

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

N° E21000014/13

MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

COMMUNE D'ISTRES

Bouches-du-Rhône

PROJET D'EXTENSION ET DE REVALORISATION DU PORT DES HEURES CLAIRES

Enquête portant sur

La demande d'autorisation environnementale

(au titre de l'article L181-1 du Code de l'environnement)

La demande d'extension portuaire (Code des transports)

La déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLU d'Istres

(Code de l'environnement et Code de l'urbanisme)

La demande de transfert de gestion du domaine public maritime

(Code général de la propriété des personnes publiques)

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR : DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE, CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉS

Philippe Sénégas, commissaire enquêteur

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE : RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Chapitre 1. GÉNÉRALITÉS	9
11. Objet de l'enquête	9
12. Présentation du projet	10
12.1 Travaux portuaires	10
12.2 Travaux terrestres	10
12.3 Illustrations	11
12.4 Maîtrise d'ouvrage	12
12.5 Coût et durée des travaux	12
13. Cadre juridique	12
13.1 Au regard de l'enquête publique	12
13.2 Au regard de l'enquête publique unique	12
13.3 Au regard de la composition du dossier soumis à l'enquête	13
13.4 Au regard de l'autorisation environnementale et de l'évaluation environnementale	14
13.5 Au regard de la déclaration de projet et de la mise en compatibilité du PLU	14
13.6 Au regard de l'extension du port	15
13.7 Au regard du transfert de gestion du domaine public maritime	16
14. Composition du dossier soumis à enquête publique	16
15. Avis sur l'organisation et la complétude du/des dossiers	17
15.1 Organisation	17
15.2 Complétude	18
Chapitre 2. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	21
21. Désignation du commissaire enquêteur	21
22. Préparation de l'enquête et informations complémentaires	21
22.1 Arrêté préfectoral	21
22.2 Rencontre du maître d'ouvrage, visite du site, réunions et entretiens	21
23. Modalités de l'enquête	22
23.1 Contrôle et paraphe des dossiers d'enquête et des registres	22
23.2 Clôture de l'enquête	22
24. Information du public	22
24.1 Concertation préalable	22
24.2 Avis dans la presse	23
24.3 Affichage	23
24.4 Modalités d'information et de participation du public en cours d'enquête	24
25. Permanences	24
26. Observations du public et climat de l'enquête	25
27. Avis des maires et des autres personnes publiques	25
28. Procès-verbal et réponse du responsable du projet	26
29 CONCLUSIONS SUR LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	26
29.1 sur l'enquête et son déroulement	26
29.2 Sur le dossier	26

Chapitre 3. ANALYSE DU PROJET ET DE SES IMPACTS	29
31. L'étude d'impact et l'étude d'incidences	29
32. Justification du projet	30
33. Les scénarios successifs	30
34. Les objectifs environnementaux	31
35. Espèces protégées et biodiversité	31
35.1 Les herbiers de zostère naine	31
35.2 Le Limonium de Provence	32
35.3 Espèces faunistiques	33
36. Qualité des eaux et des sédiments	34
37. Dynamique hydro-sédimentaire	35
38. Usages et cadre de vie	37
38.1 Le port	37
38.2 La pêche professionnelle	37
38.3 Activités de plaisance et de sports nautiques	37
38.4 Cadre de vie	38
38.5 La plage	41
38.6 Paysage	42
38.7 Relations fonctionnelles	44
39. Mesures de suivi	45
3.10. Impacts du chantier	46
3.11 Synthèse et bilan de la démarche « Eviter, réduire, compenser »	49
Chapitre 4 L'INTERÊT GÉNÉRAL DU PROJET	53
41. Déclaration de projet	53
42. Intérêt général du projet	54
42.1 Objectifs poursuivis	55
42.2 Analyse de l'intérêt général	55
42.3 Bilan avantages/inconvénients/coût	56
Chapitre 5 LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA VILLE D'ISTRES	59
51. Documents d'orientations et servitudes	59
51.1 SDAGE	59
51.2 PPR Mouvements de terrain	60
52. Zonage	60
53. Règlement	61
54. Avis à prendre en compte	62
54.1 Avis de l'ARS	62
54.2 Avis de la MRAe	62
54.3 Avis de la CCI	63
Chapitre 6 EXTENSION DU PÉRIMÈTRE DU PORT	65
61. Procédure	65
62. Avis des collectivités, personnes publiques et autres organismes	65
Chapitre 7 TRANSFERT DE GESTION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME	69
71. Procédure	69
72. Périmètre concerné du DPM	69

73. Avis des services et rapport de clôture de l'enquête administrative	71
Chapitre 8 OBSERVATIONS DU PUBLIC, RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE, AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	73
81. Principaux motifs des avis défavorables	73
82. Les avis prônant la seule réhabilitation du port actuel	76
83. Observations sur la période de chantier	77
84. Observations sur l'aménagement projeté	84
85. Observations sur la gestion ultérieure	91

DEUXIÈME PARTIE

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Chapitre 9 Conclusions et avis motivé relatif à L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE	95
Chapitre 10. Conclusions et avis motivé relatif à L'INTÉRÊT GÉNÉRAL DU PROJET et à la MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA VILLE D'ISTRES	105
Chapitre 11. Conclusions et avis motivé relatif à L'EXTENSION DU PORT	115
Chapitre 12. Conclusions et avis motivé relatif au TRANSFERT DE GESTION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME	121

ANNEXES

- Annexe n°1 : décision de la présidente du tribunal administratif du 10 février 2021	126
- Annexe n°2 : arrêté préfectoral du 31 août 2021	127
- Annexe n°3 : avis dans la presse	134
- Annexe n°4 : état récapitulatif des observations du public	136

PROJET D'EXTENSION ET DE REVALORISATION DU PORT DES HEURES CLAIRES

Enquête portant sur

La **demande d'autorisation environnementale** (au titre de l'article L181-1 du Code de l'environnement)

La **demande d'extension portuaire** (Code des transports)

La **déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLU** d'Istres (Code de l'environnement et Code de l'urbanisme)

La **demande de transfert de gestion du domaine public maritime** (Code général de la propriété des personnes publiques)

Article L123-6 du Code de l'environnement : *lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête unique (...) Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du ou des projets, plans ou programmes.*

*Cette enquête unique fait l'objet d'un **rapport unique du commissaire enquêteur** ou de la commission d'enquête ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises.*

PREMIÈRE PARTIE

RAPPORT UNIQUE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Philippe Sénégal, commissaire enquêteur

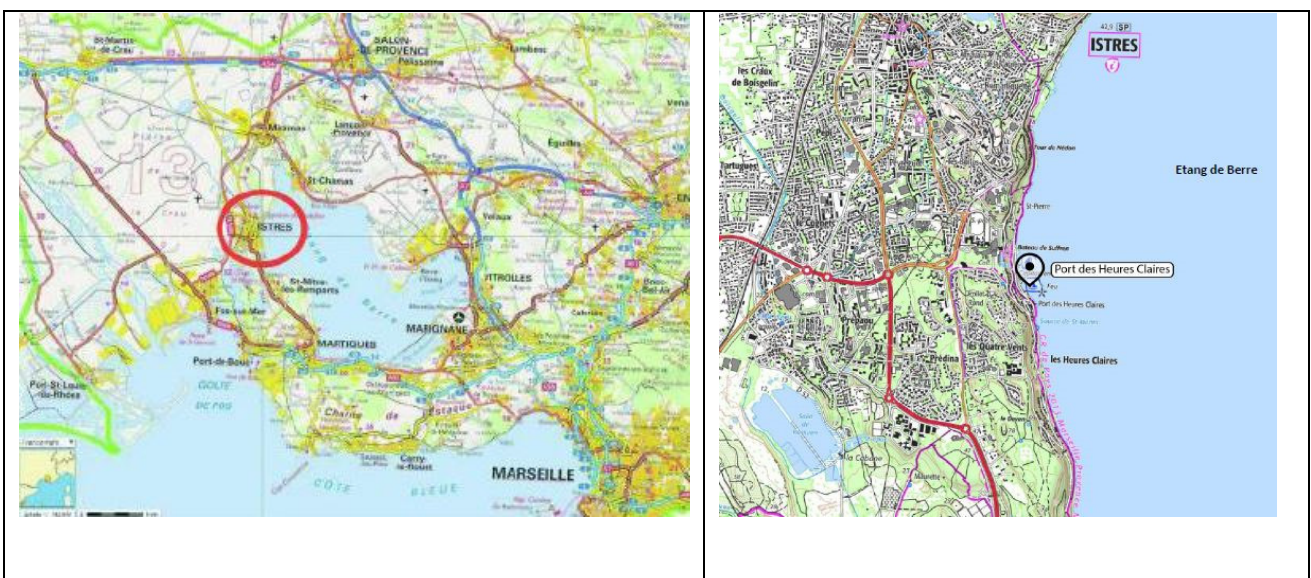
CHAPITRE 1 GÉNÉRALITÉS

11. OBJET DE L'ENQUÊTE

La Métropole Aix-Marseille-Provence et, par délégation, la commune d'Istres, présentent un projet d'extension et de revalorisation du **port des Heures Claires à Istres**, occupant aujourd'hui une superficie de 3 ha et comportant 177 places de bateaux. Le dossier constate l'état de vétusté du port actuel et propose à la fois d'y remédier et d'étendre et restructurer les infrastructures du port en poursuivant plusieurs objectifs :

- **développement du port** (création d'un 3ème bassin, création de locaux à destination des associations et de l'école de voile, création d'un poste d'accueil pour la navette à passagers, création de commerces, mise aux normes de l'aire de carénage et des moyens de manutention) ;
- **amélioration du fonctionnement et de l'exploitation** (séparation des usages entre la plaisance, l'initiation à la voile et aux sports nautiques et le transport des passagers) ;
- **développement et amélioration des conditions d'accueil** (création d'un pôle nautique dédié aux personnes à mobilité réduite, réhabilitation de la base nautique à destination du jeune public de la commune, conditions d'accueil des pêcheurs, conditions de vente du poisson et conditions d'entretien et de maintenance des filets) ;
- **intégration paysagère et urbaine et protection de l'environnement.**

Situation et emplacement du projet



12. PRÉSENTATION DU PROJET

L'extension des installations existantes avec l'allongement vers le nord et le sud de la digue de protection principale au large, la création d'une contre-jetée au sud, d'un troisième bassin et d'une plage artificielle au nord, doit permettre de doubler la capacité d'accueil de bateaux dans le port (en passant à 321 places) 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 (pour les associations, la capitainerie, l'école de voile...) et une augmentation de la capacité de stationnement (en passant de 88 à 180 places).

La réalisation de ces objectifs se traduit par des travaux portuaires et des travaux terrestres.

12.1 Travaux portuaires

Ils consistent à :

- Démolir les pontons existants et déconstruire le môle en enrochement d'entrée de port,
- Créer une **nouvelle cale de mise à l'eau et l'aire de carénage**, avec implantation d'une **grue portuaire fixe de 15 T** de capacité et mise en œuvre d'une barrière acoustique périphérique,
- Créer des nouveaux **ouvrages de protection** (digue du large, contre jetée et épi de protection de l'anse naturelle),
- Créer un **cheminement piétonnier**, sur l'ensemble du linéaire de la digue du large permettant de conserver la vision actuelle sur l'étang et implantation d'un belvédère côté Nord (vision élargie sur l'anse naturelle et l'aire d'évolution des embarcations de l'école de voile),
- Réhabiliter certains quais existants (quai du chantier naval, quais du môle central, quais de fond de bassin Q2, etc.) et construire les **nouveaux quais**,
- Réaliser les réseaux d'alimentation et de distribution et implantation des systèmes **de collecte et de traitement des eaux**,
- Réaliser des **appontements fixes et flottants**,
- Réaliser des **constructions portuaires** (abri navette à passagers, annexe handisport de l'école de voile, point propre et locaux tri sélectif, locaux de stockage de l'aire de carénage, etc.),
- Construire la **butée de protection du pied de l'anse naturelle** et reprofiler la berge,
- Aménager le terre-plein accueillant aujourd'hui le hangar de l'école de voile en talus naturel paysagé,
- Redéfinir les mouillages et implantation des équipements,
- Réaliser des voiries portuaires, **des aménagements paysagers** et implanter des dispositifs de contrôle d'accès et des mâts de vidéosurveillance.

12.2 Travaux terrestres

Il s'agit de :

- Démolir les constructions existantes,
- Construire les **nouveaux bâtiments** et les soutènements de falaise associés : abri d'attente de la navette, 2 locaux à l'entrée du port dédiés aux associations, la capitainerie, 2 locaux commerciaux puis l'école de voile et son annexe (du sud au nord).
- Réaliser les **nouveaux réseaux d'alimentation et de distribution**,

- Réaliser les **aménagements paysagers, les circulations douces** (et 30 places de vélo), **les voies et les parkings** prévus au programme (au total 180 places de stationnement, dont 55 sur les toits des bâtiments). Entre les bâtiments seront implantées des trouées vertes, des circulations piétonnes et des accès PMR. Une promenade piétonne protégée fera le tour de la digue du large.

12.3 Illustrations

Les deux photos ci-après montrent la situation actuelle du port et une vue du projet par photomontage.



Demain

Le plan masse ci-dessous illustre, la localisation des principales composantes du projet.

Localisation des principales composantes du projet



12.4 Maîtrise d’ouvrage

La maîtrise d’ouvrage est assurée par la Métropole Aix-Marseille-Provence. le maître d’ouvrage délégué est la commune d’Istres.

12.5 Durée et coût des travaux

La durée prévisionnelle des travaux est de 16 mois, en 4 phases distinctes, permettant de maintenir le port en exploitation. Le coût des travaux est estimé à 17,4 M€ HT (valeur 2020).

13. CADRE JURIDIQUE

Le dossier est d’une grande complexité juridique en raison de la multiplicité des procédures et des exigences réglementaires relatives à leur objet. **C’est pourquoi le cadre juridique est détaillé ci-après.**

13.1 Au regard de l’enquête publique

L’enquête publique est régie par les articles **L123-1 et suivants** et **R123-2 et suivants** du Code de l’environnement.

Article L123-1 : *L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.*

Article L123-2, I, 1° : *font l'objet d'une enquête publique (...) les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis de façon systématique à la réalisation d'une étude d'impact en application des II et III de l'article R. 122-2 et ceux qui, à l'issue de l'examen au cas par cas prévu au même article, sont soumis à la réalisation d'une telle étude.*

Les articles **R123-1 à R123- 27** définissent les modalités de l’enquête publique.

13.2 Au regard de l’enquête publique unique

Article L123-6: *lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête*

unique (...) dès lors que les autorités compétentes pour prendre la décision désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête. (...)

Pour le présent projet, c'est le Préfet des Bouches-du-Rhône qui ouvre et organise l'enquête.

Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du ou des projets, plans ou programmes.

Cette enquête unique fait l'objet d'un **rapport unique du commissaire enquêteur** ou de la commission d'enquête ainsi que de **conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises**.

Dans le cas présent, l'enquête publique unique relative au projet d'extension et de revalorisation du port porte sur :

- **L'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau** (compétence préfet)
- **La déclaration de projet et la mise en compatibilité du PLU de la ville d'Istres** (compétence présidente de la métropole)
- **L'extension du périmètre du port** (compétence préfet)
- **Le transfert de gestion du domaine public maritime** (compétence préfet)

13.3 Au regard de la composition du dossier soumis à l'enquête :

Selon l'article R 123- 8 du code de l'environnement le dossier comprend au moins :

1° Lorsqu'ils sont requis : a) **L'étude d'impact et son résumé non technique** (...) ou le rapport sur les incidences environnementales et son résumé non technique ; b) Le cas échéant, la décision prise après un examen au cas par cas par l'autorité mentionnée au IV de l'article L. 122-1 ou à l'article L. 122-4 ou, en l'absence d'une telle décision, la mention qu'une décision implicite a été prise, accompagnée pour les projets du formulaire mentionné au II de l'article R. 122-3-1 ; c) **L'avis de l'autorité environnementale** mentionné au III de l'article L. 122-1, le cas échéant, au III de l'article L. 122-1-1, à l'article L. 122-7 du présent code ou à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme, ainsi que la **réponse écrite du maître d'ouvrage** à l'avis de l'autorité environnementale ; (...)

3° La mention des **textes qui régissent l'enquête publique** en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les **décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête** et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;

4° Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, **les avis émis** sur le projet plan, ou programme ;

5° Le **bilan** de la procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-8 à L. 121-15, **de la concertation préalable** définie à l'article L. 121-16 ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision. Il comprend également l'acte prévu à l'article L. 121-13 ainsi que, le cas échéant, le rapport final prévu à l'article L. 121-16-2. Lorsque aucun débat public ou lorsque aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne ; (...)

Nous vérifierons ci-dessous la complétude du dossier.

13.4 Au regard de l'autorisation environnementale et de l'évaluation environnementale (Code de l'environnement)

Autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau

Les articles L214-1 à 6 et l'article R214-1 fixent la nomenclature des opérations soumises à déclaration ou autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Le projet du port des Heures Claires relève d'une autorisation pour les rubriques suivantes :

Rubrique 4.1.1.0 : travaux de création d'un port maritime ou d'un chenal d'accès ou travaux de modification des spécifications théoriques d'un chenal d'accès existant ;

Rubrique 4.1.2.0 : travaux d'aménagements portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur le milieu, d'un montant supérieur ou égal à 1,9 M€ ;

Rubrique 4.1.3.0 /1° : travaux de dragage et/ou rejet en milieu marin dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence N2 et un volume extrait compris entre 5000 m³ et 500 000 m³ ;

Rubrique 2.2.3.0 : rejet dans les eaux de surface.

Evaluation environnementale

En application de l'article L122-1 du Code de l'environnement, l'article R122-2 définit les projets qui font l'objet d'une évaluation environnementale, de façon systématique ou après un examen au cas par cas, en fonction de critères et de seuils précisés dans un tableau annexé à cet article.

Le projet du port des Heures Claires relève d'un examen au cas par cas. Dans son arrêté AE-F09317P0231 du 11 août 2017 l'autorité environnementale après examen de la demande d'autorisation du projet a indiqué que ce dernier doit être soumis à étude d'impact.

Le projet entre dans le champ de l'évaluation environnementale au titre des rubriques :

9b) Construction de ports et d'installations portuaires, y compris de ports de pêche ;

11a) Ouvrages et aménagements côtiers destinés à combattre l'érosion... ;

11b) Reconstruction d'ouvrages ou aménagements côtiers existants ;

13) Travaux de rechargement de plage ;

25a) Dragage et/ou rejet y afférent en milieu marin dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence N2 pour l'un au moins des éléments qui y figurent.

L'article R122-5 définit le contenu de l'étude d'impact.

L'article R214-6 définit le contenu du document d'évaluation des incidences environnementales.

L'article R414-23 définit le contenu de l'évaluation des incidences Natura 2000.

13.5 Au regard de la déclaration de projet et de la mise en compatibilité du PLU

En raison de la vétusté des installations actuelles et dans l'objectif de certifier le projet « Ports propres », la Métropole Aix-Marseille-Provence considère le projet comme d'intérêt général ; elle a prescrit en conséquence, en date du 18 mai 2018, l'engagement de la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU.

Article L126-1 du Code de l'environnement : *lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.*

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. (...) Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. (...)

Article L153-54 du Code de l'Urbanisme : une opération faisant l'objet ... d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L.132-9.

Article L153-55 du Code de l'urbanisme : le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'environnement :

1° Par l'**autorité administrative compétente de l'Etat** : a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ; b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ; c) **Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat** ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas... »

Article L153-57 du Code de l'urbanisme : à l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° **Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas.**

Article L153-58 du Code de l'urbanisme : la proposition de mise en compatibilité du plan, éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête, est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° **Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;**

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article [L. 300-6-1](#) est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral.

Pour synthétiser : la Métropole, maître d'ouvrage, considère le projet comme d'intérêt général. L'enquête publique porte à la fois sur l'intérêt général et sur la mise en compatibilité du PLU d'Istres, puisque les dispositions de celui-ci ne permettent pas la réalisation du projet. A l'issue de l'enquête, la Métropole décidera de l'adoption de la déclaration de projet qui emportera la mise en compatibilité du plan d'urbanisme.

13.6 Au regard de l'extension du périmètre du port (Code des Transports)

Article R5311-1 : ... Pour les ports relevant de la compétence des collectivités territoriales et de leurs groupements, les limites établies ne peuvent empiéter sur le domaine public de l'Etat qui n'aurait pas été mis à dispo-

sition de la collectivité ou du groupement compétent ou qui n'aurait pas fait l'objet, à leur profit, d'un transfert de gestion.

Article R5314-2 : Les avant-projets de travaux de construction, d'extension et de modernisation des infrastructures des ports régionaux, départementaux, communaux et ceux relevant de groupements de collectivités territoriales sont soumis, avant décision de la collectivité compétente, à une **instruction menée par le directeur du port**. Le dossier d'instruction comporte le document prévu aux articles R214-6 ou R214-32 (**l'étude d'impact tient lieu de ce document**) et mentionne la rubrique de la nomenclature annexée à l'article R214-1 du code de l'environnement.

L'extension du port relève ainsi d'une enquête administrative et non d'une enquête publique. Mais le choix d'une enquête publique unique intègre de fait cette procédure.

