



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**MRAe**

Mission d'autorité environnementale  
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

**Conseil Général de l'Environnement  
et du Développement Durable**

**Avis délibéré  
de la Mission régionale d'autorité environnementale  
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

**sur le projet de mise en sécurité du port de l'Aiguade du  
Levant, sur l'île du Levant, à Hyères (83)**

**N° MRAe  
2022APPACA48 / 3197**

## PRÉAMBULE

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1, et R122-7 du code de l'environnement (CE), la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a été saisie pour avis sur la base du dossier de mise en sécurité du port de l'Ayguade du Levant, sur l'île du Levant, à Hyères (83). Le maître d'ouvrage du projet est la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 ;
- un dossier de demande d'autorisation environnementale ;
- un dossier de demande de dérogation de destruction d'espèces protégées ;

Conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 8 septembre 2020), cet avis a été adopté le 8 juillet 2022 en « collégialité électronique » par Philippe Guillard, Sylvie Bassuel, Jean-Michel Palette, et Jacques Daligaux, membres de la MRAe.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par arrêtés des 11 août 2020 et 6 avril 2021, 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 l'autorité compétente pour autoriser le projet, pour avis de la MRAe.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 CE relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 CE, il en a été accusé réception en date du 09/05/2022. Conformément à l'article R122-7 CE, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriel du 13/05/2022 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 16/05/2022 ;
- par courriel du 13/05/2022 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date 31/05/2022.

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

**L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE.**

**Conformément aux dispositions de l'article R122-7-II CE, le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.**

***L'avis de la MRAe est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L122-1-1 CE, cette décision prendra en considération le présent avis.***

***Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. L'avis n'est ni favorable, ni défavorable au projet et ne porte pas sur son opportunité.***

***L'article L122-1 CE fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à la MRAe. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. La MRAe recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public. Enfin, une transmission de la réponse à la MRAe<sup>1</sup> serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.***

---

1 [ae-avis@uee.scadepaca@developpement-durable.gouv.fr](mailto:ae-avis@uee.scadepaca@developpement-durable.gouv.fr)

## SYNTHÈSE

Le dossier de demande d'autorisation environnementale présenté par la Métropole Toulon Provence Méditerranée (MTPM) concerne des travaux de mise en sécurité du port de l'Aiguade du Levant, situé sur l'île du Levant, à Hyères (83). Il s'agit du seul port civil de l'île, qui accueille un service régulier de navettes maritimes permettant d'assurer la continuité territoriale entre le continent et la partie occidentale de l'île du Levant, qui constitue l'unique secteur de l'île accessible au public<sup>2</sup>, occupé par le village de vacances naturiste d'Héliopolis. Du fait de son implantation sur les rivages occidentaux de l'île, le port est particulièrement exposé aux houles de secteur ouest, qui rendent l'accostage des navires très difficile voire impossible lors des tempêtes d'ouest. La MTPM porte un projet de sécurisation des infrastructures portuaires, qui a comme second objectif d'améliorer les conditions d'accueil des visiteurs en réduisant le nombre de jours durant lesquels le port est inutilisable du fait de conditions météorologiques défavorables. Ces travaux de mise en sécurité consistent en :

- l'enlèvement de l'épave délabrée du navire « Benzène », située dans le prolongement de la digue en enrochement existante ;
- la consolidation et la reconfiguration de la digue nord par ajout d'enrochements ;
- la réalisation d'un tenon ouest au bout de la digue et perpendiculaire à cette dernière pour améliorer la protection de l'embarcadère contre la houle ;
- le réaménagement du quai sud pour l'adapter aux navettes Ro-Ro<sup>3</sup>.

Le dossier nécessite des précisions sur la biodiversité, qui concernent le calendrier et la pression d'inventaires retenus pour la conduite des prospections de terrain.

En ce qui concerne les risques naturels, en tout premier lieu les risques de submersion marine et d'incendies de forêt, une analyse plus approfondie de la vulnérabilité du projet face au changement climatique est recommandée.

Les enjeux liés à la qualité de l'eau et à la gestion des déchets, qui concernent la phase de travaux, méritent d'être affinés, en particulier par une prise en compte plus précise des opérations liées à l'enlèvement de l'épave du Benzène.

Enfin, une attention particulière est à porter au tenon ouest dans le cadre de l'intégration paysagère du projet.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

---

2 Environ 90 % de l'île du Levant est occupée par des terrains militaires dont l'accès est interdit en permanence au public.

3 Ro-Ro (de l'anglais « Roll on – Roll off ») désigne des navires rouliers permettant de transporter des véhicules (camions, semi-remorques, tracteurs, pelleuses...) qui embarquent et débarquent via des rampes d'accès.

