stations ont connu une

⁵ Classification selon la base de données de l'Union européenne répertoriant les types d'habitat européens .

très forte progression depuis 2017. La surface totale des herbiers, cumulée sur les deux anses est passé de 6 m² à 26 m². Même si un effort d'inventaire complémentaire a été mené sur les herbiers de zostères naines, l'enjeu local de cette espèce à l'échelle de l'anse n'est pas décrit. Le RIE apparaît donc incomplet sur l'analyse de ce développement rapide des herbiers notamment au regard de l'évolution de cette espèce de référence à l'échelle de l'étang de Berre.



Figure 3 : Carte de localisation des herbiers de Zostères naine (tache verte) en 2019 – dossier RIE de 12/2019

L'extension du zonage de la zone UP, notamment dans les deux anses naturelles au nord, affecte un habitat naturel très favorable aux herbiers de zostère naine et d'autre part engendre une destruction d'espèces protégées. La MRAe rappelle que la destruction d'herbiers entre en contradiction avec les objectifs et la volonté affichée d'atteinte du bon état écologique de l'étang de Berre.

Pour rappel, la demande de dérogation pour la destruction d'espèce protégée ne constitue pas une mesure de gestion des incidences. Au stade de la mise en compatibilité du PLU pour permettre la réalisation du projet, l'évitement par l'étude de scénarios alternatifs est à privilégier. En l'état, le RIE ne présente pas cette démarche d'évitement des deux zones d'herbiers.

Le RIE évoque une mesure d'accompagnement consistant à transplanter les herbiers de Zostères naines. Un site de relocalisation est proposé au nord de la zone portuaire. Cette zone retenue pour implanter les herbiers de zostères semble moins confinée et plus exposée aux courants et aux vagues, ce qui représente des conditions potentiellement défavorables pour les herbiers de zostères pouvant remettre en cause la réussite de la transplantation.

Recommandation 5 : Revoir l'évaluation des incidences de la mise en compatibilité du PLU sur les herbiers de Zostères naines (espèces protégées) et son habitat favorable. Étudier les solutions alternatives afin de mettre en œuvre une séquence « évitement-réduire-comprendre » permettant l'option la moins impactante pour cette espèce protégée.

Il est noté que concernant les sites Natura 2000 (2) les plus proches, situés à environ 5 km, à savoir les ZSC FR9301597 « Marais et zones humides liés à l'étang de Berre » et FR9301595 « Crau centrale – Crau sèche » et les ZPS FR9312015 « Étangs entre Istres et Fos » et FR9310064 « Crau », le rapport fournit un formulaire simplifié d'évaluation des incidences. La MRAe estime que les arguments présentés pour qualifier de « non notables » les incidences du projet sur le réseau Natura 2000 sont recevables.

2.4. Sur la préservation de la qualité des eaux y compris de baignade, et la limitation des pollutions des milieux

D'après la synthèse de l'état initial, les enjeux liés à la qualité de l'eau présentent une sensibilité forte. Le dossier de déclaration de projet distingue plusieurs processus de pollutions de l'étang de Berre :

- « *l'eutrophisation liée à des apports trop élevés de nutriments dans le milieu ce qui stimule le développement des algues et conduit à des crises d'anoxie* ». Le RIE évoque en particulier les pollutions aux hydrocarbures en provenance de la circulation des bateaux (avec un trafic en augmentation), et des rejets des eaux pluviales issues des ruissellements des eaux dans les zones circulées et des parkings aux abords et dans le port. Il cite également les rejets issus des activités de carénage des bateaux et de lavage des filets de pêche ;
- « *la contamination chimique liée à la vocation industrielle des rives de l'étang. Les sédiments du fond de l'étang gardent aujourd'hui la trace de cette contamination, essentiellement par des pollutions aux hydrocarbures et aux métaux lourds (plomb, mercure, cadmium, etc.)* ». À cette pollution industrielle historique sur l'ensemble de l'étang, le RIE identifie également la remise en suspension de sédiments, notamment lors de dragage du port, dans la colonne d'eau du port, et la présence de pollutions dans ces sédiments par les activités portuaires existantes ;

Bien qu'un arrêté d'interdiction de baignade ait été pris en janvier 2020, les utilisateurs de la base nautique seront certainement en contact avec l'eau. C'est pourquoi il est nécessaire d'assurer un suivi de sa qualité.

En l'absence d'un état initial complet sur les eaux et les sédiments, le RIE ne peut pas évaluer, de manière pertinente, les incidences de la mise en compatibilité sur les enjeux tels que le maintien de la qualité des milieux aquatiques particulièrement vulnérables mais également des enjeux sanitaires associés. C'est d'autant plus regrettable que les niveaux de la qualité des eaux de baignade des Heures claires sont excellents depuis 2013 et que l'analyse bactériologique d'octobre 2017 révèle une eau de très bonne qualité.

Par ailleurs, le règlement de la zone UP ne prévoit pas de préconisations spécifiques concernant la gestion des flux d'eaux pluviales et leurs points de rejet. Sans expliquer les incidences des rejets d'eaux pluviales actuels et futurs sur les milieux aquatiques, le RIE propose néanmoins d'améliorer la qualité de l'eau dans l'enceinte portuaire, en prévoyant certaines mesures de réductions dans le règlement de la zone UP telles que la mise en œuvre de « *dispositifs de recueil, de séparation, de décantation des hydrocarbures avant évacuation des eaux de ruissellement et susceptible de recevoir des matières polluantes (voiries et zones de stationnement) dans le réseau ou le milieu naturel, puis d'un dispositif spécifique pour le traitement des eaux de carénage* ».