13.7 Au regard du transfert du Domaine public maritime (DPM)

Article L 2123-3 du Code général de la propriété des personnes publiques : Les personnes publiques ... peuvent opérer, entre elles, un transfert de gestion des immeubles dépendant de leur domaine public pour permettre à la personne publique bénéficiaire de gérer ces immeubles en fonction de leur affectation. La durée pendant laquelle la gestion de l'immeuble est transférée peut être déterminée dans l'acte.

Dans le cas présent, le projet nécessite une modification du transfert de gestion du DPM de l'Etat à la Métropole AMP, pour une surface complémentaire de 33 425 m².

14. COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le dossier soumis à l'enquête est composé des pièces suivantes.

TOME 0 – NOTE EXPLICATIVE SUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE, LA COMPOSITION DU DOSSIER, LES PROCÉDURES APPLICABLES

Il s'agit d'une note (10 pages) rappelant les motifs de l'enquête publique unique, indiquant la composition du dossier et exposant les procédures applicables.

TOME 1 – AVIS ÉMIS SUR LE PROJET ET RÉPONSES

Ce dossier (135 pages) rassemble divers avis (DDTM, Préfecture maritime), l'avis (25 janvier 2021) de la **Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe)** sur la mise en compatibilité du PLU d'Istres liée à la déclaration de projet et sur le projet d'extension et de revalorisation du port des Heures Claires (*mais pas l'avis précédent en date du 24 mars 2020 auquel il est fait souvent référence*), une lettre du maire d'Istres à l'ARS à propos de la « plage » des Heures Claires, la délibération de la **Métropole AMP** (18 octobre 2018) constatant le bilan positif de la concertation, la réponse de la **Ville d'Istres** à l'avis de la MRAe (février 2021), accompagnée d'une étude relative à l'agitation du bassin et des anses de mise à l'eau (qui est une actualisation de l'étude figurant à l'annexe 3 de l'étude d'impact).

TOME 2 – AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE : ÉTUDE D'IMPACT (octobre 2020)

Il comprend **l'étude d'impact** (343 pages) propre aux travaux soumis à **autorisation au titre de la loi sur l'eau**, et 13 annexes (691 pages). Le **résumé non technique** (octobre 2020, 26 pages), est une de ces annexes.

TOME 3 – DÉCLARATION DE PROJET ET MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU (non daté)

Prescrite par la délibération du 18 mai 2018 de la Métropole Aix-Marseille-Provence, la déclaration (d'intention) de projet emportant mise en compatibilité du PLU comprend

- Un tome 3a « **Dossier de déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLU** (non daté, 87 pages)
- Un tome 3b « Dossier de mise en compatibilité du PLU – **Evaluation environnementale** (02/10/2020, 104 pages) et une annexe « Evaluation simplifiée des incidences » (novembre 2019, 58 pages).
- Un diaporama de présentation du projet pour l'examen conjoint (26 pages)
- Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint (28 mai 2019, 10 pages)

TOME 4 – EXTENSION DU PÉRIMÈTRE DU PORT

Ce tome comprend les pièces de l'enquête administrative relative à l'extension du port : **rapport de clôture de l'enquête administrative**, avis du Préfet des Bouches-du-Rhône et de la DDTM, procès-verbal de la Grande commission nautique (13 mars 2018) et du Conseil portuaire (20 octobre 2017), avis de la ville d'Istres, délibération de la Métropole '18 mai 2018). Soit 63 pages.

TOME 5 – PROCÉDURE DE TRANSFERT DE GESTION DU DPM

Le dossier de cette procédure comprend divers courriers, une note explicative (accompagnée de 5 cartes), un projet de convention « **Transferts de gestion du domaine public maritime de l'Etat à la Métropole Aix-Marseille-Provence – Port des Heures Claires – Istres** », accompagnée de 3 cartes, et plusieurs documents principalement relatifs au statut foncier, le rapport de clôture d'enquête administrative accompagné des avis requis, soit 95 pages.

15. AVIS SUR L'ORGANISATION ET LA COMPLÉTUDE DU/DES DOSSIERS

15.1 Organisation du dossier

Je note que l'ensemble du dossier compte **1622 pages**, ce qui rend son appropriation difficile par le public, d'autant que, pour certains points, son organisation n'est pas limpide.

- le Tome 0, celui que l'on a normalement tendance à ouvrir en premier, détaille les procédures juridiques et la composition du dossier, alors qu'on s'attend plutôt à une présentation du projet,
- d'autant que les deux résumés non techniques sont situés en annexes de l'étude d'impact et de l'étude d'évaluation environnementale alors qu'ils sont des documents essentiels à la compréhension du projet,
- deux dossiers distincts mesurent les impacts sur l'environnement (évaluation environnementale de la déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLU et étude d'impact du projet au regard de l'autorisation au titre de la loi sur l'eau) alors qu'un seul document de l'ensemble des impacts environnementaux eût été largement préférable,
- les documents relatifs à la concertation et à l'information préalables (il faut aller chercher dans les annexes du tome 4) ne sont pas mis en cohérence et présentés ensemble,
- le classement des pièces n'est donc pas toujours logique...
- Le tome 1 rassemble la délibération de la Métropole établissant le bilan de la concertation (18 octobre 2018), l'avis de la MRAe, la réponse du maître d'ouvrage délégué (ville d'Istres), les avis de la préfecture maritime et de la DDTM, et une lettre du maître d'ouvrage délégué au directeur de l'ARS

concernant sa demande de retirer la plage des Heures Claires du profil des plages de la commune. On comprend qu'il s'agit de réunir ici des documents concernant plusieurs des procédures d'enquête.

Le dossier ne dit pas les **décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre ces décisions (article R 123-8 Code de l'environnement)**. Nous les avons indiquées p 13.

Dans l'analyse ci-dessous de la complétude des dossiers sont mis entre [crochets] ceux des documents relatifs à chaque procédure concernée qui figurent dans ce tome 1.

15.2 Complétude

Du dossier d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau

Il comprend les pièces suivantes et est donc complet au regard de la réglementation :

- L'étude d'impact (et parmi ses annexes le résumé non technique)
- [L'avis de la MRAe]
- [La réponse du maître d'ouvrage délégué (ville d'Istres)]
- [Le bilan de la concertation établi par la métropole (18 octobre 2018)]

Du dossier de déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLU

Il comprend les pièces suivantes et est donc complet au regard de la réglementation :

- [La délibération de la Métropole engageant la procédure de déclaration de projet (18 octobre 2018)]
- Le dossier de déclaration de projet et de mise en comptabilité du PLU
- L'évaluation environnementale, dont l'évaluation des incidences Natura 2000
- [L'avis de la MRAe]
- [La réponse du maître d'ouvrage délégué (ville d'Istres)]
- [Le bilan de la concertation établi par la métropole (18 octobre 2018)]

Du dossier d'extension portuaire

Il comprend les pièces suivantes et est donc complet au regard de la réglementation

- [La délibération de la métropole engageant la procédure de déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLU (18 octobre 2018)]
- Plusieurs documents relatifs à l'information du public et à la concertation
- Le procès-verbal de présentation du projet au Conseil portuaire (20 octobre 2017)
- Le procès-verbal de la réunion de la grande commission nautique (avis du 21 mars 2018)
- L'avis de la ville d'Istres et ceux des services (préfet maritime, DDTM)
- Le rapport de clôture de l'enquête administrative

Du dossier de transfert de gestion du domaine public maritime

Il comprend les pièces suivantes et est donc complet au regard de la réglementation :

- Deux courriers de demande de la Métropole au Préfet de transfert de gestion du DPM
- Une note explicative, accompagnée de plans
- Un projet de convention de transfert du DPM

- Le rapport de clôture d'enquête administrative accompagné des avis du Préfet maritime, du Commandant de la zone maritime Méditerranée et du maire d'Istres.

Du dossier d'enquête publique unique dans son ensemble

Il comprend bien les documents prescrits par la réglementation de l'enquête publique : étude d'impact, résumé non technique, avis de l'autorité environnementale, réponse du maître d'ouvrage (tomes 2 et 1), mention des textes régissant cette enquête ... (tome 0), avis émis (tomes 1, 4 et 5), le bilan de l'information du public et de la concertation (tomes 1 et 4).

Je constate la complétude de chacun des dossiers (autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau, déclaration de projet et mise en compatibilité du PLU, extension portuaire et transfert de gestion du DPM) au regard de leur procédure spécifique.

Je regrette que la « lourdeur » et l'organisation du dossier d'ensemble en rendent la lisibilité et l'appropriation difficiles.

CHAPITRE 2

ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

21. DÉSIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Le commissaire enquêteur a été désigné par décision du Président du Tribunal administratif n° E21000014/13 en date du **10 février 2021** (*annexe n° 1*).

22. PRÉPARATION DE L'ENQUÊTE ET INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Il s'est avéré que le dossier transmis au Président du TA et au Préfet pour engager l'enquête publique et pour ma désignation en tant que commissaire-enquêteur n'était pas complet. Il a fallu près de six mois supplémentaires pour que les services complètent les éléments manquants (relatifs principalement à la procédure d'autorisation de l'extension portuaire au titre du code des transports et à celle relative au transfert de gestion du DPM).

22.1 Arrêté préfectoral

Par arrêté du **31 août 2021** (*annexe n° 2*) le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet des Bouches-du-Rhône, a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique dans le cadre du projet d'extension et de revalorisation du port des Heures Claires situé sur la commune d'Istres, présenté par la Métropole Aix-Marseille-Provence.

22.2 Rencontres du maître d'ouvrage, réunions, visite du site et entretiens

J'ai visité le port une première fois (28 août) avant que ne s'achève la période estivale.

J'ai eu une réunion ou un entretien

/ pour la **maîtrise d'ouvrage**, avec

- Mme **Emeline Alvarez-Ketani**, chargée d'études au Service Planification urbaine du Conseil de territoire, et **Mme Chrystelle Viguier**, Responsable du Service Planification urbaine : remise du dossier papier définitif, organisation des permanences, de l'affichage, entretien sur les principales évolutions du dossier, identification de personnes ou organismes à rencontrer (30 septembre)

- Mme **Virginie Riou**, Directrice de l'urbanisme opérationnel à la ville d'Istres : entretien sur les principales évolutions du dossier, identification de personnes ou organismes à rencontrer (30 septembre)

- M **Pierre Pueyo**, responsable du port (7 octobre) : fonctionnement du port, visite du site
- M **François Bernardini**, maire d'Istres, Président du Territoire Istres-Ouest-Provence, accompagné de M **Nicolas Davini**, directeur général des services de la Ville, et de Mme Virginie Riou (12 novembre)
- / pour le **bureau d'études**, avec
- Mme **Christel Homar** et Mme **Nelly Guilbert**, bureau d'études Pierre Louis, en présence de Mme Alvarez-Ketani (en visio le 8 octobre) : présentation des évolutions du dossier, questions techniques
- / pour les **services de l'Etat**, avec
- M **Loïc Hattermann**, chargé des baignades à l'ARS, à propos du statut de la plage des Heures claires
- la **DDTM** (14 octobre) : Mme **Frédérique Figueroa**, Responsable du service territorial Centre et M **Gilles Florès**, sur l'ensemble du dossier, les relations avec le bureau d'études...
- / pour les **usagers du port**, avec
- deux pêcheurs : M **Pierre Santini** (le 7 octobre) et M **Thierry Brochoriou** (le 15 octobre), sur leur activité, les conditions d'exercice dans le port, sur le projet
- des responsables d'**associations** utilisatrices du port : M **Marceau Vallière**, président de l'Association des plaisanciers du port des Heures claires (15 octobre), M **Thierry Salaris**, président de l'Association nautique omnisports d'Istres (15 octobre), M **Luigi Abbadessa**, président du CLUPP (Comité local des usagers permanents du port).

23. MODALITÉS DE L'ENQUÊTE

23.1 Contrôle et paraphe des dossiers d'enquête et des registres

La complétude du dossier a été vérifiée le 30 septembre au Conseil de territoire et le premier jour de permanence à la ville d'Istres. Le registre déposé à la mairie a été paraphé le 30 septembre et celui déposé au Conseil de territoire (qui l'a reçu très tardivement), le 14 octobre.

23.2 Clôture de l'enquête

J'ai clos les registres et les ai emportés, le 16 novembre à 17 heures pour le registre déposé au Conseil de Territoire, le 18 novembre pour le registre déposé à la mairie. Pour ce dernier, j'ai vérifié qu'aucune observation n'avait été déposée après le 16 novembre (ce qui est avéré par le fait qu'aucune observation n'a été recueillie après la fin de la dernière permanence).

Le registre numérique a été fermé le 16 novembre.

24. INFORMATION DU PUBLIC

24.1 Concertation préalable

Après une information sur le site du Gipreb et de la ville d'Istres en avril 2018, la métropole AMP a décidé le 18 mai 2018 de soumettre le projet à la concertation pendant un mois, du 29 juin au 31 août 2018. Ceci a donné lieu à information en mairie et sur le site Internet du Conseil de territoire et celui de la ville d'Istres, et information sur la revue Istres Magazine (9 juillet 2018 ?). Un dossier complet des aménagements proposés, accompagné d'un registre, a été déposé à la Direction de

l'aménagement du Conseil de territoire et à la ville d'Istres. Une vidéo de présentation du projet a été mise en ligne sur le site web de la mairie ainsi qu'à la capitainerie du Port des Heures claires.

Aucune remarque écrite sur les registres ni aucun courrier n'ont été enregistrés.

A l'issue de cette information et de cette concertation, la Métropole AMP, par délibération du 18 octobre 2018 a constaté que « le bilan de la concertation s'avère positif ».

ISTRES-OUEST PROVENCE PRESENTE SON NOUVEAU « PORT A HAUT NIVEAU DE SERVICES » AUX NAUTICALES

A l'occasion des Nauticales de La Ciotat, qui avaient lieu du 31 mars au 8 avril, François Bernardini, maire d'Istres et vice-président de la métropole Aix-Marseille Provence, a présenté le 4 avril, le projet de l'extension et le réaménagement du port d'Istres sur l'étang de Berre. Le port istréen va prendre une nouvelle dimension. Anticipant la future navette trans-étang de Berre, accompagnant de nouveaux besoins pour la plaisance, les activités nautiques... Istres réaménage et étend son port. Les travaux prévus permettront au site actuel de doubler son nombre d'anneaux (178 à 350) et d'accueillir un quai destiné à la future navette trans-étang qui figure à l'agenda mobilité de la métropole Aix-Marseille Provence. « Il s'agit d'augmenter fortement la capacité d'accueil pour répondre à la demande des plaisanciers, au statut « station classée de tourisme » de la ville d'Istres et aux standards actuels des ports de plaisance tout en respectant l'environnement et l'identité du site actuel, accompagner la réhabilitation de l'étang de Berre, s'adapter à la future navette trans-étang de Berre, et offrir de nouveaux lieux de promenade aux Istréens », indique François Bernardini, lors de la table ronde aux Nauticales. Un port à haut niveau de service dont les aménagements ont débuté avec la réalisation de sentiers piétons et ses plages. Ils se poursuivront avec principalement la création d'une plage supplémentaire et l'extension du parking passant de 88 à 220 places.



L'événement Les Nauticales qui se tenait du 31 mars au 8 avril, était l'occasion pour le territoire d'Istres-Ouest Provence de vanter ses atouts nautiques. François Bernardini, maire d'Istres et vice-président de la métropole Aix-Marseille Provence en a profité, mercredi 4 avril, pour présenter le projet d'extension du port des Heures-Clares à Istres, présenté comme un « port à haut de service ».

UN PROJET INSCRIT DANS LA DEMARCHE « PORTS PROPRES »

Aux côtés de la nouvelle capitainerie et de commerces liés au nautisme, la future base nautique, fréquentée régulièrement par un millier d'Istréens, sera adaptée à l'accueil des personnes à mobilité réduite, tout comme l'ensemble des installations. Les travaux démarrent dans quelques mois, sous la maîtrise d'ouvrage de la



Concertation

Projet de revalorisation et d'extension du port des Heures-Clares.

Pour renforcer la participation de la population en amont de la réalisation du projet, afin d'améliorer la qualité de la décision publique et d'assurer la préservation de l'environnement, une concertation publique est lancée.

Ainsi, le public pourra accéder aux informations permettant sa participation effective, soit en ligne, sur le site internet de la ville (www.istres.fr rubrique mairie/urbanisme), soit directement en mairie, auprès du Service de l'Urbanisme où un exemplaire papier est consultable. Il pourra alors formuler des observations et des propositions qui seront consignées dans un registre anonymisé et ensuite étudiées. A l'issue de cette concertation, la population sera informée de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions.

Plus d'info ☎ 04 13 29 50 00

24.2 Avis dans la presse

L'avis d'enquête publique est paru dans les deux quotidiens des Bouches du Rhône, La Provence et La Marseillaise, les 16 septembre et 19 octobre 2021 (annexe n°3).

24.3 Affichage



Les affiches jaunes ont été apposées d'une part à l'extérieur des bâtiments du Conseil de territoire, de l'hôtel de ville et des mairies annexes d'Istres et d'autre part en plusieurs lieux à proximité du

port : au niveau du rond-point du chemin de Saint Pierre qui mène au parking du CEC, quatre affiches successives sur ce même chemin et un affichage à la capitainerie du port. J'ai vérifié la pérennité de cet affichage en cours d'enquête.

24.4 Modalités d'information et de participation du public au cours de l'enquête

L'enquête a été signalée sur les sites internet de la Préfecture, de la Métropole, du Conseil de territoire et de la ville d'Istres ainsi que la préfecture des Bouches-du-Rhône. Une présentation vidéo de l'ambiance du projet a été également accessible sur les sites de la ville et du Conseil de territoire. En plus des registres papiers déposés dans les deux sites d'enquête, un **registre dématérialisé** a été mis en place sur le site internet

<https://registre-numeric.fr/projet-d-extension-du-port-des-heures-claires>

également accessible depuis le site internet de la préfecture

<https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Istres>.

Le public pouvait aussi adresser ses observations par courriel à l'adresse

projet-d-extension-du-port-des-heures-claires@gmail.com.

Dans l'ensemble j'estime que l'information sur l'enquête publique a bien été relayée :

- publication réglementaire de l'arrêté préfectoral dans la presse
- affichage de l'avis d'enquête publique sur les panneaux municipaux et autour du site (panneaux de format A2 et couleur jaune)
- information de l'existence de l'enquête sur les sites informatiques de la Métropole, du Conseil de territoire, de la ville d'Istres et de la préfecture
- mise à disposition d'un registre dématérialisé facilitant l'accès au dossier et le dépôt d'observations.

25. PERMANENCES

L'enquête s'est déroulée du 15 octobre au 16 novembre 2021 dans les locaux de la mairie d'Istres et ceux du Conseil de Territoire Istres Ouest Provence. Les conditions ont été très bonnes, tant au niveau de la qualité de l'accueil par les services concernés que par la facilité d'accès et les locaux. Les permanences ont eu lieu aux jours et horaires indiqués ci-dessous.

Date	Lieux	Permanence
15 octobre	Mairie	9 à 12 h
20 octobre	Mairie	14 à 17 h
25 octobre	Territoire	9 à 12 h

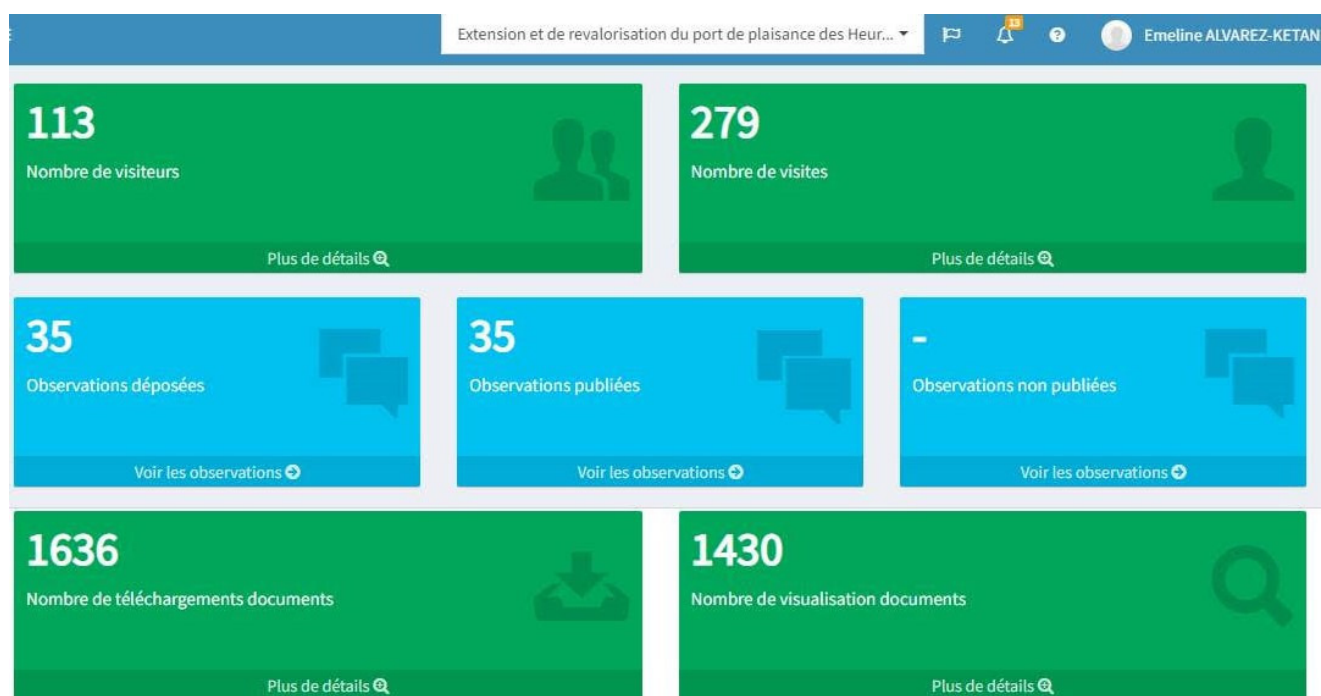
4 novembre	Mairie	14 à 17 h
9 novembre	Territoire	9 à 12 h
16 novembre	Territoire	14 à 17 h

26. OBSERVATIONS DU PUBLIC ET CLIMAT DE L'ENQUÊTE

L'enquête s'est déroulée dans un climat serein. Aucun incident n'est à signaler.