# Table des matières

<b>PRÉAMBULE.....</b>	<b>2</b>
<b>SYNTHÈSE.....</b>	<b>4</b>
<b>AVIS.....</b>	<b>6</b>
<b>1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....</b>	<b>6</b>
1.1. Contexte et nature du projet.....	6
1.2. Description et périmètre du projet.....	7
1.3. Procédures.....	8
1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale.....</i>	<i>8</i>
1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public.....</i>	<i>9</i>
1.4. Enjeux identifiés par la MRAe.....	9
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	9
1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	9
<b>2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet.....</b>	<b>10</b>
2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	10
2.1.1. <i>Habitats naturels, espèces, continuités écologiques.....</i>	<i>10</i>
2.1.2. <i>Évaluation des incidences Natura 2000.....</i>	<i>12</i>
2.2. Vulnérabilité du projet face au changement climatique : risques naturels.....	13
2.2.1. <i>Risques de submersion marine.....</i>	<i>13</i>
2.2.2. <i>Risques incendies de forêt.....</i>	<i>14</i>
2.3. Qualité des eaux marines.....	14
2.4. Paysage.....	15
2.5. Gestion des déchets.....	16

# AVIS

## 1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

### 1.1. Contexte et nature du projet

Le projet, porté par la Métropole Toulon Provence Méditerranée, concerne des travaux de mise en sécurité du port de l'Aiguade du Levant, situé sur l'île du Levant, rattachée à la commune de Hyères (83), et localisée à environ 10 kilomètres des rivages continentaux les plus proches ; il s'agit de la plus orientale des îles de l'archipel des îles d'Hyères, constitué de trois îles principales (Porquerolles, Port-Cros, Levant) et de quelques îlots secondaires.

Le port existant de l'Aiguade du Levant est implanté à l'extrémité occidentale de l'île, à proximité de l'unique secteur urbanisé, le village naturiste d'Héliopolis. Le reste de l'île est couvert par la réserve naturelle des Arbousiers (environ 20 hectares) et par un vaste terrain militaire utilisé par le centre d'essais de la Méditerranée (CEM), qui occupe environ 90 % de l'île.

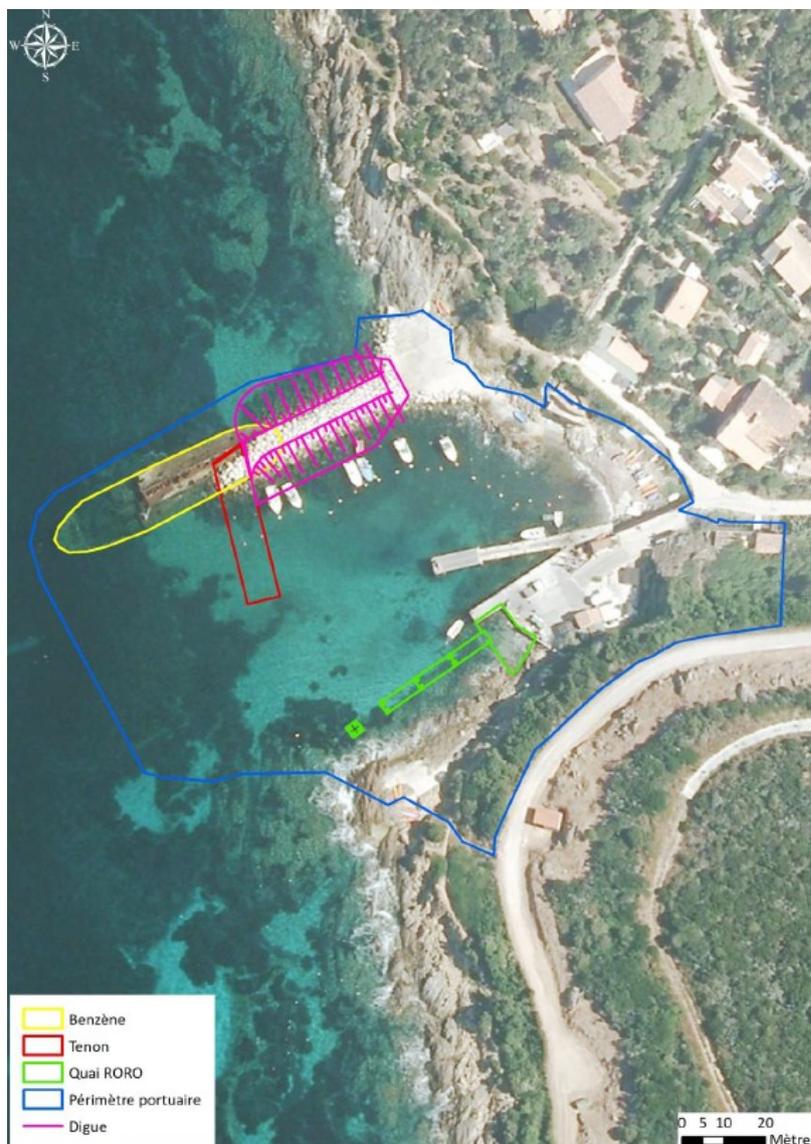
Le port de l'Aiguade du Levant est l'unique port civil de l'île, utilisé pour assurer la continuité territoriale entre le continent et le village d'Héliopolis par le biais d'un service de navettes maritimes, assuré toute l'année depuis le port de Hyères (une à trois rotations quotidiennes selon les saisons). Compte tenu de sa localisation, le port est très exposé à la houle lors des épisodes de forts vents d'ouest, ce qui ne permet pas d'assurer en permanence la continuité territoriale. Les travaux envisagés s'inscrivent dans une démarche de mise en sécurité du port, en réduisant son exposition à la houle, afin de répondre aux difficultés récurrentes d'accès au site.