Enfin, il est envisagé de renforcer l'avivement des eaux des bassins portuaires par un dispositif de circulation forcée de l'eau en provenance de l'anse de l'école de voile. Ces dispositions techniques montrent qu'il est nécessaire de palier artificiellement un manque de renouvellement naturel de l'eau dans la zone du port. Le RIE n'explique pas, ni ne justifie les choix d'aménagement au regard de contexte hydrodynamique. La fermeture et l'artificialisation de l'anse au Nord aura donc pour conséquence d'augmenter les incidences sur la libre circulation des eaux dans cette zone et par voie de conséquence de dégrader potentiellement la qualité des eaux de baignade mais également les différents compartiments biologiques.

Recommandation 6 : Compléter l'état initial sur la qualité chimique des eaux et des sédiments. Étudier les incidences de la mise en compatibilité sur le milieu lagunaire . Vérifier la compatibilité des usages avec la qualité des eaux. Définir les mesures et les suivis nécessaires pour assurer une bonne qualité des eaux.

2.5. Sur les risques naturels et la prise en compte du changement climatique

La zone UP du projet est soumise à des aléas d'inondation par submersion marine et par ruissellement urbain, même si aucun plan de prévention des risques pour ces aléas n'a été prescrit. Or, l'état initial ne présente pas les caractéristiques en termes de niveau d'eau, la localisation des surfaces inondables, ni les systèmes de collecte des eaux pluviales du bassin versant côtier. En effet, le port des Heures Claires se trouve directement en contrebas d'un relief assez marqué et avec une densité urbaine importante. D'autre part il n'y a aucune prise en compte du changement climatique qui permettrait d'appréhender l'évolution à moyen et long terme de ces phénomènes.

La prescription de surélévation des aménagements du projet (« d'environ + 0,60 m par rapport à leur niveau d'implantation fixé à 1,70 m NGF ») n'est ainsi pas suffisamment étayée et n'est par ailleurs pas retranscrite dans le règlement du PLU. Aucune prescription n'est également formulée concernant la gestion hydraulique des eaux pluviales alors que selon la déclaration de projet les surfaces imperméabilisées seront largement augmentées par rapport à l'existant (1 950 m² au total de surfaces bâties, doublement des surfaces de parking, déplacement à terre de l'hélicoptère).

Enfin, au regard des risques de mouvement de terrain identifiés (en zones bleue et rouge du plan de prévention des risques de mouvement de terrain) à l'extrémité sud sur le domaine terrestre de la zone UP et « des problèmes de stabilité du versant Ouest de la falaise surplombant le port (relevés par le Bureau de recherche géologique et minière (BRGM) », l'étude des incidences est très peu développée et ne tient pas compte de la concomitance des aléas littoraux de submersion marine, d'érosion du trait de côte et d'inondation par ruissellements urbains.

Recommandation 7 : Compléter l'état initial sur la connaissance des risques naturels, en particulier sur les aléas de référence de submersion marine et d'inondation par ruissellement urbain. Démontrer la prise en compte de ces risques en intégrant le changement climatique. Définir et traduire dans le règlement les mesures d'évitement et de réduction nécessaire pour ne pas augmenter la vulnérabilité du secteur de projet à ces risques.

Glossaire

Acronyme	Nom	Commentaire
1.	Lagune	Habitat présent au niveau des étangs littoraux salés mais aussi dans certaines zones marines estuariennes, où l'eau est irrégulièrement dessalée et la température variable. Cet habitat est en grand danger car souvent soumis à des crises de dystrophie. On notera toutefois une tendance actuelle à la régression de l'eutrophisation dans ces étangs méditerranéens, grâce à une meilleure épuration des effluents. L'accroissement de l'urbanisation et l'utilisation des étangs comme bases de loisir pour les sports nautiques accentuent la pression anthropique sur ces milieux ; elle se traduit sous forme de rejets d'eaux usées et d'aménagements divers.
2.	Natura 2000	Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).
3.	Hydro-sédimentaire	Ensemble des flux sédimentaires et d'énergie qui conditionnent l'état du budget sédimentaire et donc l'évolution du système. (source : Office français de la biodiversité)
4. PLU	Plan local d'urbanisme	En France, le plan local d'urbanisme (PLU) est le principal document d'urbanisme de planification de l'urbanisme au niveau communal ou éventuellement intercommunal. Il remplace le plan d'occupation des sols (POS) depuis la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000. Le PLU est régi par les dispositions du code de l'urbanisme, essentiellement aux articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants.
5. SCoT	Schéma de cohérence territoriale	Le Scot est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale, il remplace l'ancien schéma directeur.
6. SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux	Le Sdage définit la politique à mener pour stopper la détérioration et retrouver un bon état de toutes les eaux : cours d'eau, plans d'eau, nappes souterraines et eaux littorales.
7. SRCE	Schéma régional de cohérence écologique	Élaboré, mis à jour et suivi conjointement par la région et l'État. Il vise à la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. Il a vocation à être intégré dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. (cf. L371-3 du code de l'environnement)
8. TVB	Trame verte en bleue	La trame verte et bleue est une mesure phare du Grenelle de l'environnement qui porte l'ambition d'enrayer le déclin de la biodiversité au travers de la préservation et de la restauration des continuités écologiques. Elle vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales, de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer... En d'autres termes, d'assurer leur survie, et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre à l'homme leurs services. [site internet du Ministère de l'écologie]