Le public s'est manifesté plutôt dans la deuxième partie de la période d'enquête tant par ses visites aux permanences que par ses contributions directement postées sur le registre dématérialisé.

Au total on compte 28 contributions à l'enquête. Et voici quelques statistiques sur la fréquentation du registre dématérialisé (les « 35 » observations publiées comptent quelques doublons ; les 28 observations figurent in extenso en annexe au présent rapport) :



27. AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES

Les avis recensés dans ce paragraphe ne concernent que ceux exprimés sur l'ensemble du projet (et non pas les avis émis à l'occasion de l'instruction des diverses procédures, ce que l'on verra plus loin).

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a successivement émis trois avis au fur et mesure de l'évolution du dossier : le 7 mai 2019, le 24 mars 2020 et le 25 janvier 2021. Seul ce dernier avis figure au dossier d'enquête publique ; il porte sur le projet proprement dit, son étude d'impact, et sur la déclaration de projet et la modification conséquente du PLU, la MRAe regrettant au passage que le maître d'ouvrage lui ait adressé deux dossiers distincts. Ce qui n'a pas offert la possibilité de disposer d'un seul document présentant le projet, l'ensemble des impacts environnementaux, la mise en compatibilité du PLU ainsi que les mesures proposées pour éviter, réduire et le cas échéant compenser les impacts.

Comme énoncé au § 15, je partage l'avis de la MRAe, la présence de deux évaluations environnementales et de leurs deux résumés non techniques, en partie redondants, est un facteur important du manque de lisibilité du dossier.

Les observations de fond de la MRAe, ainsi que la réponse que le maître d'ouvrage lui apporte, seront présentées au chapitre 3.

La ville d'Istres, en tant que maître d'ouvrage délégué, a en effet répondu à l'avis de la MRAe par une longue note de 31 pages (datée de février 2021), accompagnée de 77 pages d'annexes relatives à l'agitation du port et des anses.

Les **autres personnes publiques** se sont prononcées à l'occasion de l'une des quatre procédures ce qui sera exposé à cette occasion dans les chapitres suivants.

28. PROCÈS-VERBAL DES OBSERVATIONS ET RÉPONSE DU RESPONSABLE DU PROJET

J'ai adressé mon « procès-verbal de synthèse des observations écrites et numériques » par courriel le 17 novembre 2021 et l'ai notifié en réunion présenteielle le 18 novembre aux représentants du maître d'ouvrage (Mmes Evelyne Alvares-Ketani, Virginie Riou et Crystelle Viguiier et M Eric Sixdenier, chef de projet).

Le maître d'ouvrage m'a répondu par courriel le 1^{er} décembre 2021.

La discussion de ces documents figure au chapitre 8.

29. CONCLUSION SUR LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

29.1 - Sur l'enquête et son déroulement

Considérant que l'enquête publique a été portée à la connaissance de la population par voie de presse, d'affichage municipal, d'affichage au droit du site d'implantation du projet et en outre d'indications sur les sites Internet de la Métropole, du Conseil de territoire, de la ville d'Istres et de la Préfecture ; que par suite nul n'était censé l'ignorer ;

Considérant que l'enquête publique s'est déroulée dans des conditions de régularité, selon les modalités prévues par l'arrêté préfectoral qui l'a prescrite et les lois et règlements applicables en la matière ; qu'en particulier, ainsi qu'indiqué dans notre rapport, un registre numérique a été ouvert pendant toute la durée de l'enquête, et un registre d'observations tenu à la disposition du public à la Mairie et au Conseil de territoire pendant toute la durée de l'enquête, aux jours et heures d'ouverture des bureaux ; que six permanences à y ont été tenues aux jours et heures annoncés par l'arrêté, par voie d'affichage et dans la presse ; que l'enquête n'a donné lieu à aucun incident ;

Je constate l'absence d'observation écrite ou orale relative à la publicité de l'enquête.

29.2 - Sur le dossier

Considérant que le dossier tenu à la disposition du public est conforme, quant à sa teneur, aux exigences du code de l'environnement ; que la consultation des différents documents a pu se faire dans de bonnes conditions ;

Considérant que le contenu du dossier est conforme aux exigences réglementaires et qu'aucune observation n'a tenu à remettre en cause le projet au seul motif du contenu du dossier.

Au terme de l'enquête publique je constate qu'elle s'est déroulée régulièrement dans les conditions prévues par les textes en vigueur, en conformité avec l'arrêté de M. le préfet des Bouches du Rhône et les instructions reçues de Mme la présidente du Tribunal administratif de Marseille.

CHAPITRE 3

ANALYSE DU PROJET ET DE SES IMPACTS

On analyse ici le projet et ses effets sur l'environnement.

On intègre dans cette analyse les principaux éléments de l'avis de la MRAe et les réponses du maître d'ouvrage.

Les citations issues de l'avis de la MRAe sont imprimées en **BLEU**

Les citations issues de la réponse du maître d'ouvrage sont imprimées en **VERT**

La position ou les commentaires du commissaire enquêteur (CE) sont donnés en encadré

31. L'ÉTUDE D'IMPACT et L'ÉTUDE D'INCIDENCES

L'étude d'impact est bien structurée, argumentée et illustrée (bien que de nombreuses répétitions et quelques développements peu proportionnés aux enjeux ne la rendent pas toujours très lisible). L'étude d'incidences de la mise en compatibilité du PLU est aussi complète sur la forme. Réunir les deux études, comme indiqué ci-dessus, aurait facilité pour le public la lecture du projet et de ses impacts environnementaux.

Dans son avis, la MRAe recommande d'actualiser l'étude d'impact sur la description des digues et des volumes de matériaux à extraire, et de compléter l'analyse des incidences du projet en particulier sur les enjeux liés à l'artificialisation de la zone littorale (modification morphologique du paysage du trait de côte) et lagunaire (destructions des petits fonds marins). Elle recommande également de compléter le dossier par une présentation de la reconstitution de la plage détruite et une analyse des effets de cette reconstitution sur l'environnement.

Dans sa réponse le maître d'ouvrage complète le dossier sur plusieurs points : emprise des ouvrages, hydro-sédimentation, caractéristiques des constructions, nouvelles vues paysagères, artificialisation du littoral, zone de baignade, transports et stationnement...

Nous présenterons ces réponses au fil de l'analyse du projet et de ses effets.

Dans ce chapitre nous nous appuyons donc sur les deux études d'évaluation environnementale, ainsi que sur les compléments apportés ensuite, pour analyser les composantes du projet, ses impacts, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation le cas échéant.

Les enjeux et les effets du projet sur l'environnement concernent essentiellement le milieu naturel, la qualité des eaux et des sédiments, la dynamique hydro-sédimentaire, les différents usages du port et

le cadre de vie. On procède donc dans la suite de ce chapitre à un bref exposé des enjeux et à l'analyse du projet selon ces thèmes. Et on consacre une partie spécifique au chantier lui-même, en raison des risques qu'il présente pour l'environnement, et aux mesures prises relatives aux impacts.

32. JUSTIFICATION DU PROJET

Le port actuel ne correspond plus aux standards actuels des ports de plaisance. En particulier, il présente un **état de vétusté avancé** : digue affaissée, quais affouillés et envasés, pontons dégradés, aire de carénage peu adaptée et non conforme (pas de collecte ni donc de traitement), locaux du port (capitainerie et sanitaires) non conformes et en nombre insuffisant, absence d'accès aux personnes à mobilité réduite dans les locaux affectés à l'école de voile, anse naturelle non entretenue, eutrophication marquée du bassin B2 due à l'absence de renouvellement de l'eau et des pratiques des pêcheurs non respectueuses de l'environnement.

On imagine que le projet, qui est basé sur un doublement des postes d'amarrage, est également justifié par une **demande** importante. Il n'est rien dit à ce sujet dans l'ensemble du dossier..... et je n'ai pu obtenir aucune information un tant soit peu détaillée. Le maître de port m'a indiqué qu'il devait « avoir une centaine de demandes ». Le bureau d'études m'a indiqué que la capacité du port résultait en réalité de « l'aménagement proposé dans l'espace accordé ». Il ajoute (dans sa réponse citée ci-dessous § 33) que l'extension s'avérait nécessaire pour « créer des recettes supplémentaires permettant de financer les travaux ». Rien sur des besoins à satisfaire. *Des éléments seront par la suite apportés à ce sujet dans la réponse du maître d'ouvrage à mon procès-verbal (cf chapitre 8)*

CE : si la vétusté du port justifie pleinement la nécessité de sa requalification, je regrette qu'aucun argument économique ne soit donné dans le dossier pour son extension.

33. LES SCÉNARIOS SUCCESSIFS

Plusieurs scénarios ont été construits depuis 2011 pour arriver à la solution retenue : extension du port au large -ce qui en changeait l'identité et ne réglait pas le problème du renouvellement et de la qualité de l'eau du port ; trois variantes intégrant l'extension du port vers le nord avec la création d'un nouveau bassin à la place des anses naturelles et déplacement de l'activité nautique vers l'anse immédiatement plus au nord ; et finalement choix d'une de ces variantes, ajustée pour ne pas détruire les espèces protégées présentes sur le site. Au fil de cette évolution, plusieurs dispositions ont donc été écartées : emprise excessive des ouvrages sur le fonds lagunaire, conflit d'usages entre transport des passagers et activité sportive... Parmi ces dispositions, a été rejetée celle consistant à déplacer, voire à détruire, les stations des herbiers de zostère et du Limonium, ce qui, en tout état de cause, aurait nécessité une autorisation du Conseil national de protection de la nature.

Pour la MRAE le dossier ne présente pas de scénario consistant en une simple rénovation sans extension du port existant, voire avec des extensions moindres permettant d'épargner les deux anses naturelles correspondant à une zone de baignade. Pour la bonne information du public et justifier les choix retenus, les démarches d'évaluation environnementales méritent d'être complétées en intégrant l'étude de tels scénarios. ***La MRAE recommande de compléter le chapitre des solutions de substitution raisonnable de l'étude d'impact.***

Dans sa réponse le maître d'ouvrage indique : La création d'un quai d'accueil pour la navette et l'extension du nombre d'anneaux pour accroître la capacité d'amarrage et répondre à la demande étaient seules pertinentes pour répondre à la Métropole et à la Commune tant en termes de besoins qu'en termes de création de recettes supplémentaires pour financer les travaux (y compris travaux d'amélioration des réseaux de collecte et traitement des eaux de carénage et des eaux de ruissellement des terre-pleins, ainsi que la montée en gamme avec amélioration des services aux usagers). Les bâtiments, vétustes et précaires nécessitaient également d'être entièrement revus pour assurer un accueil adéquat et sécuritaire des usagers du port comme des licenciés de l'école de voile.

CE : je note qu'ainsi plusieurs scénarios ont été étudiés et qu'ils ont permis au maître d'ouvrage de retenir celui qui lui semble le mieux répondre aux objectifs et minimiser les impacts environnementaux.

34. LES OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX

Le projet vise donc à poursuivre quatre objectifs au regard de l'environnement :

- Sécuriser les zones d'implantation des deux espèces protégées, zostère naine et Limonium
- Veiller à la qualité des eaux du bassin et de l'étang
- Viser une certification « Port propre »
- Faire de la revalorisation du port un véritable projet urbain

Examinons si ces objectifs couvrent bien les principaux enjeux environnementaux et comment ils se traduisent dans la conception du projet.

35. ESPÈCES PROTÉGÉES ET BIODIVERSITÉ

La *lagune méditerranéenne*, habitat d'intérêt communautaire prioritaire, est le seul habitat à enjeu écologique présent sur le site comme sur la majorité de l'étang de Berre. Sur la flore, les enjeux concernent l'habitat des herbiers de Zostère naine (enjeu fort) et le Limonium de Provence (enjeu modéré). Quelques espèces de faune, reptiles, oiseaux, chiroptères retiennent l'attention.

35.1 Les herbiers de zostère naine

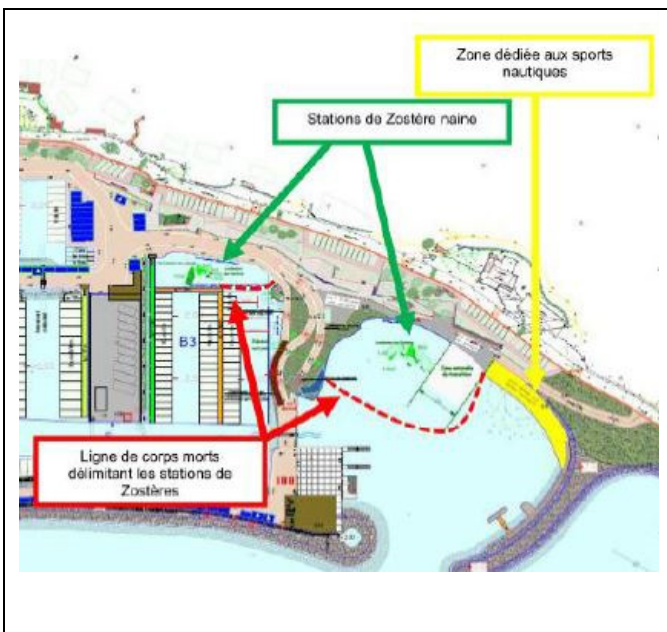
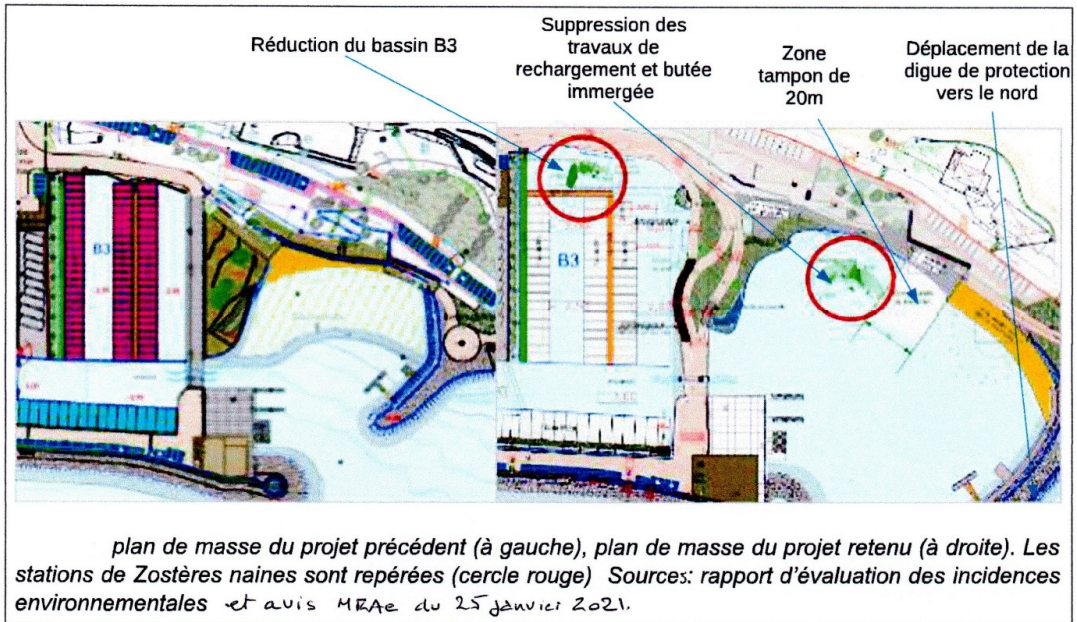
Ils sont présents ponctuellement sur les deux anses concernées par le projet, l'anse nord (pour 17,5 m² d'après les observations de 2019) et l'anse des Heures claires (pour 12 m²). Il s'agit d'une espèce



caractéristique de l'habitat « lagune méditerranéenne », d'intérêt communautaire prioritaire, protégée régionalement et classée en danger d'extinction (sur la liste rouge de l'UICN -Union internationale pour la conservation de la nature). L'enjeu est ici de maintenir leurs conditions de vie (oxygénation, transparence de l'eau, lumière...)

Comme indiqué précédemment le projet a évolué pour tenir compte de la présence de ces herbiers en adoptant de nouvelles dispositions (réduction du bas-

sin B3, déplacement de la digue de protection...) et une mesure d'évitement en période d'exploitation : une zone interdite à la navigation sera matérialisée entre la mise à l'eau de l'école de voile et le terre-plein entre les deux anses.



On peut s'interroger sur l'intérêt de cette modification importante de l'organisation du bassin B3 pour un herbier de moins de 20 m² quand on sait qu'il y a à proximité, dans l'anse du Ranquet, un herbier de près de 1000 m². Et que les zostères naines prospèrent dans l'étang de Berre (7,2 ha en 2019 malgré la crise anoxique de 2018), certes encore loin de l'objectif d'atteindre le bon état écologique avec 1500 ha, d'après les données disponibles). On se félicite néanmoins de cette vigilance pour la sauvegarde d'une espèce protégée ; tout en s'interrogeant sur sa pérennité, en particulier au fond du bassin B3.

35.2 Le Limonium de Provence

Le Limonium de Provence est présent sur une station d'environ 40 m² sur la digue entre l'anse des Heures Claires et l'anse Nord et compte une centaine de pieds. Ont été également repérées deux à trois autres stations ponctuelles.

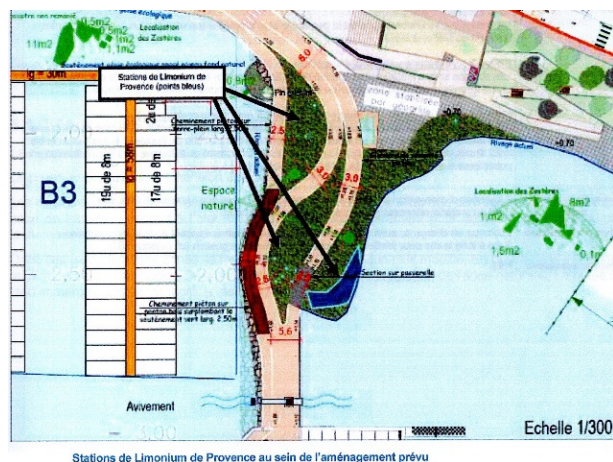


Station de Stative de Provence, en bleu
Biotope, 2020



Cette espèce est protégée nationalement et est classée en préoccupation mineure sur la liste rouge nationale. Mais l'état de la station principale est dégradé et en forte régression.

Le projet prévoit de conserver les rives naturelles du terre-plein où les stations sont implantées. Celles-ci seront mises en défens par la mise en place d'un enclos interdisant toute circulation dans la zone.



Stations de Limonium de Provence au sein de l'aménagement prévu

35.3 Espèces faunistiques

Les principales espèces concernées (en fonction de leur enjeu écologique) par le projet dans l'aire d'étude rapprochée sont :

- trois espèces de reptiles : la couleuvre de Montpellier, à enjeu modéré (la pinède au Nord du projet constitue un habitat favorable), le Lézard des murailles et la Tarente de Maurétanie (qui apprécie les habitats rocheux) ;
- plusieurs espèces d'oiseaux remarquables (dont la Grèbe à cou noir et la Sterne pierregarin à enjeu très fort et fort au niveau régional, inscrites à l'annexe I de la Directive Oiseaux) qui utilisent l'aire d'étude comme zone de transit et d'alimentation ;
- douze espèces de chiroptères, considérées comme présentes en transit, en alimentation ou -pour certaines- en gîte, dont deux à enjeu très fort, le Minoptère de Schreibers et le Murin de Capacini. Les chiroptères sont des espèces lucifuges et très sensibles donc aux conditions d'éclairage. Le projet prévoit des mesures spécifiques telles que l'équipement des luminaires en détecteurs de luminosité et de présence, ainsi que l'orientation vers le bas des lampadaires. Au regard des oiseaux et des chiroptères la principale mesure a été la suppression de l'aire d'hélicoptères prévue au nord du projet dans les précédentes versions.

Les boisements bordant l'étang constituent un corridor de transit pour l'avifaune et les chiroptères. L'espace boisé classé (EBC) est un élément important de préservation de la fonctionnalité de ce corri-

dor. La suppression d'une partie de ces EBC ne semble avoir qu'une incidence limitée sur la fonctionnalité générale des boisements.

- 12 espèces de poissons, aucune n'étant protégée, recensées dans l'aire d'étude rapprochée, dont l'Anguille européenne à l'état juvénile. Pour créer des habitats favorables au développement des juvéniles, le projet prévoit notamment d'augmenter la porosité sous le ponton P1 en plus des massifs poreux des quais (quai navette, quai de la digue du large...). En outre les corps morts (d'amarrage des pontons et plateformes de mise à l'eau) seront conçus avec des dispositifs d'accroche pour les espèces sessiles.