Figure 1: Localisation du port de l'Aiguade du Levant - Source : Note de présentation non technique

## 1.2. Description et périmètre du projet

Le projet consiste en divers travaux de mise en sécurité du port de l'Aiguade du Levant, afin de répondre aux difficultés actuelles d'accès au site et à la dégradation des ouvrages existants.



Prévues sur une durée de neuf mois, entre septembre 2022 et mai 2023 pour éviter la période d'affluence touristique estivale, les opérations comprennent :

- l'enlèvement de l'épave du navire « Benzène ». Située dans le prolongement de la digue en enrochement, son état de délabrement avancé ne permet plus d'assurer une protection efficace du port et présente des risques de détachement de morceaux de ferrailles. Cette opération se décompose en :
  - repérage et récupération des morceaux immergés par des scaphandriers,
  - découpage de l'épave et évacuation des morceaux vers le port de Hyères, puis vers une installation de gestion des déchets ;

- la consolidation et la reconfiguration de la digue nord par ajout d'enrochements, avec une réutilisation des enrochements existants, restructurés en fonction du nouveau profil envisagé. Cette opération sera réalisée par tronçons successifs, afin de limiter l'agitation du plan d'eau. L'emprise de la digue sur le fond marin demeurera identique à l'emprise actuelle ;
- ouvrage essentiel du projet, la réalisation d'un tenon ouest constitué de caissons, d'une longueur de 38 mètres, d'une hauteur de 3,25 mètres au-dessus du niveau de la mer. Cet ouvrage sera positionné au bout de la digue et perpendiculaire à celle-ci, pour améliorer la protection de l'embarcadère contre la houle ;
- le réaménagement du quai sud, afin de l'adapter aux navettes Ro-Ro<sup>4</sup>, comportant :
  - un prolongement du terre-plein existant sur une surface de 115 m<sup>2</sup> par un caisson en béton armé rempli de remblai et recouvert par une dalle en béton armé,
  - la mise en place vers l'ouest d'un quai d'une longueur de 30 mètres et d'une largeur de 3 mètres,
  - l'implantation d'un duc d'albe<sup>5</sup> à 10 mètres de l'extrémité du ponton afin de protéger les navires de l'éperon rocheux situé au sud.

L'ensemble de ces travaux nécessitera un balisage maritime temporaire, implanté hors des herbiers de posidonies. En outre, la mise en place de rideaux anti matières en suspension (MES) est prévue lors des travaux.

## 1.3. Procédures

### 1.3.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Le projet de mise en sécurité du port de l'Aiguade du Levant, sur l'île du Levant, à Hyères (83), compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement (CE).

Déposé le 3 août 2020 au titre d'une demande d'autorisation environnementale, il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre des rubriques 9d « *Zones de mouillages et d'équipements légers* », 11a « *Ouvrages et aménagements côtiers destinés à combattre l'érosion et travaux maritimes susceptibles de modifier la côte par la construction notamment de digues, de môles, de jetées, d'enrochements, d'ouvrages de défense contre la mer et d'aménagements côtiers constituant un système d'endiguement* » et 11b « *Reconstruction d'ouvrages ou aménagements côtiers existants* » du tableau annexe du R122-2 CE en vigueur depuis le 16 mai 2017.

Le projet relevant d'un examen au cas par cas, le maître d'ouvrage a, conformément à l'article R122-3 CE, transmis à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement une demande d'examen au cas par cas le 24 janvier 2018. Par arrêté préfectoral n° AE-F9318P0026 du 28 janvier 2018, l'autorité chargée de l'examen au cas par cas a pris la décision motivée de soumettre le projet à étude d'impact.

4 Ro-Ro (de l'anglais « Roll on – Roll off ») désigne des navires rouliers permettant de transporter des véhicules (camions, semi-remorques, tracteurs, pelleteuses...) qui embarquent et débarquent via des rampes d'accès.

5 Un « duc d'albe » désigne un faisceau de pieux planté dans le fond d'un bassin ou d'un cours d'eau et auquel viennent s'amarrer les navires.

### 1.3.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

D'après le dossier, le projet relève d'une autorisation environnementale intégrant une autorisation « Loi sur l'eau » au titre de la rubrique 4.1.2.0 de la nomenclature de l'article R214-1 CE, une évaluation des incidences Natura 2000, ainsi qu'une autorisation de déroger à la législation sur la protection des espèces.

### 1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

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

- la préservation de la biodiversité marine et terrestre ;
- la vulnérabilité du projet face aux risques naturels et au changement climatique ;
- la qualité de l'eau ;
- le paysage ;
- la gestion des déchets.

### 1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

Le dossier aborde l'ensemble du contenu réglementaire d'une étude d'impact défini à l'article R122-5 CE et des thématiques attendues pour ce type de projet. Toutefois, l'étude n'est pas toujours proportionnée aux enjeux identifiés, en ce qui concerne la préservation de la biodiversité et des milieux naturels et marins, la vulnérabilité du projet face au changement climatique (en particulier les risques de submersion marine et d'incendies), la qualité de l'eau et la gestion des déchets.