Ces actions sont favorables au maintien et au développement de la biodiversité portuaire

CE : Les effets du projet sur la biodiversité et les espèces protégées ont bien été étudiés et pris en compte. On note en particulier les mesures d'évitement prises pour le Limonium (balisage en période de chantier et enclos interdisant la circulation) et pour les zostères naines (balisage des stations et zone de transition autour des herbiers, zone d'interdiction de la navigation entre la mise à l'eau de l'école de voile et le terre-plein entre les deux anses). A noter également, les mesures de réduction de l'impact des luminaires sur les chiroptères ainsi que les mesures favorables au développement des poissons juvéniles.

36. QUALITÉ DES EAUX ET DES SÉDIMENTS

Qualité des eaux

La qualité bactériologique des eaux du port des Heures Claires est très bonne, d'après les analyses effectuées en 2017.

Des phénomènes d'eutrophisation marquée sont notés dans le bassin B2.

Il y a là un enjeu pour la conception du projet ; les bassins du port étant agrandis, les conditions de renouvellement et de brassage des eaux sont déterminantes pour garantir la qualité des eaux du port. L'**avivement et le renouvellement des eaux** des bassins et de l'anse de l'école de voile seront améliorés par un dispositif de deux pompes à hélice et d'un système d'avivement de la zone d'implantation des zostères. L'avivement du port aura aussi un effet positif sur le renouvellement des eaux dans l'anse de l'école de voile (grâce au courant créé par l'aspiration de la pompe).

Collecte des eaux de ruissellement, des eaux pluviales et des eaux de carénage

Une meilleure gestion et collecte des **eaux de ruissellement** et des **eaux pluviales** constitue un enjeu pour la qualité des eaux de l'étang. Une seule étude hydraulique concernant d'une part le port, d'autre part le bassin versant dont il est l'exutoire, a permis de définir un dispositif coordonné : les eaux ruisselées issues du port lui-même (zones circulées et parking) sont collectées via des réseaux

dédiés et font l'objet d'un traitement qualitatif (par des décanteurs/dépollueurs) avant rejet au port ; les eaux ruisselées issues des surfaces amont (le bassin versant) sont collectées dans un réseau dédié et rejetées à la mer (en dehors de l'emprise du port) via deux collecteurs principaux après traitement qualitatif (la maîtrise d'ouvrage de ce réseau revient à la métropole, sa maîtrise d'œuvre aux services techniques de la métropole via le Conseil de territoire).

Le traitement des **eaux de carénage** a fait l'objet d'études précises pour le recueil et le traitement des rejets.

Dès lors qu'il n'y aura plus aucun rejet non traité, on peut s'attendre à une amélioration de la qualité des eaux et des sédiments.

Le règlement de la zone UP du PLU rend obligatoires ces dispositifs dans son article UP4.

Qualité physico-chimique des sédiments

S'agissant des sédiments, leurs teneurs en micropolluants minéraux sont inférieures au seuil N1, sauf pour ce qui concerne le cuivre ; les teneurs en micropolluants organiques sont également inférieures au seuil N1 sauf pour le TBT (tributylétain) sur trois stations de mesures. Les sédiments sont considérés comme non inertes non dangereux (ce qui permettra de stocker les sédiments dragués dans une installation de stockage de déchets non dangereux ISDND). Globalement l'étude d'impact estime que « *pour un milieu portuaire la qualité des sédiments est très bonne* ». S'ils sont évoqués ici, c'est qu'ils peuvent constituer un danger, notamment pour la flore, par une remise en suspension à l'occasion des dragages (*cf ci-dessous la partie consacrée à l'impact du chantier*).

37. DYNAMIQUE HYDRO-SÉDIMENTAIRE

D'après l'étude d'impact, l'extension du port ne devrait pas modifier l'équilibre hydro-sédimentaire global. Et la stabilité des sables sera assurée par la protection de l'anse nord.

Par contre, la MRAe le constate, « les dernières évolutions du projet, qui prévoient de translater la digue de protection nord, n'ont pas été intégrées à l'étude hydrodynamique d'août 2019. Bien que, selon le dossier, ces nouvelles dispositions constructives ne semblent pas remettre en cause la stabilité du trait de côte, l'étude émet cependant une réserve en précisant que ces effets seront à vérifier par un complément d'études hydrodynamiques. L'étude d'impact devrait intégrer dès à présent ces compléments d'étude... *La MRAe recommande de compléter l'analyse des incidences du décalage de la digue nord sur le contexte hydro-sédimentaire local et de proposer des mesures de suivi, de manière à s'assurer que l'extension portuaire n'induit pas de phénomène d'érosion du littoral à moyen et long terme.*

Le maître d'ouvrage explique : « Les études de modélisations hydrodynamiques et hydro-sédimentaires sont en cours de remise à jour (CE : les études actualisées figurent désormais dans le dossier d'enquête), elles donneront lieu à l'édition d'un rapport à un indice supérieur, concernant la modélisation de l'agitation et de l'évolution du trait de côte... Les préconisations finales des études hydrodynamiques seront reprises en phase DCE et exécution. Elles sont susceptibles d'apporter de légères modifications de géométrie des ouvrages, dont la modélisation aura démontré qu'elles étaient susceptibles d'améliorer les paramètres attendus. »

Et le MO précise : « S'agissant de l'évolution du trait de côte, une bathymétrie de recollement sera effectuée à l'issue des travaux, puis les services municipaux opéreront un suivi annuel à la même période, sur une durée de 5 ans, (N+1, 2, 3, 4, 5). »

CE : Les études relatives à la qualité des eaux et des sédiments, à l'avivement du port, et à l'hydrodynamisme des sédiments sont fouillées, précises. Les préconisations qui en sont issues : collecte et traitement des eaux de ruissellement, des eaux pluviales et des eaux de carénage, dispositifs d'avivement et de renouvellement dans les bassins du port et l'anse de l'école de voile, modalités techniques retenues, concourent à une amélioration de la qualité des eaux et au maintien de l'équilibre hydro-sédimentaire. Sur ce dernier point, des ajustements, liés à l'actualisation des modélisations, devront être prises en compte dans les phases ultérieures. Et un suivi devra être assuré pendant 5 ans.

Artificialisation du littoral

La Mrae relève que la disposition 6A-16 du SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021 préconisant entre autres que « *la création d'ouvrages de fixation du trait de côte doit être évitée en zone littorale non artificialisée* », le projet d'étendre significativement la zone portuaire UP sur 2,4 ha avec la création de nouveaux ouvrages au détriment de deux petites plages induit inévitablement une artificialisation supplémentaire des petits fonds côtiers et du trait de côte. Or, ni l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU, ni l'étude d'impact du projet ne présentent d'analyse claire de ces incidences du projet, par exemple en quantifiant les pertes d'espaces naturels qui ont par ailleurs des conséquences significatives sur la biodiversité et le paysage littoral et en proposant des mesures compensatoires à la hauteur des objectifs de « *restauration des altérations de la morphologie du trait de côte et d'unités écologiques dégradées telles que les petits fonds côtiers* » portées par le SDAGE pour le secteur de l'Étang de Berre.

La MRAe recommande de compléter le volet de l'étude d'impact relatif aux incidences du projet sur la limitation de l'artificialisation du littoral en cohérence avec les objectifs du SDAGE.

Dans sa réponse le maître d'ouvrage argue que : « Le projet d'extension du port des heures claires et de déplacement de l'école de voile s'intègre dans un secteur où le trait de côte est déjà artificialisé depuis longtemps (*comme l'illustre une série de photos aériennes depuis 1954*). La création de l'épi de protection de l'anse de l'école de voile, nécessaire pour assurer des conditions de navigation similaires à celles de l'anse actuelle, permet de protéger la mise à l'eau des unités de l'école de voile. Sa construction est partiellement compensée par le démontage (terrassement et dragage) de l'épi artificiel composé, selon des sources locales, de déchets inertes et produits de démolition des chantiers environnants, accumulés sur une dizaine d'années. La surface terrassée pour démolir cet épi et revenir au trait de côte originel est de 1 600 m². La surface du nouvel épi de protection est de 2 600 m². Il s'agit donc d'une artificialisation minime, par rapport aux enjeux, intervenant dans une zone aménagée depuis 50 ans. Le site, par rapport à sa configuration actuelle, va largement être amélioré en termes d'intégration paysagère et de cohérence des espaces. »

Il ajoute par ailleurs qu'« il met en œuvre des mesures en faveur du développement de la biodiversité et de restauration des habitats (éco-conception du ponton P1, mise en place de corps morts éco-

conçus) » ...et que, « dans l'ensemble, ce projet améliorera considérablement l'environnement au sens large ... »

CE : je note que le projet artificialise un peu plus le trait de côte par un nouvel épi de protection, malgré la suppression de l'épi actuel. Il s'agit certes d'une surface nette minime (1000 m²). Mais je regrette que le maître d'ouvrage n'apporte pas de réponse précise sur ce point relatif à la perte d'espaces naturels, en particulier sur les petits fonds côtiers, et ne propose donc aucune éventuelle mesure de compensation à cette artificialisation supplémentaire.

38. USAGES et CADRE DE VIE

38.1 Le port

Le **port** est relativement bien équipé mais, comme dit au §32, vétuste. Ses infrastructures sont dégradées, Il ne dispose d'aucun moyen de pompage des eaux grises et noires. Le projet vise la mise aux normes et une qualité de service améliorée (déchets, assainissement pluvial et des eaux usées, ...) en intégrant au projet l'ensemble des équipements et infrastructures nécessaires (rehaussement des terre-pleins et de certains quais, collecte des eaux de carénage et des eaux de ruissellement, mise à niveau du réseau d'eaux pluviales, collecte des eaux grises et noires, collecte et tri des déchets des activités du port comme de l'exploitation des bateaux).

Obtenir la certification européenne « **Ports propres** » est un véritable enjeu.

Les usagers du port verront leurs conditions nettement améliorées : augmentation de la capacité du port, nouveaux bâtiments plus vastes, aux normes et plus confortables, circulations des personnes et des véhicules plus sécurisées, éclairages adaptés, stockage du matériel de l'école de voile amélioré et agrandi, aire de carénage plus performante, création d'un point propre et de plusieurs points de dépôt des déchets, dissociation de la fonction « voile » et de la fonction « navette »

38.2 La pêche professionnelle

Trois pêcheurs professionnels sont installés sur le port. La proximité de la ressource est favorable à cette activité. Le projet prévoit quatre postes de mouillage et un aménagement spécifique pour le lavage des filets avec un système de collecte des eaux de rinçage et un dégrilleur/dessableur permettant de retenir les déchets et les sédiments dans une fosse. Chaque pêcheur disposera d'un container équipé d'eau et d'électricité, associé à un étal de vente.

38.3 Activités de plaisance et de sports nautiques

Les activités de plaisance et sports nautiques sont bien représentées, avec le port évidemment, l'école de voile, les régates organisées par le Centre nautique d'Istres, les activités de loisirs en famille, les balades nautiques en été, la fête de l'eau, les oursinades...Bars et restaurants contribuent à

l'animation. L'accroissement de la capacité du port ne peut que favoriser le développement de ces activités.

Port et carénage



Zone des pêcheurs

Ecole de voile



Zone des pêcheurs



CE : Toutes les activités de plaisance, pêche, sports et loisirs nautiques, seront valorisées par le projet.

38.4 Le cadre de vie

Le cadre de vie est bonifié du fait de nombreuses dispositions, notamment : amélioration de l'accueil des touristes et des plaisanciers (nombre de stationnements accru, cheminements piétons, adaptation aux personnes à mobilité réduite), amélioration des conditions d'exercice des sports nautiques, amélioration des services aux usagers du port. Mais trois aspects méritent notre attention.

L'accroissement de la fréquentation, source de nuisances

Plus de fréquentation du port et de ses activités, plus de places de stationnement, signifie un surcroît de circulation automobile. L'étude souligne d'ailleurs les risques d'un trafic accru : « augmentation des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique, dévaluation du prix de l'immobilier, fragmentation des zones urbaines ». Aucune mesure n'est proposée pour limiter les nuisances sonores et les émissions de polluants atmosphériques ou de gaz à effets de serre.

Nous avons noté en particulier à ce sujet la recommandation de la MRAe : « compléter les dossiers avec une première évaluation en matière d'émissions de gaz à effet de serre, d'incidences sur la qualité de l'air et de bruit générés par les trafics routiers et maritimes liés à l'extension du port. Elle recommande également de conduire une démarche « éviter-réduire-compenser » sur ces différents sujets à l'échelle du PLU. »

Le maître d'ouvrage répond ainsi : « Concernant les émissions de GES, la qualité de l'air et le bruit, il est à noter que le projet les prend en compte avec notamment les projets de navettes électriques (terrestre et maritime), les bornes de recharge électrique pour les véhicules, la création d'un mur anti-bruit autour de l'aire de carénage, etc. Concernant la démarche « éviter-réduire-compenser » sur cette thématique, au vu de la procédure, il est difficile de pouvoir y répondre car l'échelle la plus adaptée est celle du PLU.

CE : s'agissant de la pollution de l'air, cette réponse me semble quelque peu dilatoire. Certes, l'échelle du PLU est une échelle idoine. Néanmoins, même si l'on peut estimer a priori que l'augmentation des émissions de gaz à effets de serre sera négligeable, il serait utile que le bilan de l'opération soit calculé (surplus d'émissions dû à l'accroissement de la circulation maritime et terrestre, économie d'émission par la modernisation éventuelle de certains équipements et bâtiments...). Quant au bruit, une évaluation des populations exposées pendant la période de chantier aurait également dû être proposée, ainsi qu'une simulation des émissions provoquées par le trafic de camions.

Les transports en commun

Le rapport ne dit rien de précis sur une éventuelle amélioration de la desserte du port par des transports collectifs (si ce n'est la mise en place d'une navette terrestre entre le quai de la navette maritime et le futur parc-relais du plateau des Heures Claires). Or, les conditions d'accès par les chemins de Saint-Pierre et du port ne sont guère propices à un développement de la circulation automobile ou cycliste que le projet risque d'engendrer. Il semble donc tout-à-fait nécessaire de mettre en place dès le projet achevé la navette terrestre, même si -à ce moment là- la navette maritime ne sera pas encore en fonction.

Sur la question des transports collectifs, **la MRAe recommande de compléter l'évaluation environnementale par un état des lieux des réseaux actuels de transports terrestres et maritimes 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.**

Le MO indique : Concernant les transports en commun, à ce jour, le port n'est desservi par aucune ligne directe. Toutefois les lignes 1, 6, 7, 8, 9 et 25 desservent l'arrêt CEC Istres qui se situe à environ 20 min à pied du port. Comme développé dans le dossier de déclaration de projet p58, l'extension du port des heures claires sera également l'occasion de voir la création d'un P+R (parking-relais) sur le plateau des Heures Claires qui pourrait être relié au port par une navette terrestre électrique. De plus, le projet prévoit également la réalisation d'un quai pour une navette maritime « trans étang de Berre » qui pourrait également être électrique (sous réserve d'études favorables).

Concernant l'enjeu de stationnement, comme développé dans le dossier de déclaration de projet p 59, le projet prévoit une augmentation de près de 80% des capacités de stationnement sur et à proximité directe du site dont 10 places réservés au PMR et des bornes de recharge pour véhicules électriques. De plus, il est à noter que le projet a permis également de par sa configuration, avec l'implantation des bâtiments sous la route et des toitures plates, de créer des places pour les bars/restaurants au-dessus du port.

CE : Le port va voir sa capacité accrue, ce qui suscite développement de la circulation. Bien des déplacements (mais pas tous !) liés au nautisme, à la pêche, à la vie associative peuvent justifier l'accroissement du nombre de places de stationnement. Mais l'objectif de développement touristique ne peut reposer sur cette seule offre. Ainsi, aussi bien pour les usagers du port que pour les touristes, sera-t-il nécessaire de mettre en œuvre dès le projet achevé une navette entre un point situé sur le plateau (au parking-relais s'il est créé) et le port. On note par ailleurs l'intérêt d'une navette maritime « trans Etang de Berre ». Mais la faisabilité de ces opérations et, a fortiori, leur programmation restent incertaines à l'heure où le projet est présenté à l'enquête publique.

Les risques

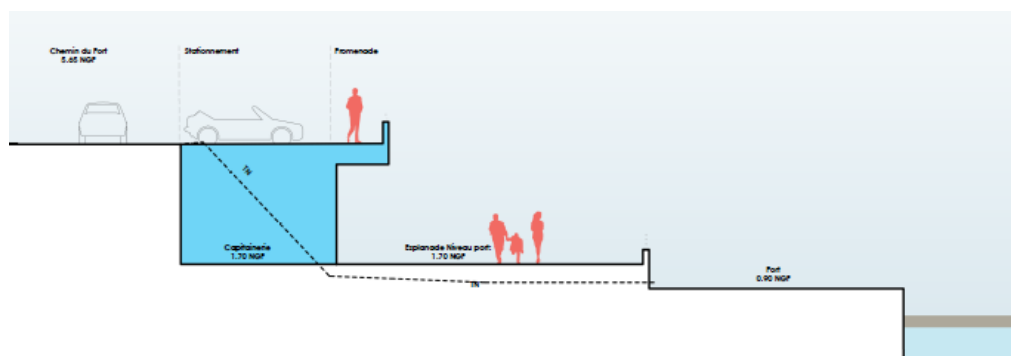
Deux risques concernent le site.

- le risque d'**affaissement** de la voie de desserte qui pourrait entraîner chute de blocs et glissement de terrain, relevé par le PPR Mouvement de terrain. Le projet intègre, pour supprimer ce risque, de reconstruire l'ensemble des bâtiments et de reprendre la voie d'accès avec des dispositions constructives ad hoc (soutènements, parois ancrées dans la falaise).
- le risque de **submersion marine** pouvant être engendrés par le changement climatique. Pour pallier cet effet, le projet prévoit de surélever de 30 à 40 cm les quais et de 60 cm environ l'implantation des bâtiments.

La MRAE relève que le dossier ne présente pas de coupes précises, issues d'un plan de nivellement, permettant d'apprécier notamment les caractéristiques des constructions intégrées ou adossées au talus (de type « *trogodytique* ») à l'aval de la voirie, dans un contexte de risques naturels avérés (mouvement de terrain et submersion marine), décrits comme des enjeux forts dans l'étude d'impacts.

Le MO fournit en annexe de sa réponse des coupes architecturales des bâtiments intégrés ou adossés au chemin du port. Il indique ensuite que les constructions en projet prennent en compte les risques naturels :

- concernant le risque de submersion marine ... le projet prévoit de prendre en compte le risque de hausse du niveau des mers. Ainsi, les constructions seront implantées à 80 cm au-dessus du niveau de l'étang sauf pour les bâtiments (bâtiments associatifs et annexe de l'école de voile) qui nécessitent un accès direct à l'eau pour la mise à l'eau des bateaux ;



- concernant le risque mouvement de terrain ... les constructions intégreront les prescriptions nécessaires afin d'être en conformité avec le règlement dudit risque. Ces pièces seront fournies dans le cadre du permis d'aménager.

CE : les éléments fournis tant dans l'étude d'impact que dans les compléments apportés par la réponse du MO conduisent à estimer que les risques naturels sont convenablement pris en compte dans le projet.

38.5 La plage

La MRAe « *recommande de compléter le dossier par une présentation de la reconstitution de la plage détruite et une analyse des effets de cette reconstitution sur l'environnement.* »

En effet, selon l'article L321-4 du code de l'environnement, si la création d'un port de plaisance induit une destruction d'une surface de plage, il y a lieu d'assurer sa reconstitution avec une surface équivalente.

Ce dont il s'agit concerne la partie de littoral incluse désormais d'une part dans l'emprise du port (le bassin B3 qui servait jusqu'à présent à l'école de voile) et l'anse située au nord qui servait aussi à l'école de voile et qui va devenir le lieu unique de l'école de voile, l'anse étant agrandie par translation vers le nord de la digue de protection. Le maître d'ouvrage rétorque que cette translation n'entraîne aucune perte de linéaire d'accès à l'étang, ce qui est juste. Mais il y a bien une perte de linéaire d'accès du fait du confinement du bassin B3.

Le débat s'est d'abord focalisé sur l'usage de baignade de la plage en question. Le MO explique : *Afin d'éviter tout conflit d'usage, une demande de mise à jour du statut de ces espaces a été fait par la Commune auprès de l'ARS, par courrier de juillet 2019. En effet, le terme de plage est supprimé car inapproprié vis-à-vis de l'usage réel de la zone qui est entièrement dédiée à la pratique sportive de l'école de voile. C'est en ce sens que, par courrier du 15/07/2019, adressé à l'Agence régionale de santé (A.R.S), le maire d'Istres a indiqué : « Il me semble opportun de mettre à jour le statut de la zone appelée plage des heures claires. En effet, si ce site figure toujours [sur] la liste des zones de baignade, dans les faits l'usage balnéaire est depuis longtemps abandonné, au profit du seul usage nautique de l'école de Voile ». En conséquence, un arrêté municipal d'interdiction de la baignade sera pris, ce qui permettra de garantir l'absence de conflit d'usage. » Cet arrêté est effectivement intervenu depuis et régularise un état de fait avéré depuis longtemps, sans rapport avec le projet d'extension du Port des heures Claires.*

Je note que jusqu'en 2019 la plage des Heures claires faisait l'objet d'analyse de la qualité de ses eaux de baignade et que la plage figure en tant que telle sur les documents et le site de la ville. Mais suite au courrier du maire, l'ARS a effectivement retiré les Heures claires de la liste des plages « baignables ». C'est ainsi que dans le document produit par l'ARS pour la saison 2021 sur la qualité des eaux de baignade ne figurent pour Istres que quatre plages (La Romaniquette, Le Ranquet, Monteau et Varage), les Heures claires n'étant plus citée.

Mais, en réalité, la question n'est pas de savoir si « on se baigne ou non ». Une plage ne se définit pas par ce seul usage ; une plage est un espace côtier qui se définit par des critères géomorphologiques et par le fait qu'elle permet l'accès à l'étang (à la mer, à l'estuaire...).

Le MO nous dit alors : le linéaire d'accès à l'étang de l'école de voile, qui... ne constituait pas une plage mais une zone de mise à l'eau, n'est pas supprimé mais reporté vers le Nord de l'étang. La création de ce linéaire de 56 m compense donc le linéaire d'accès au rivage neutralisé pour la création du bassin 3 (68 ml).

Pourtant, le report vers le nord du port du linéaire d'accès de l'école de voile à l'étang n'est pas une « création » d'un nouveau linéaire ! Par définition, l'espace côtier où s'installera l'école de voile existe !

Il y a bien ici perte du linéaire d'accès et de la plage occupée aujourd'hui par l'école de voile qui devient dans le projet le fond du bassin B3.

CE : la plage et donc le linéaire d'accès à l'étang que constitue la partie du littoral qui sert aujourd'hui à l'école de voile disparaissent dans le projet au profit de l'aménagement du bassin B3. La question de la compensation de cette perte de 68 mètres linéaires se pose (*voir chapitre 8 la discussion avec le MO*).

38.6 Paysage

Il reste un enjeu important qui est celui du paysage. Non pas que celui constitué aujourd'hui par le port, ses équipements, l'école de voile, les activités économiques ...dans une ambiance semi urbaine mérite une attention telle qu'il faudrait le protéger, d'autant que l'aspect visuel est fortement marqué par les bâtiments vieillissés et les algecos. L'enjeu est plutôt lié à la qualité urbanistique, paysagère et architecturale que le projet saura révéler.

Celui-ci est conçu comme un projet urbain de façade maritime, cet objectif étant recherché par le traitement paysager du talus existant séparant la voie du port : nouvelles constructions adossées à la falaise et logées dans le talus existant, prenant la forme d'une barrière rocheuse, coulées vertes, cheminements piétons sur escaliers et rampes accessibles aux personnes en situation de handicap....

Les bâtiments vétustes seront remplacés par des constructions plus contemporaines ; leur intégration « troglodytique » est un parti intéressant, d'autant qu'il se conjugue avec le traitement du risque d'affaissement de la voie ; leur aspect minéral est rythmé par un projet végétal accompagnant les cheminements piétons.

La dizaine d'arbres abattus au sein des espaces boisés classés pour permettre la construction de bâtiments nouveaux seront remplacés par d'autres plantations : soit par 29 pins -page 267 de l'étude d'impact- soit par 20 « arbres d'essences autochtones et feuillues » -page 319 de l'étude d'impact- ou encore par « une quinzaine d'arbres, amandiers, tamaris, arbres de Judée, pins d'Alep et oliviers » selon l'évaluation environnementale de la mise en comptabilité du PLU, page 55 !

L'étude présente de nombreux photomontages qui illustrent bien le parti retenu.

La MRAe indique toutefois que le dossier ne montre pas clairement toutes les transformations spatialisées de l'équipement portuaire. Le carnet d'insertion paysagère (annexe 4) n'intègre pas les dernières évolutions du projet alors que ces aménagements sont décalés vers le nord et semblent être plus importants qu'initialement prévus (la digue nord en particulier). Les photographies aériennes et les photomontages sont souvent réduits à des vignettes et parfois flous. Ils ne permettent pas de se rendre compte de toutes les transformations du site alors que l'étude d'impact identifie un niveau d'enjeu « moyen » concernant le paysage dans l'objectif de « *participer à la conservation et la renaturation de l'étang* ».

Le MO note en réponse que si les vues d'intégration paysagères de l'annexe 4 ne [présentent] pas formellement la translation de l'épi vers le Nord, l'impact [est] restreint, dans la mesure où tant la nature de l'ouvrage de protection que celle de l'aménagement de la mise à l'eau de l'école de voile ne différaient pas de la version précédente de la DPMEC 2019. Les images intégrées à l'annexe 4, [reflètent] la philosophie du projet et son impact paysager, y compris dans la zone Nord et [ont] été jugées suffisantes pour assurer la bonne information du public. Toutefois, ... les vues paysagères présentées à l'enquête publique unique seront complétées, afin d'intégrer les modifications du projet dans l'anse Nord. Une présentation vidéo de l'ambiance paysagère du projet, intégrant les modifications sur l'anse Nord sera également présentée sur le site de la Mairie d'Istres, pendant la période de l'enquête Publique.



VUE DE L'ANSE NATURELLE, DEPUIS LE CHENAL D'ENTREE



CE : le MO a effectivement présenté à l'enquête publique des vues paysagères complémentaires. Le dossier est ainsi richement doté de perspectives permettant d'apprécier le parti architectural et paysager tant dans sa dimension « urbaine » (les bâtiments, leur morphologie, leur intégration dans le talus existant) que dans sa dimension « naturelle » (littoral et ouverture vers l'étang).

38.7 Relations fonctionnelles

La MRAe estime que le dossier n'expose pas d'éléments et d'analyses suffisants pour permettre d'apprécier les bonnes articulations fonctionnelles entre les espaces à terre non modifiés autour de la zone du projet (avec des usages, des services, des capacités et des fonctionnements existants) et l'accroissement envisagé (activités et fréquentations) du site portuaire.

Le MO dans une réponse détaillée explique comment s'établissent les relations fonctionnelles sur la base des éléments suivants : la voie automobile haute en encorbellement au-dessus du port (qui dessert deux parkings existants et les places de stationnement sur les futurs bâtiments) , le sentier littoral pédestre (qui devient au niveau du port une promenade minérale protégée des automobiles offrant des vues en belvédère sur l'étang), le traitement paysager du talus existant (principalement par l'intégration « troglodyte » des bâtiments), la promenade existante Marius Argeme (remise en valeur par sa surélévation, permettant l'accès des usagers aux quais comme aux bâtiments et bien sûr la déambulation), l'augmentation du nombre de places de stationnement (qui règlera la question du stationnement sauvage).

CE : retenons que le projet est favorable à une amélioration du cadre de vie : aller vers la certification « Ports propres » est un gage de bonne prise en compte des enjeux environnementaux, en particulier l'atteinte au bon état des masses d'eau et la collecte et le traitement dans des filières adaptées des déchets du port -dont les déchets dangereux- et ceux issus de l'exploitation des navires ; la réorganisation des espaces de la pêche professionnelle comme des sports nautiques est propice à un fonctionnement amélioré et au développement de ces activités ; les risques naturels sont pris en compte ; le parti d'aménagement est réfléchi et intègre bien l'ensemble des contraintes. Le traitement architectural et paysager est soigné.

Restent la question de l'accès en transports collectifs, l'absence d'analyse de la contribution du projet à l'émission de gaz à effets de serre, ainsi que celle du dommage des pollutions sonores accrues du fait de l'augmentation du trafic routier et maritime et de l'activité sur le port.

39. MESURES DE SUIVI

Un dispositif de suivi scientifique est prévu pour mettre en évidence les phénomènes de colonisation par la faune et la flore, la colonisation par l'ichtyofaune, les crustacés et les juvéniles, la dynamique de conquête des ouvrages, le maintien du bon état de vitalité des espèces sensibles et/ou protégées.

Il comprend

- Un suivi de la station de Limonium (un passage d'un botaniste une fois par an pendant 5 ans)
- Un suivi de la Zostère naine (un passage d'un botaniste deux fois par an et une fois par an en périodes alternées pendant 5 ans).

La MRAe recommande de définir précisément le suivi de l'ensemble des mesures en faveur du milieu naturel et d'allonger la durée de ce suivi pour s'assurer de l'efficacité des mesures d'évitement des stations de Limonium et de zostères naines sur le long terme.

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage indique : « Les fiches figurent dans l'étude d'impact ; le suivi des habitats et des espèces terrestres sera complété : la durée de suivi est portée à 10 ans ... ; en ce qui concerne la zostère en milieu lagunaire, le suivi est porté à 9 ans ».

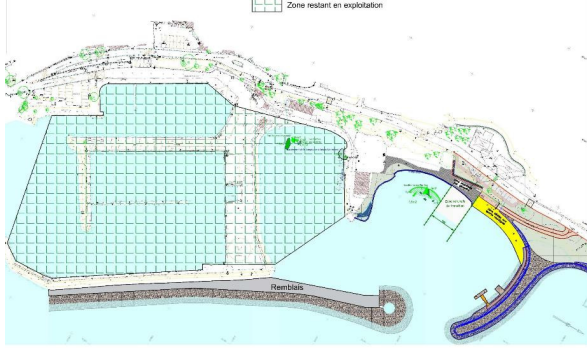

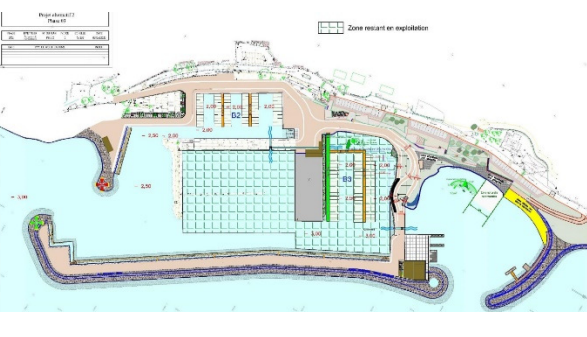
- Un suivi de l'efficacité du massif poreux (suivi par une équipe de trois personnes à raison d'un contrôle avant le début du chantier, d'un suivi l'été suivant la fin des travaux maritimes, et ensuite d'un suivi tous les deux ans pendant 8 ans)
- Un suivi de l'efficacité des dispositifs de traitement des eaux (protocole et suivi de maintenance des unités de traitement des eaux, autosurveillance du rejet de l'aire de carénage avec campagne de prélèvements et d'analyses, suivi régulier du dégrilleur de lavage des filets de pêche...)

- Il conviendra d'ajouter, selon la recommandation de la MRAE, des mesures de suivi de la dynamique hydro-sédimentaire (afin d'identifier un éventuel phénomène d'érosion du littoral à moyen et long terme).

CE : Ce dispositif de suivi scientifique est essentiel pour mesurer l'atteinte des objectifs environnementaux relatifs à la flore et à la faune ainsi qu'à la qualité des eaux. Il permet en outre de tirer des enseignements sur l'efficacité des choix techniques opérés. L'arrêté d'autorisation devra en reprendre les modalités tout en augmentant à une dizaine d'années le suivi des espèces protégées.

3.10. IMPACTS DU CHANTIER

La durée prévisionnelle des travaux est de 16 mois au minimum. L'objectif étant de maintenir le port en exploitation, les travaux seront mis en œuvre en quatre phases successives.

<p>Phase 1 : travaux sur l'anse naturelle au Nord et la digue au large. Pendant la première phase des travaux, l'ensemble du port et de la zone nautique restent en exploitation, à l'identique.</p> <p>Création d'un épi de protection, traitement de la berge et de la rive de l'anse naturelle, reprofilage du talus de la zone paysagée, annexe de l'école de voile, digue du large</p>	
<p>Phase 2 : travaux sur l'anse naturelle au Nord, la digue au large et la création du bassin 3. Pendant cette phase, le port reste en exploitation et la nouvelle zone nautique est mise en exploitation.</p> <p>Démolitions préalables, création du bassin 3, (accès à la digue du large, pontons flottants), achèvement de la digue au large, premier linéaire de quai, création zone handisport, construction du bâtiment de l'école de voile, démolition de l'extrémité de l'ancien môle principal et prolongement du chenal.</p>	
<p>Phase 3 : travaux sur le bassin 2, le port partie « terrestre » et l'entrée du port. Pendant la phase 3 des travaux, le bassin 3 est mis en exploitation et le bassin 1, reste utilisé, dans sa configuration initiale.</p> <p>Construction capitainerie et commerces, poursuite quai de la digue du large, création aire de carénage, point propre, nouvelle cale de mise à l'eau, terre-pleins et quais du bassin 2, contre-jetée, quai navette et bâtiment d'attente des passagers.</p>	

Phase 4 : travaux principalement sur le bassin 1 et le port partie « terrestre ».
 Pendant la phase 4 des travaux, les zones terminées pendant les phases précédentes sont en exploitation (école de voile, bassin 3, bassin 2, quai de la digue du large).

Construction des deux bâtiments associations, démolition des ouvrages du bassin 01 et sa reconstruction complète, aménagement de la zone des pêcheurs, mise en œuvre des équipements de la zone de carénage.

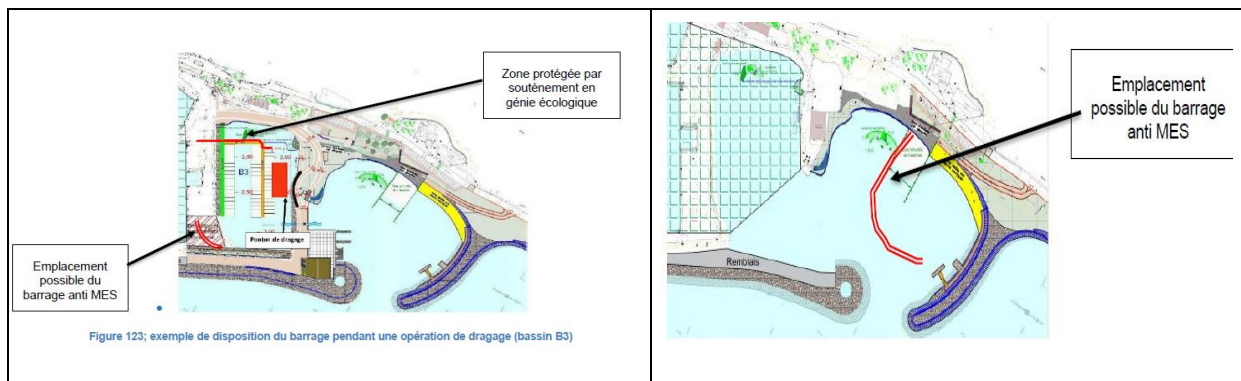


Les principaux impacts des travaux concernent les risques de destruction ou de dégradation des herbiers de zostère, du piétinement du Limonium, de contamination chimique des eaux de baignade, de nuisances de bruit, et la perturbation de certains usages.

1. Risque de destruction et/ou dégradation des herbiers de zostère naine.

Le risque de **destruction** lors des travaux sera pallié, après repérage par un biologiste plongeur, par une matérialisation des stations à l'aide d'une ligne de corps morts préservant une zone de transition de 20 mètres minimum. La **dégradation**, voire l'asphyxie, peut être liée à l'augmentation de la turbidité du fait de la remise en suspension des sédiments (à l'occasion des démolitions d'ouvrages maritimes, du fonçage des pieux, du forage, des dragages, de la manipulation des enrochements et des fuites de laitance). Pour réduire ce risque, il est prévu d'une part une surveillance et d'autre part la mise en place de dispositifs filtrants : rideau anti-turbidité sur les zones de travaux, écrans anti-MES, écran de confinement spécifique afin d'éviter la mise en suspension.

Exemples de pose d'écrans anti-MES



2. Risque de piétinement du Limonium.

Le risque est élevé. Pour préserver les stations il est prévu avant le début des travaux un nouveau recensement et le pointage précis de la station comptant le plus d'individus, puis le balisage à l'aide de jalons, piquets, bâches à au moins 1,5 m, la pose d'un géotextile le long des voies de circulation des engins de chantier et des panneaux d'information pour sensibiliser les ouvriers.

3. Risque de contamination chimique des eaux.

Ce risque est lié à la remise en suspension de sédiments pollués par cuivre, fluorène, TBT... notamment à l'occasion des dragages. Les mesures prévues consistent à décanter et évacuer les sédiments

dragués et à confiner la zone de travaux en cours. La contamination des eaux de l'anse naturelle par les eaux portuaires devrait être évitée du fait du dispositif du système d'avivement.

4. Risques de pollutions diverses

La prévention des risques de pollutions dus en particulier à des écoulements accidentels d'huiles, graisses et hydrocarbures ainsi que la gestion des déchets de chantier font l'objet de plusieurs dispositions : zones dédiées et protégées pour l'entretien des engins de chantier et le stockage du matériel, bacs de rétention et kits anti-pollution pour les hydrocarbures...

5. Perturbations d'usages

Elles concernent principalement

/ la plaisance et le trafic maritime qui seront dérangés par les travaux, mais la continuité d'activité est maintenue. Il est prévu des mesures d'information concernant les périodes de travaux, des balisages provisoires, des mesures de sécurité spécifiques (bouées, lignes de vie...) pour la protection des enfants de l'école de voile ;

/ les nuisances sonores liées à la présence d'engins et de camions sur le port et les risques de pollution des sols du fait des déchets du chantier qui pourraient être relativement mineurs dès lors que les engins sont aux normes et la réglementation respectée.

/ et surtout le trafic routier dont l'impact sera fort pour les riverains. Impact sonore à l'évidence dû à l'importance de ce trafic de poids lourds et à la proximité des habitations, impact sur la desserte de ces habitations compte tenu de l'étroitesse des voies. L'étude d'impact ne donne aucune simulation des émissions de bruit dans le contexte concret du quartier et donc des nuisances acoustiques. Elle ne dit pas comment vont être réglés les problèmes de circulation, sauf à mentionner, p 262, un « système d'alternat » tout en affirmant que « les rotations seront limitées » alors que plus loin, page 265, il est dit que le nombre de rotations de camions sera de 30 par jour pour les deux premières phases du chantier (et 20 ensuite). 60 passages quotidiens de camions entre 8 h et 17 h, sur une voirie très étroite et en partie sinueuse, mérite une simulation précise des perturbations entraînées, que l'étude d'impact ne fournit pas.

6. Assistance

Le chantier sera suivi par un écologue qui s'assurera que les entreprises limitent au maximum leurs impacts sur les milieux naturels, la faune et la flore. Une phase en amont du chantier permettra de mettre à jour le repérage des stations de Limonium et de Zostères naines et de rédiger un cahier des prescriptions écologiques. Avant le chantier, il sera procédé à la sensibilisation des entreprises et au balisage des stations d'espèces protégées. Pendant le chantier, l'écologue suivra et assistera les entreprises dans la bonne mise en œuvre des mesures. Ce dispositif est essentiel au bon respect environnement des travaux.

7. Période du chantier

Pour éviter le dérangement et la destruction d'espèces, le planning prévoit un démarrage des travaux terrestres de débroussaillage et abattage des arbres entre septembre et mars pour tenir compte de la période de nidification des oiseaux, et entre septembre et octobre pour les travaux terrestres et aquatiques pour les dragages, construction de digues, destruction du bâti... pour tenir compte de la période critique pour les civelles et la période d'hibernation des reptiles.

CE : Le chantier est bien conçu pour éviter le plus possible les impacts sur place et les mesures visant à réduire les impacts résiduels sont correctement définies. Elles nécessitent d'être mises en œuvre avec précision et surveillées. On insiste ici particulièrement sur le rôle des écologues dont l'assistance dans la période de chantier sera déterminante (pour le repérage et le balisage des stations, la rédaction de cahiers de prescriptions écologiques, la sensibilisation des entreprises aux enjeux écologiques, le suivi et l'aide aux entreprises).

Mais le dossier ne mesure pas précisément ce que seront les nuisances acoustiques et les perturbations d'usages, en particulier de circulation, provoquées par le passage de 60 camions par jour sur une voirie étroite et en partie sinueuse. Il s'agit d'une lacune importante de l'étude d'impact. *Le maître d'ouvrage apportera par la suite en réponse à mon procès-verbal des informations complémentaires (cf chapitre 8).*

3.11 SYNTHÈSE ET BILAN DE LA DÉMARCHE « ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER »

Avant d'examiner l'ensemble des mesures prises au titre de la démarche ERC il faut rappeler que le projet étudié dans l'étude d'impact avait subi préalablement plusieurs modifications favorables à la prise en compte de l'environnement : abandon du premier projet d'extension au large puis étude de trois variantes intégrant l'extension du port vers le nord avec la création d'un nouveau bassin à la place des anses naturelles et déplacement de l'activité nautique vers l'anse immédiatement plus au nord ; et finalement choix d'une de ces variantes, ajustée pour ne pas détruire les espèces protégées présentes sur le site (cf §33 les différents scénarios).

Ce projet une fois retenu, tout un ensemble de mesures ont été définies permettant d'éviter des impacts négatifs et de réduire les impacts résiduels.

Nous reprenons ici la catégorisation des mesures proposée dans l'étude d'impact.