La rédaction et la présentation de l'étude d'impact sont accessibles. Les développements proposés sont illustrés par de nombreux documents graphiques qui contribuent à la compréhension du projet et de ses impacts. Le résumé non technique est opportunément présenté sous la forme d'un document séparé et offre un niveau de précision suffisant pour permettre de cerner rapidement les caractéristiques du projet, ainsi que les divers aspects traités par l'étude d'impact.

### 1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées

Les travaux de sécurisation concernent un port existant et aucune démarche de recherche de sites alternatifs n'a été entreprise.

L'étude d'impact détaille les caractéristiques techniques ainsi que les avantages et inconvénients des différentes variantes possibles pour le réaménagement du port, depuis les premières réflexions initiées en 2006, jusqu'à l'option retenue et évaluée par l'étude d'impact. L'option de ne pas réaliser le projet est également considérée, avec un aperçu de l'évolution probable de l'environnement, qui correspond à une poursuite de l'activité du port dans ses caractéristiques actuelles.

La MRAe n'a pas d'observation à formuler.

## 2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet

### 2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000

#### 2.1.1. Habitats naturels, espèces, continuités écologiques

##### 2.1.1.1. Etat initial

La zone d'étude se situe ;

- dans le périmètre du parc national de Port-Cros (aire d'adhésion et aire maritime adjacente) ;
- à l'intérieur du site Natura 2000 (Directive oiseaux) FR9310020 « Îles d'Hyères » et du site Natura 2000 (Directive habitats) FR9301613 « Rade d'Hyères » ;
- partiellement dans la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) terrestre de type II n° 930012507 « Île du Levant » et dans la ZNIEFF maritime de type II n° 93M000079 « Île du Levant » ;
- à environ 550 mètres de la ZNIEFF maritime de type I n° 93M000058 « Parc national de Port-Cros » et à environ 950 mètres de la ZNIEFF terrestre de type I n° 930012506 « Île de Port-Cros et de Bagaud » ;
- en zone de sensibilité moyenne à faible concernant la Tortue d'Hermann, espèce menacée et protégée faisant l'objet d'un plan national d'actions ;

Le site du port s'intègre dans un secteur qui comporte des enjeux importants en termes de préservation de la biodiversité et des habitats naturels, aussi bien au titre des milieux marins que des milieux terrestres. Ils sont étudiés dans le volet naturaliste de l'étude d'impact, sur la base de prospections de terrain.

Pour les habitats et la biodiversité terrestre, l'expertise de terrain consiste en un « *inventaire entomologique, faunistique et herpétologique [...] réalisé le 12/10/2017* ». La MRAe s'interroge sur le caractère proportionné de la pression d'inventaire, notamment sur les espèces nicheuses et hivernales de l'avifaune, considérant que les prospections ont été réalisées en automne (période qui n'apparaît pas adaptée à l'ensemble des compartiments biologiques pris en considération) sur la base d'une seule journée de prospections. Les choix effectués en termes de méthodologie d'inventaire ne sont pas argumentés. Il conviendrait notamment de préciser les éléments (bibliographiques en particulier) sur lesquels les auteurs des études naturalistes se sont appuyés afin de déterminer le calendrier et l'effort de prospection retenus pour les études de terrain relatives au milieu terrestre.

***La MRAe recommande de justifier la méthodologie d'inventaires des habitats et espèces terrestres et, le cas échéant, de compléter les études de terrain, dans le but de consolider le recensement des enjeux de conservation associés.***

Pour les habitats et les espèces marines, la présentation méthodologique proposée en introduction de l'état initial ne fournit aucune indication sur le calendrier des études de terrain, ni sur la pression d'inventaires. Dans ce contexte, il n'est pas possible de déterminer si les études réalisées sont adaptées ou non aux caractéristiques écologiques des milieux et espèces considérés.

**La MRAe recommande de présenter le calendrier retenu pour les prospections relatives aux milieux marins et de préciser la pression d'inventaires retenue pour chaque compartiment biologique.**

Pour les milieux terrestres, sur la base des recueils préliminaires d'informations bibliographiques et des résultats des inventaires de terrain, l'étude d'impact identifie des enjeux de conservation qualifiés de très forts pour une espèce de reptile protégée, le Phyllodactyle d'Europe<sup>6</sup>, de modérés concernant l'avifaune et les chiroptères, de faibles pour les habitats naturels et de négligeables concernant les insectes et la flore.

Pour les milieux marins, l'état initial identifie les caractéristiques, les enjeux de conservation et la répartition des habitats présents sur la zone d'étude, ainsi que les espèces marines présentant un intérêt de conservation.

Sur la forme, la MRAe constate que les choix effectués en termes de présentation de l'état initial ne donnent aucune indication précise sur les niveaux d'enjeux que les auteurs des études ont attribué aux habitats et espèces marins. Sur ce point, l'étude d'impact se contente d'évoquer les enjeux de conservation définis au niveau des sites Natura 2000. Les niveaux d'enjeux relatifs aux habitats et espèces marins sont seulement indiqués au sein du « *tableau récapitulatif des impacts avant mesures sur les habitats et espèces marines* »<sup>7</sup>, ce qui nuit à la lisibilité des développements proposés sur ce volet.