Mesures d'évitement

/ mise en défens de la station de Limonium (par enclos de protection)

/ mise en défens des herbiers de zostères naines (par balisage des stations, indication d'une zone de transition autour des herbiers, zone d'interdiction de navigation entre la mise à l'eau de l'école de voile et le terre-plein entre les deux anses)

Mesures de réduction

/ adaptation des éclairages pour limiter la gêne causée aux chiroptères (détecteurs de luminosité et de présence, orientation vers le bas des luminaires)

/ replantation d'une quinzaine d'arbres le long des aménagements terrestres pour réduire la perte de gîtes potentiels de chiroptères occasionnée par l'abattage dans le cadre du projet de 11 arbres

Mesures de réduction pour la période de chantier

/ adaptation des périodes de démarrage et du phasage des travaux à la phénologie des espèces les plus concernées d'oiseaux, de reptiles et de poissons

- / réduction du risque de destruction ou de dégradation des zostères naines (pose d'une ligne de corps morts préservant une zone de transition de 20 m ; dispositifs filtrants pour limiter la turbidité de l'eau)
- / réduction du risque de piétinement du Limonium par le balisage et la pose d'un géotextile le long des voies de circulation, après nouveau recensement des individus
- / prévention des pollutions accidentelles (concerne principalement la localisation du stockage des produits polluants et des engins de chantier)
- / gestion des matières en suspension : rideau anti turbidité, écrans anti MES, écran de confinement spécifique)
- / assistance d'un (ou deux) écologue(s) auprès des entreprises (sensibilisation, suivi spécifique des zones mises en défens, vérification du bon état des dispositifs de protection des milieux naturels, adaptations des prescriptions...)
- / mesures de suivi par des écologues tout au long du chantier

Mais comme souligné ci-dessus les perturbations acoustiques et d'usages, en particulier de circulation, pour le voisinage ne sont pas simulées et aucune mesure précise n'est donc définie pour les réduire.

Mesures d'accompagnement

- / mesures de sensibilisation et de communication (en directions des usagers, promeneurs et navigateurs)
- / mesures favorables aux juvéniles (massif poreux et corps morts spécifiques pour les ancrages, côté anse naturelle, avec dispositifs d'accroche pour les espèces sessiles)

Mesures de suivi

- / Suivi de la station de Limonium (un passage tous les ans pendant 10 ans)
- / Suivi de la zostère naine (un ou deux passages par an, avec alternance, pendant 9 ans)
- / Suivi de l'efficacité du massif poreux
- / Suivi de l'efficacité des dispositifs de traitement des eaux (maintenance des unités de traitement, autosurveillance du rejet de l'aire de carénage, entretien et maintenance de la fosse de lavage des filets de pêche)

Ces mesures mises en œuvre, les impacts résiduels pourraient être très faibles et ne pas justifier de mesure de compensation.

Toutefois, si le suivi de la zostère naine concluait à une disparition des herbiers, il conviendrait que le maître d'ouvrage s'engage à participer à une campagne de replantation sous la direction des scientifiques concernés. Ce sera l'objet de l'une de nos recommandations.

CE : Je partage l'affirmation de l'étude d'impact qui estime que le bilan environnemental est amélioré par rapport à la situation actuelle, compte tenu des éléments suivants :

- préservation des espèces protégées faune et flore terrestre et lagunaire
- suivi des stations de Limonium et Zostères naines sur 9 à 10 ans (selon les nouveaux engagements du maître d'ouvrage) après l'achèvement du chantier

- création d'habitat pour juvéniles sous le ponton 1 et mise en place d'un suivi ichtyologique
- amélioration de la qualité des eaux : avivement, unités de traitement des eaux sur l'ensemble des terre-pleins et déshuileur/décanteur lamellaire sur l'aire de carénage, dégrillage et lavage des filets, collecte des eaux grises et noires
- création d'un point propre et de déchetteries
- réduction des nuisances sonores dans la zone de carénage
- mise aux normes des équipements (grue de manutention...), réduction des pollutions (air et sol)

Toutefois, ce bilan doit être nuancé dès lors que les habitants du quartier vont subir pendant toute la période du chantier une gêne importante au plan des nuisances acoustiques et des usages, en particulier de circulation, provoquée par le passage d'une soixantaine de camions par jour, sur des voies étroites, en partie sinueuses, pas conçues pour un tel trafic. Cette question devra être précisée par une évaluation des nuisances acoustiques, par une simulation de la durée de passage des camions et par une proposition d'organisation de la circulation compatible avec la vie quotidienne des habitants du quartier. Il sera souhaitable que ces précisions techniques fassent l'objet d'une concertation.

CHAPITRE 4

L'INTÉRÊT GÉNÉRAL DU PROJET

Par délibération du 18 mai 2018, la Métropole Aix-Marseille-Provence a engagé la procédure de déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme d'Istres afin de permettre la réalisation de l'aménagement de l'extension du Port des Heures Claires.

La déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLU porte sur le projet de réaménagement, d'extension et de valorisation du Port des Heures Claires ainsi que sur l'extension de la zone UP affectée aux activités portuaires et nautiques (+2ha) et sur la suppression d'un Espace Boisé Classé (EBC) de 0,16 ha.

La déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLU a fait l'objet, le 28 mai 2019, d'un examen conjoint de l'Etat, du Territoire et des personnes publiques associées conformément à l'article L153-54 du Code de l'urbanisme.

Nous examinons ici en quoi le projet répond à un intérêt général. Dans le chapitre suivant nous étudierons les modifications proposées du PLU pour rendre possible la réalisation du projet.

41. DÉCLARATION DE PROJET

Dans sa délibération, la Métropole justifie ainsi l'intérêt général du projet.

Motivations et raisons d'être du projet :

« Indispensable à la revitalisation de la ville d'Istres, la revalorisation et l'extension du Port des Heures Claires constituent un des axes majeurs des réflexions menées par la ville. Positionné au Sud-Est de la ville, sur les rives de l'Etang de Berre, ce port est un site attractif (comprenant 2 bassins, une aire de carénage et une base nautique) confronté à différents défis : saturation du port, besoin d'adaptation aux exigences de sûreté et de sécurité imposées par les normes en vigueur, amélioration de la gestion des déchets et de l'entretien des bateaux pour répondre aux exigences de la certification européenne Ports propres ainsi que gérer et sécuriser les flux de personnes et de véhicules. »

Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement :

Les incidences potentielles identifiées de ce projet sur l'environnement sont les suivantes :

-Incidences sur les sols :

/ la surface totale du projet est de 56 846m² dont 4 779 m² pour le volet terrestre et 52 067m² pour le volet portuaire (8 600 m² de mouillage), soit une augmentation de 3 000m² environ.

/ en phase travaux : En ce qui concerne les fonds marins, les sédiments sont pollués : le dragage et les fouilles seront réalisés en prenant toutes les précautions nécessaires pour éviter tout risque de diffusion des polluants (écran anti-MES et évacuation en décharge contrôlée)

/ les zones de stockage et d'installation des engins de chantier seront équipées de rétention afin d'éviter tout risque de pollution du milieu

-Incidences sur la ressource en eau :

/ En phase travaux, la consommation d'eau est d'environ 1m3/ jour, ce qui ne représente pas une grande proportion par rapport aux usages du port (sanitaires...)

/ En phase d'exploitation : la consommation d'eau sera sensiblement augmentée du fait du développement de l'activité, amélioration des services et augmentation du nombre de mouillages.

-Incidences sur les milieux naturels et la biodiversité Faune et Flore

/ Milieu terrestre : Conservation de la station de Limonium de Provence (balisage pendant les travaux et mise en valeur de la zone paysagère aménagée), conservation des boisements et gîtes pour les chiroptères.

/ Milieu marin : transplantation ou déplacement des herbiers de zostères préalablement au démarrage des travaux, surveillance et limitation de la turbidité en phase travaux

-Incidences sur le paysage

/ Intégration paysagère soignée (bâtiments type troglodyte intégrés à la falaise) et suppression des bungalows et hangars préfabriqués détériorés

/ Prise en compte du cône de visibilité du monument historique,

/ Limitation de l'extension portuaire vers le large, côte d'arase conservée

/ Remise à l'état naturel de l'ancienne zone de stockage et école de voile

/ Mise en valeur de l'espèce protégée Limonium grâce à un aménagement paysager

-Incidences sur les risques et nuisances

/ En phase travaux : mise en œuvre d'une barrière acoustique au niveau de l'aire de carénage pour limiter les nuisances sonores, isolation acoustique des bâtiments (cloisons et portes)

/ A terme : Risque de submersion (augmentation du niveau de la mer) pris en compte dans la conception des nouveaux ouvrages : réhausse des quais ; barrière anti-bruit tout autour de l'aire de carénage afin de ne pas importuner les riverains,

-Incidences sur la qualité de l'air

/ En phase travaux : optimisation des trajets (camions, engins) pour limiter les impacts sur la qualité de l'air (réemploi des enrochements et déblais de démolition), utilisation d'engins aux normes en termes de rejet

/ En phase d'exploitation : faible augmentation du nombre de mouillages, flotte constituée essentiellement de voiliers impact négligeable.

Les « motivations et raisons d'être » du projet sont peu développées. Il est vrai qu'il s'agit à ce stade de la procédure de la prescription d'une déclaration de projet qui sera formalisée et, le cas échéant, complétée et/ou modifiée à l'issue de l'enquête publique.

Examinons maintenant si le projet présente un intérêt général.

42. L'INTÉRÊT GÉNÉRAL DU PROJET

L'analyse de l'intérêt général du projet se base sur les **objectifs poursuivis**, tels qu'exposés dans l'évaluation environnementale ou la déclaration de projet, sur l'analyse à laquelle le commissaire enquêteur procède sur les **questions thématiques** que pose la Métropole dans sa déclaration et sur le **bilan avantages/inconvénients** qu'il en dresse.

42.1 Objectifs poursuivis

- développer l'attractivité économique (création du 3ème bassin, création de locaux à destination des associations et de l'école de voile, création d'un poste d'accueil pour la navette à passagers, création de commerces, mise aux normes de l'aire de carénage et des moyens de manutention),
- améliorer le fonctionnement et l'exploitation (séparation des usages entre la plaisance, l'initiation à la voile et aux sports nautiques et le transport des passagers),
- favoriser une intégration paysagère et urbaine (projet architectural avec incorporation des bâtiments dans la falaise assurant ainsi le soutènement de la voirie supérieure et la création d'espaces piétonniers et de parkings, remise à l'état naturel des anciennes zones de stockage de l'école de voile),
- promouvoir un développement sociétal (création d'un pôle nautique dédié aux PMR (Personnes à mobilité réduite), réhabilitation de la base nautique à destination du jeune public de la commune),
- protéger l'environnement (création d'un système général de points propres, implantation d'un système de barrière acoustique pour l'aire de carénage, mise en œuvre d'un dispositif de nurserie artificielle pour la protection des juvéniles de poissons, valorisation et protection de la flore protégée, remise à l'état naturel d'un épi littoral précédemment utilisé par l'école de voile),
- améliorer les conditions d'accueil des pêcheurs, les conditions de vente du poisson ainsi que les conditions d'entretien et de maintenance des filets (bassin de lavage avec traitement de l'effluent et rampe de séchage).

42.2 Thèmes d'analyse de l'intérêt général

La Métropole propose plusieurs thèmes d'analyse de l'intérêt général du projet.

- Le développement touristique

L'étang de Berre souffre d'une image négative et son attractivité touristique est faible, sauf celle, bien identifiée, de Martigues. Cette image ne pourra s'améliorer qu'à raison des efforts de réhabilitation entrepris sous l'égide notamment du Gipreb et grâce peut-être un jour au classement de l'étang au titre des sites Unesco. Les activités de baignade, nautisme, pêche sont donc essentiellement celles des habitants et riverains. Cela est d'autant plus net pour la plaisance, les ports, sauf celui de Martigues, étant trop éloignés de la mer pour servir de réelle compensation à la saturation des ports du littoral. L'augmentation de la capacité du port des Heures Claires et sa modernisation représenteront une faible contribution à l'attractivité touristique.

- Le développement de l'économie

Le port génère quelques emplois directs (9 postes, dont 7 occupés en 2021), le projet prévoit la création de deux commerces. Il apporte, sur le plan économique, une amélioration des conditions de travail des pêcheurs professionnels. La fréquentation accrue du port du fait de son agrandissement et de sa modernisation bénéficiera aux commerces et aux restaurants voisins. Les « retombées » économiques des activités de voile ne sont pas liées à l'extension et la modernisation du port.

- La vie associative

Trois clubs utilisent le port et son école de voile, qui comptent 350 licenciés, soit 15 % des adhérents recensés sur l'ensemble de l'étang. Une vingtaine de compétitions sont organisées chaque année.

Une de ces associations compte une section handisport avec quelques licenciés et qui accueille toute l'année des groupes de jeunes en situation de handicap. Le nouveau plan d'eau destiné aux activités de voile sera mieux sécurisé vis-à-vis des flux de navigation et les personnes à mobilité réduite (PMR) y trouveront des conditions d'accueil améliorées (pontons spécifiques de mise à l'eau, potence d'embarquement, plateforme flottante de mise à l'eau).

- La restauration, la préservation et la mise en valeur du milieu naturel et des paysages

Ce thème rassemble l'ensemble des éléments analysés dans l'étude d'évaluation environnementale : préservation du milieu par la collecte et le traitement des eaux, la collecte des déchets, la préservation des espèces protégées (Limonium et zostères naines), un parti d'aménagement paysager respectant l'identité générale du site et imaginaire...

Rappelons ici ma conclusion de l'analyse des effets environnementaux (p 45) : « Retenons que le projet est favorable à une amélioration du cadre de vie : aller vers la certification « Ports propres » est un gage de bonne prise en compte des enjeux environnementaux, en particulier l'atteinte au bon état des masses d'eau et la collecte et le traitement dans des filières adaptées des déchets du port -dont les déchets dangereux- et ceux issus de l'exploitation des navires ; la réorganisation des espaces de la pêche professionnelle comme des sports nautiques est propice à un fonctionnement amélioré et au développement de ces activités ; les risques naturels sont pris en compte ; le parti d'aménagement est réfléchi et intègre bien l'ensemble des contraintes. »

- La gestion des risques

Les risques naturels (submersion et affaissements ou éboulements) sont bien pris en compte par la surélévation des quais et les dispositifs de reconstruction des bâtiments. Les risques liés à la mobilité des PMR sont réduits par plusieurs modalités d'aménagement (cheminements accessibles, accès aux cales de mise à l'eau et mise aux normes des bâtiments). La séparation des usages entre plaisance, voile et sports nautiques et transport de passagers règle la question de collisions éventuelles.

- L'amélioration de la mobilité

L'intermodalité sera mise en œuvre dès lors que sera mise en place la navette maritime permettant des déplacements pendulaires avec l'aéroport de Marignane (et au-delà pour acheminer les passagers vers les principaux pôles d'emploi, dont Eurocopter) et que les quais de la navette maritime seront reliés par une navette de bus au futur parc-relais du plateau des Heures Claires. Remarquons toutefois que seul le quai maritime fait partie du projet que nous analysons et que tous les autres équipements ou services ne sont à l'heure actuelle que des hypothèses.

Comme indiqué ci-dessus le confort des circulations pour les personnes à mobilité réduite sera amélioré.

L'accroissement du nombre de places de stationnement pour les véhicules et la création d'une trentaine de places pour les vélos devrait diminuer les dysfonctionnements constatés en période estivale.

42.3 Bilan avantages/inconvénients/coût

Au **bilan positif** du projet au regard de l'intérêt général, il convient de noter :

- La rénovation d'un équipement public important afin de le rendre **plus fonctionnel pour l'ensemble de ses usagers et plus propre** au regard de la qualité des eaux et de la collecte des déchets

- La **qualité** architecturale, paysagère et semi-urbaine **du parti d'aménagement** qui améliore l'aspect du port et **bonifie ce quartier de la ville d'Istres**
- Une **prise en compte efficace des risques naturels** (submersion, effondrements)
- L'amélioration des **conditions de travail des pêcheurs**
- L'amélioration des **conditions d'accès et de mobilité des personnes en situation de handicap**
- La **sécurisation des déplacements** maritimes et terrestres
- Un bilan environnemental global positif

Au titre des **inconvenients**, il faut ranger

- La contribution du projet à une **émission supplémentaire de gaz à effets de serre**, dont je regrette qu'elle n'ait pas été évaluée, inévitable dès lors que le port voit sa capacité d'accueil et le nombre de places de stationnement de véhicule quasiment doublées.
- Les **gênes et nuisances de circulation et de bruit pour les riverains** dues au surcroît de circulation automobile, elles non plus pas estimées, mais certaines en période d'affluence, qu'une navette de bus ne résoudra que partiellement.

Le **coût du projet** est de 17,4 M€ HT (valeur décembre 2020).

CE : Ainsi le projet conduit à moderniser et valoriser un grand équipement public, ainsi que le quartier de la ville dont il constitue le point central. Il participe, du fait de la collecte des eaux et des déchets, à la réhabilitation de l'étang de Berre. Par ses dispositions d'aménagement et de construction, il pallie les risques naturels, améliore les conditions d'accès et de mobilité des PMR, favorise des déplacements sécurisés. Il répond aux besoins des usagers des activités nautiques et de plaisance, des pêcheurs professionnels, des associations. Il ne met pas en cause le parti d'aménagement du PLU.

Ses principales incidences environnementales ont été prises en compte, évitées ou réduites pour l'essentiel, même si quelques précisions restent nécessaires.

Quant à la gêne pour le voisinage, elle est indéniable compte-tenu en particulier du surcroît de circulation automobile, peu atténuée par des transports collectifs. Des précisions devront être apportées à ce sujet.

J'estime que le bilan coûts-avantages penche nettement en faveur du projet ; il valorise un bien public, il répond aux besoins des populations concernées par son usage.

L'intérêt général du projet d'extension du port des Heures Claires doit être reconnu.

CHAPITRE 5

LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU

Rappel de la procédure : la déclaration de projet (DP) emportant modification du PLU a été prescrite par délibération de AMP le 18 mai 2018. Elle a donné lieu à examen conjoint le 28 mai 2019 de l'Etat, du Conseil de territoire et des personnes publiques associées. Après l'enquête publique et nouvel avis du Conseil de Territoire et de la commune, la Métropole se prononcera sur l'intérêt général du projet en approuvant la déclaration de projet. Cette approbation entraînera de fait la mise en compatibilité du PLU (MEC).

Examinons en conséquence si le projet est compatible avec les documents d'« encadrement » et d'orientations d'échelle supérieure et avec les servitudes publiques ; puis ce qui devrait changer dans le PLU adopté le 26 juin 2013 pour rendre le projet réalisable.

51. DOCUMENTS D'ORIENTATIONS ET SERVITUDES

Dans la mesure où la zone dévolue au port et à ses activités ne change pas de nature, aucun des documents d'« encadrement » ne s'oppose au projet ; c'est ainsi le cas pour les plans et programmes DTA, SCOT Ouest Etang de Berre, PDU, contrat de milieu, Plan Climat Energie Territorial, Schéma régional de cohérence écologique, plan de gestion des déchets, schéma des carrières... Parmi ceux qui fixent des orientations dont il faut vérifier qu'elle sont bien prises en compte figure en particulier le SDAGE Rhône-Méditerranée.

Autre document qui s'impose au titre des servitudes publiques, le Plan de prévention des risques naturels prévisibles Mouvements de terrain.

51.1 SDAGE


Comme le souligne le rapport consacré à la DP et MEC, trois orientations fondamentales du Sdage concernent plus particulièrement le projet :

L'orientation 5A « poursuivre les efforts de lutte contre les pollutions d'origine domestique et industrielle ». Cette orientation est appliquée dans le projet grâce aux dispositifs retenus de collecte et de traitement des eaux de ruissellement et des eaux vannes des navires

L'orientation 5C « lutter contre les pollutions par les substances dangereuses » est prise en compte dans les modalités de maniement et de stockage des sédiments.

L'orientation 6A « agir sur la morphologie et le décloisonnement pour préserver et restaurer les milieux aquatiques » : ici sont en jeu l'écoconception de certains ouvrages (comme le musoir récif poreux sous le ponton 1) et l'évolution du trait de côte du fait de la construction de nouveaux ouvrages en mer (digues). Sur ce point il faut noter la position de la MRAe : *La MRAe recommande de compléter le volet de l'étude d'impact relatif aux incidences du projet sur la limitation de l'artificialisation du littoral en cohérence avec les objectifs du SDAGE* (cf § 37).