**La MRAe recommande d'indiquer clairement, dès l'état initial, le niveau des enjeux concernant le milieu marin.**

Sur le fond, l'étude d'impact indique que les aménagements prévus se traduiront par « *une emprise faible sur les fonds sableux à faible enjeu écologique par la mise en place du tenon Ouest (280 m<sup>2</sup>). Le quai Ro-Ro occasionnera une emprise de 85 m<sup>2</sup> sur des fonds rocheux* »<sup>8</sup>. Or, l'étude d'impact ne caractérise pas précisément les enjeux écologiques de ces habitats, en termes notamment d'espèces associées.

**La MRAe recommande de caractériser précisément les enjeux écologiques associés aux fonds sableux et rocheux directement concernés par les emprises des aménagements prévus.**

### 2.1.1.2. Impacts bruts

Le chapitre 6 de l'étude d'impact « *Description des incidences notables du projet* » envisage successivement les impacts bruts relatifs aux milieux terrestres et marins. Compte tenu du fait que les travaux concernent uniquement la partie maritime du port, les impacts bruts sur les milieux et espèces terrestres sont systématiquement estimés très faibles ou négligeables<sup>9</sup>, y compris pour le Phyllodactyle d'Europe (enjeu de conservation très fort). La nature des travaux envisagés permet, selon le dossier, d'éviter la destruction d'habitats de reproduction, d'habitats de vie ou d'individus pour ce qui est de la biodiversité terrestre. La MRAe considère que cette conclusion est discutable, compte tenu des réserves précédemment émises au sujet du caractère représentatif et exhaustif des prospections de terrain liées au calendrier et à l'effort de prospections retenus.

6 Espèce de gecko, endémique aux îles d'Hyères.

7 Cf. Étude d'impact, page 172.

8 Cf. Étude d'impact, page 296.

9 Cf. Étude d'impact, page 160.

Pour les milieux marins, le dossier mentionne un impact brut fort sur la Grande Nacre et modéré sur l'herbier de Posidonies et les habitats marins<sup>10</sup>. Cette évaluation est déterminée sur la base des impacts directs liés aux effets d'emprise des ouvrages et à la phase de travaux. Elle tient également compte des impacts indirects liés aux modifications de la dynamique hydrosédimentaire et de l'agitation en phase d'exploitation. Ces développements mériteraient toutefois d'être complétés en ce qui concerne :

- l'impact indirect des aménagements sur les habitats à l'intérieur du port par réduction de l'agitation, qui est susceptible d'engendrer leur altération par envasement (matte morte, faisceaux de Posidonie, galets infralittoraux, roche infralittorale, etc.). Par ailleurs, dans le cas où cette réduction de l'agitation induirait un besoin de dragages périodiques, il conviendrait alors d'examiner les impacts liés à ces opérations ;
- l'impact indirect des aménagements sur les herbiers de Posidonies situés à l'extérieur du port, en lien avec l'augmentation de l'agitation.

**La MRAe recommande de compléter l'analyse des impacts indirects des aménagements sur les habitats marins (notamment l'herbier de posidonie), à l'intérieur et à l'extérieur du port.**

### 2.1.1.3. Mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) et impacts résiduels

L'étude d'impact présente un éventail de mesures d'évitement, de réduction, de compensation (ERC) et d'accompagnement destinées à atténuer les impacts du projet sur la biodiversité et les milieux naturels. Comme les impacts bruts sur les milieux et espèces terrestres sont jugés très faibles, ces mesures concernent en tout premier lieu les milieux et espèces marins et permettent d'aboutir à des impacts résiduels globalement négligeables<sup>11</sup>, y compris pour la Grande Nacre et pour l'herbier de Posidonie et autres habitats marins .

Malgré les différentes mesures proposées, le projet entraîne la destruction de 5 m<sup>2</sup> d'herbier de Posidonie, et nécessite de fait la mise en place de mesures compensatoires<sup>12</sup>, ainsi d'une demande de dérogation « espèces protégées », annexée au dossier<sup>13</sup>.

La MRAe considère que la démarche ERC mériterait d'être consolidée au sujet des habitats marins qui seront concernés par les emprises des aménagements prévus, sur la base d'une évaluation plus précise des enjeux de ces fonds sableux et rocheux. Tel que relevé précédemment, les enjeux associés à ces fonds sableux et rocheux ne sont pas précisément évalués et, dans ce contexte, l'étude d'impact ne présente pas d'application fine de la séquence ERC pour ces surfaces affectées par le projet.

**La MRAe recommande, sur la base d'un état initial affiné, d'approfondir l'application de la séquence ERC relative aux habitats marins (fonds sableux et rocheux) affectés par les emprises des aménagements prévus.**

### 2.1.2. Évaluation des incidences Natura 2000

---

10 Cf. Étude d'impact, page 172.

11 Cf. Étude d'impact, pages 222-223.

12 Cf. Étude d'impact, pages 202 à 208.

13 Cf. Pièce 3 du dossier de demande d'autorisation environnementale : « Dossier de demande de dérogation de destruction d'espèces protégées – *Posidonia Oceanica* ».