51.2 Plan de prévention des risques Mouvements de terrain

 <p>Le plan de prévention des risques (PPR) pour les mouvements de terrain est divisé en zones de risque. Une légende indique que la zone bleue (à gauche) correspond à un risque élevé et la zone rouge (à droite) à un risque très élevé. Le plan est divisé en zones d'urbanisme : NL (Nouveau Littoral), UP (Urbanisme Portuaire) et UDmt (Urbanisme du Domaine Maritime). Des numéros de parcelles (54, 22, 23) sont indiqués.</p>	<p>Deux zones y sont définies : la zone rouge (risque très élevé) où les constructions sont interdites et la zone bleue (le risque y est élevé) où les constructions sont soumises à des prescriptions particulières.</p> <p>Aucune construction prévue n'est en zone rouge. Pour une partie d'entre elles, les constructions sont en zone bleue. Elles devront respecter les prescriptions du PPR.</p> <p>Le parti d'aménagement du port ne contrevient pas au zonage et aux dispositions du PPR.</p>
--	---

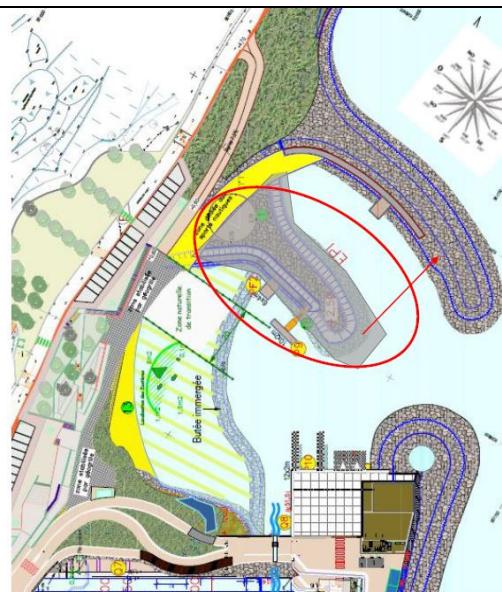
52. ZONAGE

Deux éléments imposent une modification du zonage :

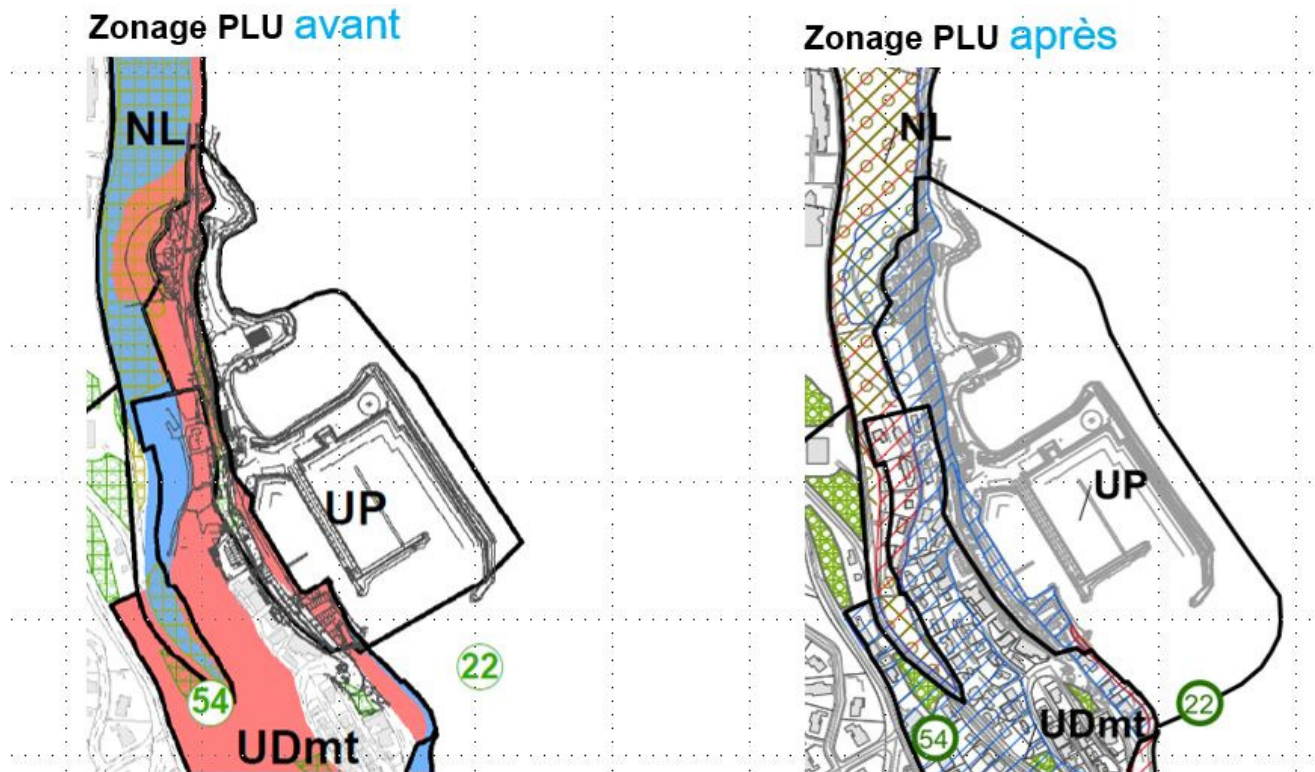
- L'extension de la zone UP (affectée aux activités portuaires, nautiques et balnéaires) qui passe de 5 à 7,4 ha, soit une augmentation de 2,4 ha sur le Domaine public maritime (DPM). Cette augmentation correspond à l'extension du port, en particulier vers le nord ; elle est, bien sûr, indispensable au projet.

A ce sujet la MRAe remarque que le rapport de présentation n'explique pas l'augmentation de 0,4 ha par rapport au dossier précédent (du 2 novembre 2019) et ...ne localise pas non plus la zone concernée.

Le MO répond que l'évolution des surfaces et parallèlement de la zone UP est liée à la protection des espèces protégées (zostères) et fournit plusieurs images expliquant la nécessité de reporter vers le nord l'épi de protection de l'anse pour redonner à l'école de voile le [même] linéaire d'accès à l'étang. L'image ci-contre explique très bien cette évolution.



- La suppression de deux espaces boisés classés (EBC) pour une superficie totale de 1670 m², en raison selon le maître d'ouvrage, d'une part d'arbres (pins d'Alep) présentant un risque de chute et, d'autre part, d'arbres qui empêcheraient la construction de certains bâtiments adossés à la route ou construits en partie sous la route. Le maître d'ouvrage indique qu'il remplacera ces arbres par d'autres espèces pour contribuer au parti pris paysager. Nous avons vu ce point dans le chapitre 3 (§38.6)



Zonage du PLU avant/après avec le fond cadastral du port existant

CE : la modification proposée du zonage est nécessaire à la réalisation du projet.

53. RÉGLEMENT

Le règlement est simplifié et allégé. Souvent parce que la maîtrise publique du projet ne rend pas nécessaire de réglementer (exemple : l'article UP8 « implantation des constructions les unes par rapport aux autres » n'est plus réglementé), d'autre fois car l'expression de la règle est plus simple (exemple : UP10 « hauteur des constructions »).

Le **caractère de la zone UP** est défini plus précisément que dans le règlement actuel (où il est écrit que « la zone UP est affectée aux activités portuaires, nautiques et balnéaires ») : *La zone UP est destinée à l'accueil des activités portuaires, professionnelles et de plaisance, aux activités nautiques, aux activités de pêche professionnelle ainsi qu'à la vente directe de leurs produits.*

Sont également permis, les constructions à usage de services, loisirs, commerces, etc., ainsi que les ouvrages et équipements liés et nécessaires à l'exploitation et à l'animation du port et de ses abords ou ayant vocation à améliorer, développer ou dynamiser le port et ses abords.

3 articles sont réécrits :

L'article UP2 pour permettre les constructions prévues dans le projet, **l'article UP11** pour le rendre plus lisible et apporter des précisions sur les façades, toitures et clôtures, dans l'idée de contribuer à une insertion paysagère de qualité, et **l'article UP13** sur les espaces libres et les plantations, la rédaction actuelle ne permettant pas de réaliser le projet

CE : les modifications du règlement permettent la réalisation du projet et sa simplification le rend plus lisible.

54. AVIS À PRENDRE EN COMPTE

54.1 Avis de l'Agence régionale de santé

L'ARS dans un message électronique cité dans le compte-rendu de l'examen conjoint demande que soient portées un certain nombre de précisions aux articles suivants :

/ **Article UP4** -desserte par les réseaux / 4.3 Assainissement / Eaux pluviales : compte tenu de l'implantation dans la région du moustique tigre, la présence d'eau stagnante présente un risque : la DRASS indique que l'article UP4 doit préciser :

- *Pour les bassins de gestion des eaux enterrés : ils ne doivent pas permettre l'entrée, la ponte et le développement des moustiques.*
- *Pour les ouvrages de gestion des eaux à ciel ouvert : Le temps de séjour ne doit pas dépasser 72h. Des mesures (larvicide, création de courant, etc...) ou l'apport d'auxiliaires (larve d'odonates ou poissons) doivent permettre de limiter la prolifération des moustiques. »*

/ Pour les mêmes raisons l'article **UP11** – Aspect extérieur / 11.2 Toitures doit préciser :

- *Les toitures devront présenter une pente minimale de 5% garantissant l'évacuation des eaux pluviales vers le réseau ou la pleine terre (espaces verts) afin de ne pas favoriser la stagnation des eaux pluviales.*
- *La nature des matériaux utilisés doit limiter la stagnation et rendre l'entretien possible. Les équipements installés ne doivent pas s'opposer à l'écoulement de l'eau. »*

/ Enfin, pour contribuer à minorer l'exposition de la population aux pollens présents dans l'air ambiant, l'article **UP13** – Espaces libres et plantations doit mentionner que :

- *toute plantation devra préférer la plantation d'essences végétales régionales/locales variées et d'éviter de planter des espèces exogènes, envahissantes ou allergisantes ».*

Par ailleurs, l'ARS alerte sur la nécessité d'un entretien et d'une maintenance rigoureux et réguliers des dispositifs de recueil, séparation et décantation des hydrocarbures avant évacuation dans le réseau ou le milieu naturel et préconise des modalités particulières pour les eaux usées des navires.

54.2 Avis de la MRAe

La MRAe relève que le projet de modification du PLU ne présente pas **d'orientation d'aménagement et de programmation (OAP)** spécifique, ce qui 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.

54.3 Avis de la Chambre de commerce et d'industrie

L'avis de la Chambre de commerce en date du 27 mai 2019 ne porte pas sur la modification du PLU mais vise à obtenir certaines précisions (décompte par type d'usage des places de stationnement, usage de la navette maritime, nombre d'emplois actuel et futur) : la Chambre de commerce formule deux recommandations relatives à une qualité d'aménagement respectueuse de l'environnement et à une offre de services de qualité pour les usagers.

CE : En conclusion, j'estime que le projet de modification du PLU permet la réalisation, tant au niveau du zonage que du règlement, du projet d'extension et de revalorisation du port des Heures Claires. Les demandes de l'ARS concernant les articles UP 4,11 et 13 doivent être prises en compte. L'élaboration d'une orientation d'aménagement et de programmation spécifique ne me semble pas nécessaire dès lors que le projet est défini de façon suffisamment précise.

CHAPITRE 6

L'EXTENSION DU PÉRIMÈTRE DU PORT

61. PROCÉDURE

Rappel : il s'agit ici de vérifier que la procédure d'approbation de l'extension du port a bien respecté les dispositions du Code des transports. Selon l'article R5314-2 « *Les avant-projets de travaux de construction, d'extension et de modernisation des infrastructures des ports régionaux, départementaux, communaux et ceux relevant de groupements de collectivités territoriales sont soumis, avant décision de la collectivité compétente, à une instruction menée par le directeur du port. Le dossier d'instruction comporte le document prévu aux articles R214-6 ou R214-32 (l'étude d'impact tient lieu de ce document) et mentionne la rubrique de la nomenclature annexée à l'article R214-1 du code de l'environnement.* »

L'étude d'impact figure bien au dossier.

Les rubriques concernées sont citées page 14 du présent document.

L'article 55314-4 précise les formalités de l'instruction :

- Consultation du conseil portuaire ;
 - Consultation des collectivités et des services locaux intéressés ;
 - Consultation du concessionnaire, lorsqu'il n'est pas maître d'ouvrage ;
 - Consultation de la grande commission nautique
- Consultation s'il y a lieu de la commission régionale pour l'amélioration des conditions de débarquement des produits de la pêche ;
- Enquête publique s'il y a lieu.

Dans le cas où les travaux envisagés sont soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau l'instruction est menée simultanément avec celle prévue à ce titre.

Le délai imparti aux collectivités, établissements publics, commissions et services consultés...pour faire connaître leur avis est de deux mois à compter du jour où ils y sont invités. L'absence de réponse dans ce délai vaut avis favorable.

62. AVIS DES COLLECTIVITÉS, PERSONNES PUBLIQUES ET AUTRES ORGANISMES

Le **Conseil portuaire** a été consulté le 20 octobre 2017 ; le procès-verbal de cette réunion figure au dossier. Il n'a pas formulé d'avis.

La **Grande commission nautique** (compétente que pour émettre des avis sur les aspects nautiques du projet (en particulier les aspects liés à la sécurité nautique, à l'exclusion des problèmes juridiques, économiques, financiers, écologiques ou patrimoniaux) a émis, le 21 mars 2018, un **avis favorable à l'unanimité**, assorti de recommandations :

En phase de travaux :

- *diffuser aux navigateurs via les capitaineries et les représentants des usagers du port l'information nautique concernant les différentes périodes de travaux, leur phasage respectif et le balisage transitoire associé ainsi que les conditions de navigation dans le port ;*
- *l'activité de l'école de voile n'étant pas interrompue pendant les travaux, prendre des mesures de sécurité spécifiques pour garantir la protection des enfants en complément du balisage (bouées supplémentaires, ligne de vie...);*

En phase d'exploitation :

- *anticiper l'augmentation des flux d'entrée et de sortie du port en haute saison, notamment aux heures de pointe, en adaptant si nécessaire le dispositif actuel ;*
- *évaluer l'impact de la création d'une station d'avitaillement sur les flux d'entrée et de sortie du port ;*
- *s'assurer que le porteur de projet a transmis un dossier complet et argumenté pour le balisage à la DIRM (service des Phares et Balises) ;*

Mesures géophysiques : en application de l'article L413-1 du code minier nouveau, transmettre au SHOM les résultats des mesures hydrographiques et géophysiques (bathymétrie, courant, sédimentologie) réalisées dans le cadre de ce projet ;

Information nautique : pendant les phases de travaux et à la clôture des travaux, les modifications des caractéristiques nautiques des zones concernées (topographie des parties terrestres, bathymétrie des bassins portuaires, caractéristiques du balisage, caractéristiques du port...) seront transmises au SHOM pour la mise à jour de la documentation nautique (carte marine, instructions nautiques...).

Toutes ces recommandations sont judicieuses et peuvent être retenues

CE : Je note que ces deux organisations (Conseil portuaire et Grande commission nautique) ont été consultées sur un projet qui n'est plus celui soumis à enquête publique.

La présidente de la Métropole (compétente pour la création, l'aménagement et la gestion des zones portuaires depuis le 1^{er} janvier 2018) a consulté les collectivités territoriales, services et organisations concernés le 8 mars 2021.

La Ville d'Istres a émis un **avis favorable** à l'unanimité (délibération du 11 mars 2021)

Le Conseil de Territoire Istres Ouest Provence n'a pas répondu

La **Direction départementale des territoires et de la mer** (DDTM 13) a donné un **avis favorable** le 30 avril 2021

Le **Préfet maritime de la Méditerranée** a donné un **avis favorable** le 11 juin 2021 (hors du délai de deux mois)

La **Chambre de Commerce et d'industrie** a émis un **avis favorable** le 12 mai 2021 (hors du délai de deux mois), assorti d'une recommandation visant à augmenter de trois à cinq le nombre de places (dont une dédiée aux PMR) sur la toiture des deux commerces prévus, afin de pallier les possibles problèmes de débordement en période estivale ou lors d'évènements [particuliers].

La DREAL ainsi que la DRFIP n'ont pas répondu.

La présidente de la Métropole a adressé le 14 juin 2021 son **rapport de clôture d'enquête administrative**.

Notons que la Présidente justifie ce rapport par l'extension de l'emprise du projet sur le domaine public maritime alors que l'objet de l'enquête administrative est centré sur les usages du port. Mais les deux procédures sont effectivement imbriquées (le transfert de gestion du DPM fait l'objet du chapitre suivant).

CE : L'instruction du dossier a été menée conformément à la procédure, les avis des collectivités, services et organisations ont été demandés, tous les avis recueillis sont favorables. Je regrette que les deux instances, rassemblant notamment des représentants d'usagers -soit la Grande commission nautique et le Conseil portuaire-, aient été consultées sur la base d'un ancien projet et que le Conseil portuaire n'ait pas délibéré sur un avis.

CHAPITRE 7

LE TRANSFERT DE GESTION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

71. PROCÉDURE

Le périmètre du port actuel a fait l'objet d'un transfert de gestion du domaine public maritime (DPM) à la commune d'Istres le 30 septembre 1986 sur la base de l'**article L2123-3 du CGPPP** (Code général de la propriété des personnes publiques) : « *Les personnes publiques mentionnées à [l'article L. 1](#) peuvent opérer, entre elles, un transfert de gestion des immeubles dépendant de leur domaine public pour permettre à la personne publique bénéficiaire de gérer ces immeubles en fonction de leur affectation...La durée pendant laquelle la gestion de l'immeuble est transférée peut être déterminée dans l'acte...Dès que l'immeuble transféré n'est plus utilisé conformément à l'affectation prévue au premier alinéa, l'immeuble fait retour gratuitement à la personne publique propriétaire.* »

L'extension du port nécessite, dès lors que le projet sera adopté, un nouveau transfert de gestion puisque le projet s'étend au-delà des limites actuelles du DPM transféré.

En conséquence, la Présidente de la Métropole (devenue compétente en matière de création, aménagement et gestion de zones d'activité portuaire) a saisi le Préfet, par lettre du 5 juillet 2021, de sa demande de « disposer de la maîtrise foncière du DPM sur le périmètre nécessaire à l'extension et l'exploitation du port ». Le dossier joint rassemble un projet de convention, les plans, l'étude d'impact, la Déclaration de projet et mise en compatibilité du PLU.

L'annexe 6 de l'étude d'impact fournit par ailleurs l'historique du statut foncier du port et des décisions relatives à la gestion du DPM.

Le projet de transfert du DPM est soumis à enquête publique du fait de la décision de procéder à une enquête publique unique concernant les quatre décisions ou autorisation relative à la loi sur l'eau, à la déclaration de projet et mise en compatibilité du PLU de la commune d'Istres, à l'extension du périmètre du port et au transfert de gestion du DPM.

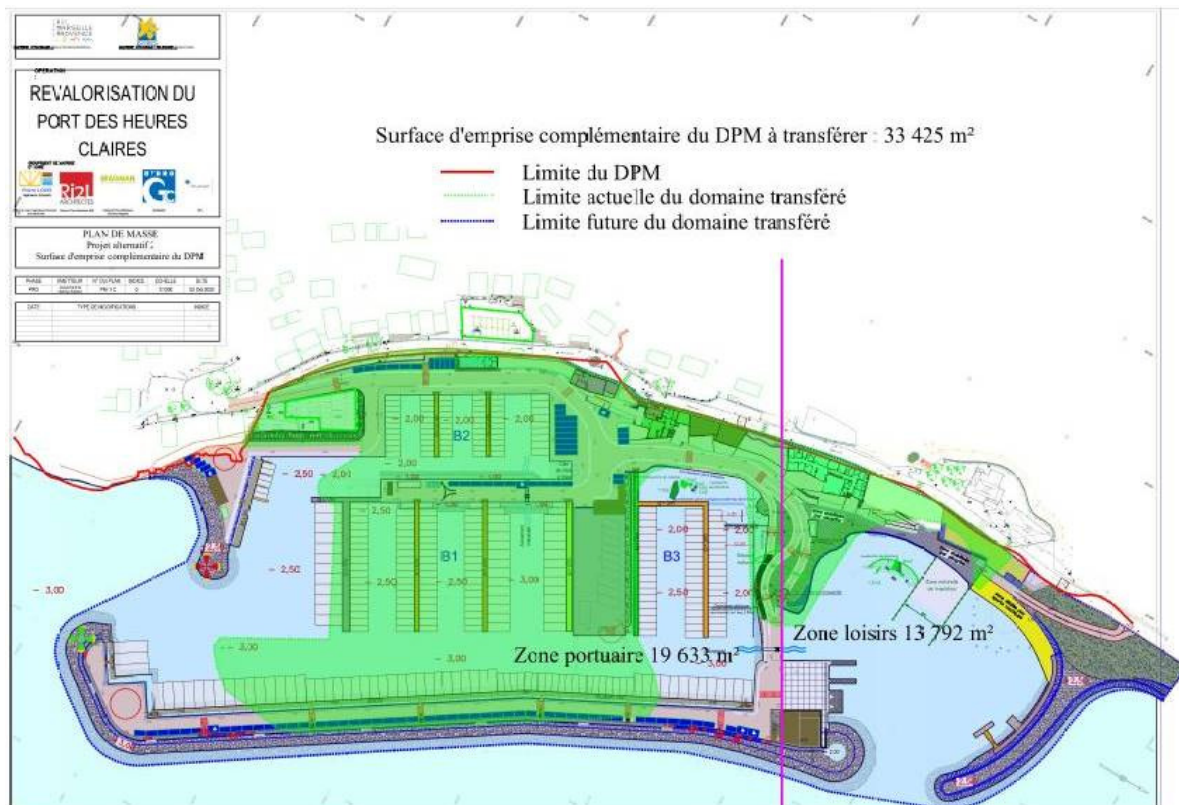
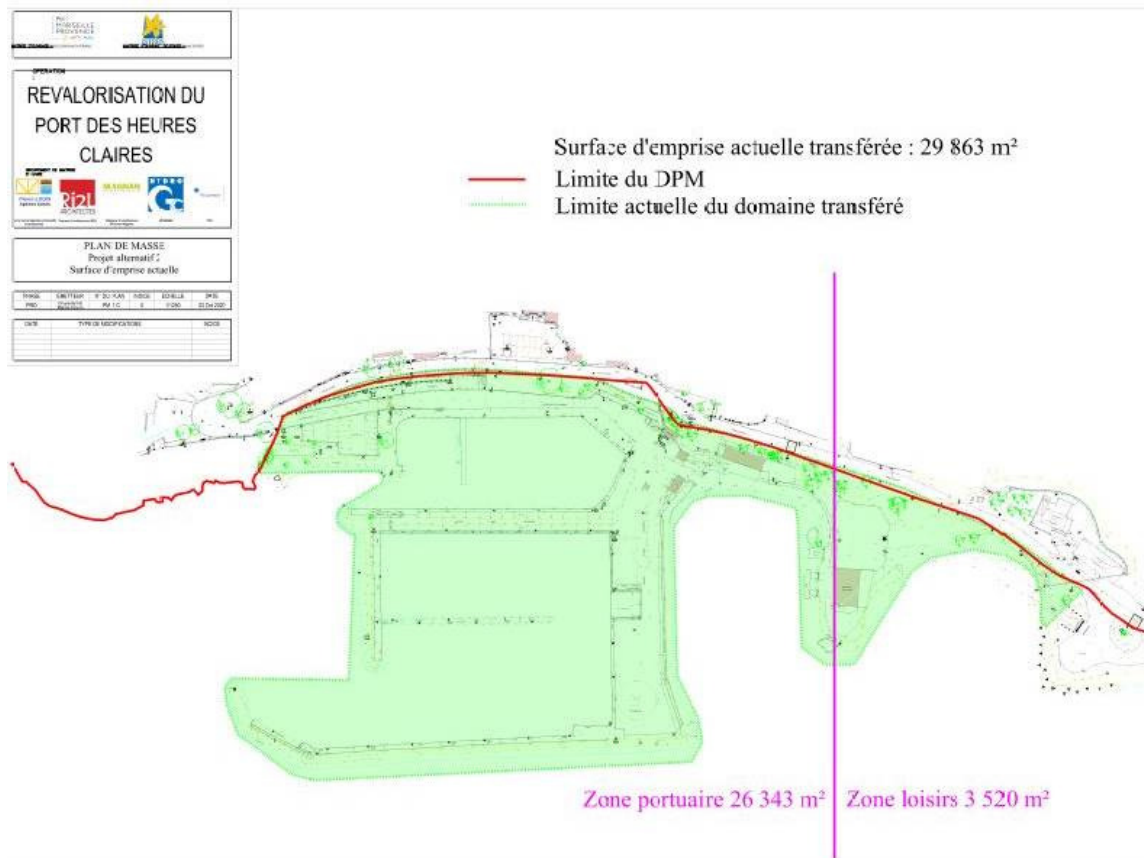
72. PÉRIMÈTRE CONCERNÉ DU DPM

Les plans ci-dessous permettent de visualiser les limites du DPM déjà transféré à la Métropole, la surface d'emprise supplémentaire à transférer et la totalité du DPM qui sera transférée.