L'étude d'impact comprend une évaluation des incidences du projet sur les habitats d'intérêt communautaire et les espèces (terrestres et marines) inscrites aux formulaires standards de données des sites Natura 2000 avoisinants. Le document présenté évalue les incidences du projet sur les espèces et habitats concernés et conclut, après mise en œuvre des mesures ERC, en des incidences négligeables<sup>14</sup>.

Ces éléments sont présentés avec un niveau de précision suffisant et n'appellent pas d'observation particulière de la part de la MRAe.

## 2.2. Vulnérabilité du projet face au changement climatique : risques naturels

### 2.2.1. Risques de submersion marine

Le risque de submersion marine est défini comme « *des inondations rapides et de courtes durées (de quelques heures à quelques jours) de la zone côtière par la mer lors de conditions météorologiques et océaniques défavorables* »<sup>15</sup>. Au sein de l'état initial, il est indiqué que la côte ouest de l'île du Levant est concernée par un risque de submersion marine faible à moyen, ce qui implique de prendre en compte certaines règles d'aménagement, définies par le préfet du Var par le biais d'un porter à connaissance<sup>16</sup>. L'étude d'impact rappelle à plusieurs reprises que les aménagements prévus ont pour objectif de limiter l'agitation dans le port. Ce point est étayé par un travail de simulation du niveau d'agitation dans le port en fonction de différentes hauteurs de houle, avec analyse comparative de l'état actuel et de l'état projeté à l'issue des réaménagements prévus<sup>17</sup>.

Le tableau de synthèse des impacts du projet<sup>18</sup> indique que les impacts bruts liés au réaménagement envisagé du port sur le risque de submersion marine ne sont pas évalués. Pourtant, l'étude d'impact considère également que « *le projet sécurisera le port et limitera donc l'aléa de submersion* »<sup>19</sup>, et le « *respect des prescriptions du PAC submersion, prise en compte du phénomène pour le dimensionnement des ouvrages* » est considéré comme une mesure d'atténuation qui permet de conclure en un impact résiduel « *positif* » sur le risque de submersion marine du port et des installations portuaires. L'intégration de ces prescriptions dans la conception du projet, en particulier en ce qui concerne la cote d'arase du quai Ro-Ro, ainsi que de la digue et du tenon, devrait permettre, selon l'étude d'impact, de prémunir les aménagements du port contre les risques relatifs à l'élévation du niveau de la mer ou à l'intensification de l'énergie de la houle, liés au contexte de changement climatique<sup>20</sup>.

La MRAe constate que la réflexion menée sur ces enjeux mériterait d'être complétée sur plusieurs points, intégrant notamment une augmentation du phénomène d'affouillement au droit des ouvrages de protection et leurs conséquences sur les fonds marins. La MRAe souligne que les impacts résiduels du projet sur les risques de submersion marine sont qualifiés sans évaluation préalable des impacts bruts.

14 Cf. Étude d'impact, page 274.

15 Source : site internet « Géorisques ». Disponible sur : <https://www.georisques.gouv.fr/articles-risques/inondations/les-inondations-par-submersion-marine> (consulté le 15/06/2022).

16 Porter à connaissance complémentaire lié à l'aléa de submersion marine du 28/04/2017. Disponible sur : <http://www.var.gouv.fr/le-porter-a-connaissance-de-l-alea-submersion-a6425.html> (consulté le 27/06/2022).

17 Cf. Étude d'impact, pages 145 à 148.

18 Cf. Étude d'impact, page 220.

19 Cf. Étude d'impact, page 145.

20 Cf. Étude d'impact, pages 179-180.

**La MRAe recommande d'évaluer précisément les impacts bruts du projet sur le risque de submersion marine du port mais aussi des secteurs adjacents.**

Par ailleurs, les réflexions menées au sein de l'étude d'impact gagneraient à être complétées en évaluant dans quelle mesure le projet est susceptible de limiter les risques de submersion marine, dans un contexte global de changement climatique. Une démarche prospective d'évaluation de l'évolution du risque de submersion marine, intégrant différents scénarios d'évolution du climat et du niveau marin, permettrait d'enrichir la réflexion sur les enjeux du projet en termes de sécurisation et de protection du port. Ainsi, les modélisations relatives au niveau d'agitation et aux courants marins gagneraient à être plus finement replacées dans le contexte d'élévation globale du niveau moyen des mers lié au changement climatique, qui est susceptible de se traduire localement par une accentuation des risques de submersion marine.

**La MRAe recommande d'intégrer à l'étude d'impact une analyse plus approfondie de la vulnérabilité du projet au changement climatique liée à l'accentuation prévisible des risques de submersion marine.**

### 2.2.2. Risques incendies de forêt

La commune de Hyères, à laquelle l'île du Levant est rattachée, n'est pas dotée d'un plan de prévention des risques d'incendies de forêts. Il existe toutefois une cartographie de l'aléa incendies de forêt sur le territoire communal, établie par la préfecture du Var en 2021, qui indique que la quasi-totalité de l'île du Levant est concernée par un aléa très fort. Le site du port en lui-même est concerné par un aléa moyen à fort, mais est directement bordé par des zones d'aléa très fort (incluant le secteur urbanisé du village d'Héliopolis)<sup>21</sup>. Dans ce contexte, l'étude d'impact associe un enjeu fort aux risques d'incendies de forêt, mais indique que « *les travaux seront réalisés en dehors de la saison à risque, en mer à proximité d'une zone faiblement boisée. Le risque d'incendie est donc négligeable* »<sup>22</sup> et ne présente pas de mesure spécifique visant à une prise en compte de ce risque.

La conclusion selon laquelle le risque d'incendies est « *négligeable* » est insuffisamment argumentée, compte tenu d'une part de la localisation du port aux abords immédiats d'espaces boisés soumis à un aléa fort, et d'autre part de l'absence de borne incendie dans le secteur<sup>23</sup>. La capacité d'accueil du port ne sera pas modifiée par le projet, donc celui-ci ne devrait pas engendrer d'aggravation des risques d'incendies (aléa induit). En revanche, il serait pertinent de prendre en compte ce risque pour caler le calendrier retenu pour la réalisation des travaux et de vérifier que les réaménagements prévus n'induiront pas d'aggravation de la vulnérabilité du port face aux incendies (aléa subi), avec prise en compte de l'accentuation potentielle de l'aléa lié au contexte du changement climatique.

**La MRAe recommande d'approfondir la prise en compte des risques d'incendies de forêt, en ce qui concerne le calendrier des travaux, ainsi que l'exposition des divers aménagements prévus compte tenu de la proximité d'espaces boisés soumis à un aléa fort, dans un contexte d'aggravation potentielle liée au changement climatique.**

## 2.3. Qualité des eaux marines

---

21 Source : Carte de l'aléa incendies de forêt sur la commune de Hyères établie par la Préfecture du Var (mai 2021). Disponible sur : <http://www.var.gouv.fr/hyeres-a9230.html#submersion> (consulté le 17/06/2022).

22 Cf. Étude d'impact, page 178.

23 La borne incendie la plus proche est localisée à environ un kilomètre du port, et est indisponible.

En phase d'exploitation, l'étude d'impact estime qu'« *il n'est pas attendu de détérioration de la qualité des eaux du bassin portuaire (capacité d'accueil et usages identiques)* »<sup>24</sup>. Étant donné que le projet n'entraîne pas de modification de la capacité d'accueil du port et que le niveau de trafic sera similaire à la situation actuelle, la MRAe n'a pas d'observation à formuler sur ce point.

En revanche, la phase de travaux est susceptible d'engendrer des risques de pollution de l'eau liés au chantier. L'étude d'impact considère que l'impact brut sur la qualité des eaux en phase de travaux est fort, et que, dans ce contexte, « *des mesures sont prévues pour réduire cette incidence* »<sup>25</sup>. La principale mesure envisagée sur ce volet est la mesure de réduction MR1 « *Mise en place de moyens de confinement des eaux turbides* »<sup>26</sup>, qui consiste en la pose de rideaux anti-turbidité permettant de confiner les eaux turbides générées par les travaux dans le bassin portuaire en contact avec le milieu marin, et incluant un flotteur anti-pollution aux hydrocarbures afin de tenir compte de la présence éventuelle de résidus d'hydrocarbures au sein de l'épave Benzène, sans préciser si celle-ci a été préalablement et totalement dépolluée.

La MRAe considère toutefois que les risques de pollution des eaux en phase de travaux liés en particulier à l'enlèvement de l'épave Benzène (découpe sur place) ne font pas l'objet d'une évaluation assez précise et que les mesures déployées afin d'atténuer ces risques méritent d'être précisées. La mesure MR1 ne répond en effet que partiellement à l'enjeu de préservation du milieu marin et mériterait d'être accompagnée d'un descriptif détaillé des dispositifs envisagés au cours du chantier afin de limiter les risques de pollution accidentelle des eaux et du milieu marin.

***La MRAe recommande de conduire une évaluation précise des risques de pollution des eaux liés au chantier, particulièrement en ce qui concerne l'enlèvement de l'épave Benzène dont la dépollution préalable totale est impérative, et de détailler davantage les mesures prises pour limiter ces risques en phase de travaux.***

## 2.4. Paysage

Le site du port de l'Aiguade du Levant est localisé en dehors des périmètres de protection liés au paysage et au patrimoine. Toutefois, l'étude d'impact rappelle que « *l'île du Levant est un site exceptionnel, sauvage et peu fréquenté, contrastant singulièrement avec les autres îles d'Hyères* »<sup>27</sup>. Par ailleurs, le port se situe sur les rivages occidentaux de l'île qui font face à l'île de Port-Cros ; le site du port est ainsi localisé à environ 950 mètres du site classé « L'île de Port-Cros ». Enfin, le port de l'Aiguade du Levant constitue l'unique port civil de l'île et représente ainsi l'unique porte d'entrée de l'île pour les visiteurs. Dans ce contexte, le port dans son ensemble présente des enjeux prégnants en termes d'intégration paysagère.

Ces enjeux sont tout d'abord examinés sur la base d'une étude de l'état actuel du site<sup>28</sup>, qui présente un éventail complet de photographies permettant notamment d'apprécier le caractère peu valorisant, d'un point de vue visuel, de certaines composantes des aménagements actuels. Le réaménagement du port est considéré comme un facteur d'accentuation de l'artificialisation du site, mais également comme une occasion d'harmoniser les perceptions paysagères, notamment du fait de l'enlèvement de l'épave Benzène<sup>29</sup>. Une mesure d'intégration, basée sur une étude paysagère précise et incluant une

24 Cf. Étude d'impact, page 157.

25 Cf. Étude d'impact, page 157.

26 Cf. Étude d'impact, page 184.

27 Cf. Étude d'impact, page 116.

28 Cf. Étude d'impact, pages 116 à 123.

29 Cf. Étude d'impact, page 174.

requalification globale des divers aménagements du port (enrochements, murets, accès et escaliers), est formulée<sup>30</sup>. L'ambiance paysagère et les perceptions visuelles résultant du réaménagement et tenant compte des diverses mesures d'intégration envisagées, sont illustrées par des photomontages et comparées à l'état actuel.

Les études menées au titre du volet paysager sont précises et permettent d'appréhender le projet de réaménagement du port dans sa globalité et d'en saisir son intégration paysagère, le tout appuyé par des documents illustratifs de qualité.

La MRAe estime toutefois que les réflexions conduites pourraient être approfondies en ce qui concerne le tenon ouest. Perpendiculaire à la digue, il a pour effet de fermer visuellement le port, contribuant ainsi largement à renforcer le caractère artificialisé du site, comme l'illustre le photomontage présenté p198 de l'étude d'impact. Une réflexion spécifique portant sur les modalités d'intégration visuelle de cet ouvrage portant notamment sur la forme et la volumétrie visible des ouvrages ainsi que sur la teinte ou la texture des bétons utilisés, mérite d'être conduite.

***La MRAe recommande de compléter l'analyse des modalités d'intégration paysagère du tenon ouest et de proposer des mesures complémentaires permettant d'améliorer celle-ci.***

## 2.5. Gestion des déchets

En phase d'exploitation, le projet n'engendre pas d'augmentation des volumes de déchets ni de modifications du mode de gestion des déchets<sup>31</sup>, compte tenu que les réaménagements prévus ne se traduisent par aucune augmentation de la capacité d'accueil ni de la fréquentation du port. Par ailleurs, la gestion des déchets est d'ores et déjà intégrée dans le règlement d'exploitation du port de l'Aiguade du Levant<sup>32</sup>. La gestion des déchets en phase d'exploitation n'appelle ainsi pas d'observation particulière de la part de la MRAe.

L'étude d'impact évalue les quantités de déchets que le chantier engendrera en phase de travaux<sup>33</sup>, résultant des opérations de dragage, de la dépose de la digue existante, du démantèlement de l'épave Benzène, de la dépose de corps-morts, ainsi que de l'enlèvement de macro-déchets (pneus, bidons...). Il est indiqué que le chantier fera l'objet d'un plan de gestion environnementale et sanitaire (PGES), qui intégrera la gestion des déchets de chantier<sup>34</sup>, et que « *les déchets de chantier seront dirigés en priorité vers une installation de re valorisation autorisée par arrêté préfectoral et compatible avec le PDGD BTP<sup>35</sup>. Le transport des matériaux fera l'objet d'une traçabilité qui sera portée à la connaissance du service en charge de l'eau* ». Par ailleurs, en ce qui concerne l'épave Benzène, il est précisé que « *les morceaux d'épaves sont déchargés et évacués par des camions vers une décharge agréée avec mise en place d'une traçabilité des déchets (récupération des bordereaux de suivi des déchets)* »<sup>36</sup>. Enfin, les matériaux (sédiments) extraits au cours du chantier qui ne pourront pas être réutilisés sur place en tant que remblais « *seront dirigés vers une installation de stockage des déchets inertes mais salés (ISDI+), ou une ISD Non Dangereux, ou une installation de revalorisation de la région* »<sup>37</sup>.

30 Cf. Étude d'impact, pages 189-190.

31 Cf. Étude d'impact, page 31.

32 Cf. Étude d'impact, page 302.

33 Cf. Étude d'impact, page 33.

34 Cf. Étude d'impact, page 211.

35 Plan départemental de gestion des déchets du BTP pour la période 2017-2027.

36 Cf. Étude d'impact, page 17.

37 Cf. Étude d'impact, page 24.

La MRAe s'étonne que le projet ne tienne pas compte du volet PRPGD du SRADDET approuvé le 26/06/2019, le PDGD BTP étant abrogé depuis cette date. De plus, l'analyse des incidences liées à l'enlèvement de l'épave Benzène mérite d'être développée. Les modalités d'enlèvement, de transport et la destination géographique des déchets (en premier lieu de la tôle de l'épave) liés à cette opération ne sont en effet pas présentées.

***La MRAe recommande de caractériser et d'étudier les incidences liées aux opérations d'enlèvement de l'épave du Benzène et de préciser les installations de destination des déchets déterminées dans le principe de proximité et de hiérarchie de traitement des déchets attendu par le code de l'environnement traduit et territorialisé dans le volet PRPGD du SRADDET.***