Les surfaces déjà transférées correspondaient à 29 863 m².

La superficie complémentaire à transférer est de 33 425 m².

La surface totale du DPM qui sera transférée en gestion s'établit à 63 288 m² (dont 45 976 m² au titre des activités portuaires et 17 312 m² au titre des activités de loisirs)



73. AVIS DES SERVICES ET RAPPORT DE CLÔTURE D'ENQUÊTE ADMINISTRATIVE

Le Préfet maritime de la Méditerranée et le Commandant de la zone maritime ont rendu un avis conforme favorable.

Parmi les autres acteurs publics sollicités, la DREAL et le maire d'Istres ont émis un avis favorable. Le gestionnaire du DPM (la DDTM) rend également un avis favorable.

En conséquence, la DDTM conclue son rapport de clôture d'enquête administrative en émettant un avis favorable à la poursuite de la procédure et à la tenue de l'enquête publique.

CE : Le transfert de gestion du domaine public maritime est une décision nécessaire dès lors que le projet d'extension et de revalorisation du port sera adopté. Je note l'avis favorable de tous les acteurs concernés. Par ailleurs le projet de convention n'appelle pas d'observations particulières. Il faut néanmoins regretter que ce transfert se traduise par une artificialisation accrue du littoral.

CHAPITRE 8

OBSERVATIONS DU PUBLIC, RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE, AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

Comme dit au chapitre 2 sur le déroulement de l'enquête, on dénombre à l'issue de l'enquête 28 contributions du public, émanant d'une trentaine de personnes et/ou associations venues aux permanences et/ou ayant déposé leurs remarques sur les registres. Elles figurent toutes en annexe de mon procès-verbal (en date du 18 novembre 2021), et en annexe du présent rapport, et sont numérotées, le procès-verbal y faisant référence.

Le procès-verbal est établi à partir de questions qui résument et structurent les observations et/ou contributions.

Le maître d'ouvrage a répondu à ces questions par courriel en date du 1^{er} décembre.

Le texte ci-après reprend in extenso, question par question (notées **QX**), les termes du procès-verbal et les réponses du maître d'ouvrage (ces deux documents ne sont donc pas joints en annexe). Seules quelques illustrations figurant déjà dans l'étude d'impact ou l'étude d'incidence ne sont pas reproduites (c'est alors signalé)

Dans la suite du texte sont donc exposées successivement

- les questions du commissaire-enquêteur (CE) en bleu
- les réponses du maître d'ouvrage (MO) **en vert**
- la position du commissaire-enquêteur en violet

81. PRINCIPAUX MOTIFS DES AVIS DÉFAVORABLES

Il convient d'abord de noter que se sont exprimés **8 avis défavorables au projet** (n° 4, 11, 13, 14, 16, 17, 25, 26) qui s'appuient sur les principaux motifs suivants :

- l'inutilité du projet – la demande pouvant être satisfaite par d'autres moyens (notamment des dispositifs de location de bateaux),
- les dangers en matière de pollution de l'eau (par les peintures antifouling et le carénage, davantage de rejets d'eaux usées...),
- le rejet accru de gaz à effets de serre et autres particules nocives pour la santé,
- le risque de dégradation de l'étang (par la dispersion de sédiments pollués),

- le risque de perte des herbiers de zostères, la sanctuarisation (en particulier au fond du bassin B3) étant jugée inopérante et pas à l'échelle de la problématique des zostères sur l'étang.
- les dangers pendant la période de chantier (de dégradation des maisons, d'insécurité pour les piétons...)

Q0

CE : l'étude d'impact apporte de nombreux éléments de réponse aux craintes exprimées. J'estime que le dossier répond bien aux questions relatives à la pollution de l'eau ; la question relative aux gaz à effets de serre a été évoquée dans le mémoire en réponse du MO aux observations de la MRAe ; les problèmes liés à la période de chantier sont examinés ci-dessous. Par contre, le MO peut-il préciser

- 1) les effets du projet en matière de dispersion de sédiments pollués hors du port proprement dit,
- 2) et de pérennité des herbiers confinés dans le bassin B3?

MO :

1. Les effets du projet en matière de dispersion des sédiments pollués.

Les travaux susceptibles de présenter un risque vis-à-vis de la mise en suspension des sédiments sont :

- Les travaux de déconstruction des digues et de démolition des quais,
- Les travaux de souille des ouvrages en enrochements et des quais,
- Les travaux de constitution des digues et de pose des enrochements,
- Les travaux de dragage,

Pour les travaux de démolition / déconstruction, de souille et la construction de la digue, la méthode de réalisation prévoit la mise en place d'un écran anti-MES, pour confiner et circonscire la zone de travaux. Cet écran est déplacé au fur et à mesure de l'avancement des différentes tâches.

Pour les travaux de dragage (§ 2.4.1 de l'EI), la méthode est de confiner les travaux, par mise en place d'un écran anti-MES disposé autour de la drague ou à l'entrée des bassins concernés par les phases de dragage. Les plans d'implantation des barrages, en fonction des phases, sont intégrés dans l'étude d'impact, aux pages 62 et 63.

Pour la phase exploitation, les études hydrodynamiques et sédimentaires montrent que les vitesses de courant résiduelles dans le port ne sont pas suffisantes pour être susceptibles de soulever les sédiments (§5.3.5.1 de l'EI). De plus, il n'y a pas de communication entre l'anse naturelle de l'école de voile et le bassin portuaire, l'avivement du port est réalisé à l'aide d'une pompe à hélice, avec flux unidirectionnel, en direction du port, sans qu'il soit possible d'envisager une migration des sédiments entre les deux bassins.

Avis du CE : ces éléments confirment les dispositions indiquées dans l'étude d'impact. Les mesures de précaution et de prévention du risque de dispersion de sédiments me semblent correctement définies.

2. Les effets du projet sur la pérennité des herbiers confinés dans le bassin B3 :

Les herbiers de Zostère naines seront maintenus dans leur substrat originel, séparés du reste du bassin portuaire par un dispositif de soutènement écologique. Ils ne seront plus soumis au piétinement (actuellement cette zone correspond à la mise à l'eau de l'école de voile), et bénéficieront de

l'amélioration globale de la qualité des eaux du bassin, grâce à l'ensemble des dispositifs mis en œuvre :

- Collecte et traitement des eaux de ruissellement,
- Collecte et traitement des eaux de carénage,
- Amélioration de l'avivement

Au regard de l'avivement, un dispositif spécifique est mis en œuvre pour permettre le renouvellement des eaux dans le bassin B2 et la partie naturelle consacrée aux herbiers du bassin B3.

En revanche, du fait de l'isolement de la zone, les possibilités d'extension des zostères sont réduites en fond de bassin. Néanmoins, si l'herbier est en phase d'extension, la colonisation du bassin B3, dans sa partie port, est envisageable. Il est à noter que les mesures (Art. 6.4.2 de l'EI), prévoient le suivi des stations de zostères naines sur une période de 5 ans, qui permettront de surveiller l'évolution des différentes implantations.

S02	Suivi de la Zostère naine
Objectif(s)	Constater l'évolution dans le temps des stations de Zostère naine
Communautés biologiques visées	Herbier à Zostère naine (<i>Zostera noltii</i>)
Localisation	Sur l'Ouest de l'anse des Heures claires et sur l'anse Nord. Elle se développe en plusieurs petites stations de 12,1m ² pour la première anse et 17, 5m ² pour la seconde.
Acteurs	Maitrise d'ouvrage, expert en milieu lagunaire
Modalités de mise en œuvre	Le bureau d'étude ASOCEAN a proposé en 2020 une fiche mesure concernant le suivi de la Zostère naine. Les suivis porteront essentiellement sur l'estimation de la surface de recouvrement et les espèces associées aux herbiers. Seront estimés la mortalité et la croissance des plants (rhizomes) à l'aide d'un GPS centimétrique. Le suivi des herbiers comprendra plusieurs contrôles dès la reprise d'activité et jusqu'à l'expansion maximale sur 5 ans avec 1 contrôle en fin mai et début juillet de l'année N et N+3, un contrôle fin juillet année N+1 et N+2, N+4 et N+5.
Indications sur le coût	Suivi effectué par un botaniste avec 2 passages par an les années N et N+3 et 1 passage par an les années N+1, N+2, N+4 et N+5 : Environ 3000 à 4000 euros par an pendant 5 ans
Suivis de la mesure	Ecologue en charge du suivi de la zostère
Mesures associées	-

Avis du CE : cette réponse n'apporte pas d'informations complémentaires à l'étude d'impact. La probabilité de survie de l'espèce dans cet espace confiné semble faible. La mesure de suivi est importante pour réagir aux évolutions de l'implantation de la zostère naine. Je note à cet égard que le MO parle d'un suivi de 5 ans alors qu'il s'est engagé dans sa réponse à la MRAe sur un suivi de 9 ans. Je préconise qu'il confirme cet engagement. Il serait aussi nécessaire qu'en cas de disparition ou de réduction drastique de la zostère, le MO prévoit de participer, à titre de compensation, à une campagne de replantation dans l'étang. Ceci fera l'objet d'une de mes recommandations.

D'autres considérants de ces avis défavorables relèvent de problématiques beaucoup plus larges : le dérèglement climatique, les intentions supposées de la ville de Marseille d'y exporter une partie de

ses besoins en matière de nautisme, la nécessité de restituer à la Durance l'eau douce indésirable dans l'étang, la situation générale de l'étang de Berre au plan écologique

Avis du CE : J'estime que ces attendus n'appellent pas de réponse dans le cadre de cette enquête publique dont le dossier présentant le projet et ses incidences environnementales ne peut traiter de questions aussi générales. Seuls les effets du projet sur l'étang de Berre me semblent constituer une question en lien direct avec le projet ; mais l'étude d'impact et les réponses qui seront apportées aux questions précédentes (Q0) devraient répondre à la préoccupation exprimée.

82. LES AVIS PRÔNANT LA SEULE RÉHABILITATION DU PORT ACTUEL

Q1 :

CE : Il faut noter aussi plusieurs contributions de personnes (n° 18, 21, 22, 23) et d'associations - CIQ des Heures claires (n°2), L'Etang Nouveau et Eco-Relais Côte bleue-Sud Etang de Berre (n° 16), ERPE Côte Bleue (n° 25) – qui souhaitent la seule **réhabilitation et modernisation du port existant (ainsi que des installations du Club nautique) sans en augmenter la capacité.**

Ces avis renvoient pour partie à l'évaluation de la demande de postes d'amarrage qui justifieraient l'extension du port. Malgré mes demandes, je n'ai pu obtenir de précisions à ce sujet. Le MO est-il en mesure de fournir quelques informations à ce sujet ?

MO : La proposition d'augmenter le nombre d'anneaux est :

1/ le constat d'une liste d'attente de demande d'emplacement.

2/ en faveur du développement portuaire et touristique en proposant des emplacements à tout type de bateaux.

Actuellement 60 bateaux sont positionnés sur la liste d'attente.

- 23 bateaux de 5 à 8 mètres
- 15 bateaux de 8 à 10 mètres
- 22 bateaux de 10 à 13 mètres

Les demandes se faisant en fonction des places possibles, réalistes et opportunistes, des demandes ne sont pas installées sur la liste d'attente. Lorsque le port sera en cours de travaux les places vont s'ouvrir sur du concret et les demandes suivront.

Avis du CE : cette liste d'attente n'est pas très importante et l'on sait bien, en outre, qu'être sur une liste d'attente ne vaut pas engagement. Le MO est donc dans une logique « l'offre crée la demande ». Mais il aurait été utile de situer le projet dans le cadre de l'Etang de Berre, des perspectives du développement du loisir de plaisance à cette échelle et des éventuelles concurrence d'autres ports.

Les autres observations et contributions du public émanant d'habitants du quartier et d'associations concernent la période de chantier, l'aménagement futur et la gestion ultérieure. Je les ai regroupées et reclassées en un certain nombre de questions.

83. OBSERVATIONS SUR LA PÉRIODE DE CHANTIER

- **Les gênes et nuisances pour les résidents du quartier (n° 1, 2, 3, 12, 15, 21, 22, 23, 26, 28)**

Les principales gênes évoquées concernent les nuisances phoniques, la pollution atmosphérique et celles résultant du trafic de camions.

Q2 :

CE : l'étude d'impact indique que du fait de la circulation des camions... « les riverains seront alors exposés à ...une élévation des niveaux sonores ». Le MO peut-il procéder à une simulation de cette élévation des niveaux sonores ? Quelles mesures prévoit-il de mettre en place pour en atténuer la gêne ?

MO : Le projet ne prévoit pas de simulation de l'élévation des niveaux sonores. Cette contrainte peut être mise à la charge des Entreprises, dans les dossiers de consultation des Entreprises, avec un Etat zéro avant travaux et des mesures pendant les travaux, mais cette méthodologie est souvent employée pour fixer des seuils au-delà desquels la nuisance (donc en l'occurrence la circulation et les travaux) doit s'arrêter, ce qui n'est pas envisageable. Cette contrainte serait très préjudiciable, tant en termes de délais que d'impact financier pour le projet.

Les sources d'élévation du niveau sonore sont déjà identifiées :

- Accroissement de la circulation pour l'approvisionnement du chantier,
- Changement de nature de la circulation principale (engins de chantier et camions au lieu de véhicules légers),
- Travaux bruyants ponctuels, n'affectant pas les riverains sur des durées importantes :
 - Démolition,
 - Fonçage de pieux
- Approvisionnement et mise en œuvre des enrochements pour les ouvrages de protection

Pour diminuer la nuisance, nous avons concentré nos efforts pour prévoir des mesures d'atténuation et des prescriptions particulières, intégrées au DCE :

- ✓ Encadrement des horaires de chantier (08h – 17h),
- ✓ Encadrement des périodes de chantier (exclusion des week-ends et jour fériés),
- ✓ Agrément uniquement des équipements présentant une bonne isolation phonique (engins de chantier, capotage des compresseurs, isolement des postes de sciage ou déconstruction mécanique à l'intérieur d'enceinte acoustique),
- ✓ Interdiction du gerbage des matériaux,
- ✓ Dépose, mise en stock et pose des enrochements au grappin (pose plus précise et moins bruyante du fait de la réduction du nombre de manipulations, par rapport à la pose au godet, beaucoup plus imprécise et moins bien adaptée)



Port de Banyuls sur Mer – 2020- allongement de la digue de protection du port et création d’un musoir verticalisé – pose des enrochements à la grue équipée d’un grappin.

En phase exploitation, la mise aux normes de l’aire de carénage entrainera une augmentation de l’activité de réparation navale, mais la nouvelle aire de carénage sera entièrement clôturée par une enceinte acoustique, destinée à absorber partiellement le bruit, de manière à limiter les nuisances sonores. Actuellement, les opérations de carénage se font sur terre-plein libre, sans clôture ni protections.

Avis du CE : je regrette que le MO refuse d’établir une **simulation** des niveaux de bruit occasionnés en particulier par le trafic des camions dans la période de chantier. Il refuse également que soient **mesurés** les niveaux sonores pendant la période de chantier au motif qu’il « n’est pas envisageable...tant en termes de délais que d’impact financier » de prévoir de suspendre les travaux en cas de dépassement d’un seuil de nuisance acceptable ». Je note les prescriptions que le MO entend imposer aux entreprises ; elles concernent essentiellement le chantier sur l’espace portuaire. Mais la nuisance sonore résultera de l’addition des bruits occasionnés par les engins de chantier et par la circulation des camions. Dans la réunion de présentation de mon procès-verbal le MO a indiqué que les camions auraient une PTAC d’environ 20 tonnes. Je considère qu’à raison de 60 passages par jour, la nuisance phonique occasionnée par cette circulation (accrue à certains moments des bruits du chantier) peut être, compte tenu de la configuration des voies et de la proximité des habitations, extrêmement préjudiciable pour les riverains du chantier et des voies de circulation concernées. **Ceci fait l’objet d’une réserve de ma part :** il convient en effet que le maître d’ouvrage définisse, en concertation avec les riverains, un seuil de nuisance phonique acceptable au-delà duquel de nouvelles mesures d’adaptation du chantier devront être mises en œuvre.

Q3 :

CE : Comment sera organisée la circulation alternée évoquée dans l’étude d’impact ? Avec quelles conséquences sur les difficultés de circulation ?

MO :

1. Comment sera organisée la circulation alternée évoquée dans l'étude d'impact ?

Le document **en annexe 1** présente les principes envisagés pour l'organisation de la circulation alternée :

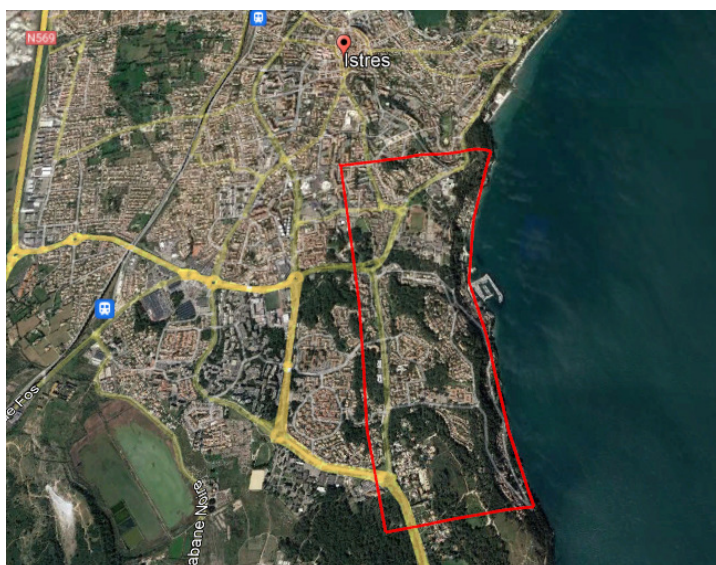
- ✓ Minimisation des nuisances pour les riverains,
- ✓ Fluidité des flux d'approvisionnement du chantier,
- ✓ Déviation des usagers non riverains à la jonction entre chemin du port et chemin de Saint Pierre afin d'alléger la circulation routière sur la partie haute du chemin de Saint Pierre,
- ✓ La conception et la mise en œuvre du dispositif sera confiée à une entreprise experte (lot spécifique dans le DCE), déconnectée des entreprises travaux, afin d'améliorer le fonctionnement et assurer une maintenance efficace et continue
- ✓ Neutralisation de zones de délestage, au droit des feux de trafic pour éviter les engorgements liés au changement de sens de circulation,
- ✓ Mise en place de dispositifs adaptés à la configuration du site, et notamment à la présence de traverses débouchant sur le chemin de Saint Pierre et le chemin du port. Des répétiteurs, avec indication du sens de circulation en cours, seront implantés à chaque débouché (une dizaine d'unités prévues),
- ✓ Les feux de trafic seront équipés de chronomètres visuels, pour indiquer aux usagers le temps d'attente restant avant changement du sens de circulation et de caméras pour gérer le changement de sens de trafic et adapter les temps d'attente.
- ✓

Avis du CE : je prends acte de cette réponse.

2. Les conséquences sur les difficultés de circulation

Le Port des heures claires est enclavé en bord d'étang, en bout d'une voie principale venant du plateau supérieur (le chemin de Saint Pierre), qui effectue ensuite une jonction avec le chemin du port.

Le Port des heures claires est intégré dans le quartier des heures claires.



Chemin de Saint Pierre

Chemin du Port

Traverses débouchant sur le
chemin du port ou le chemin
de Saint Pierre

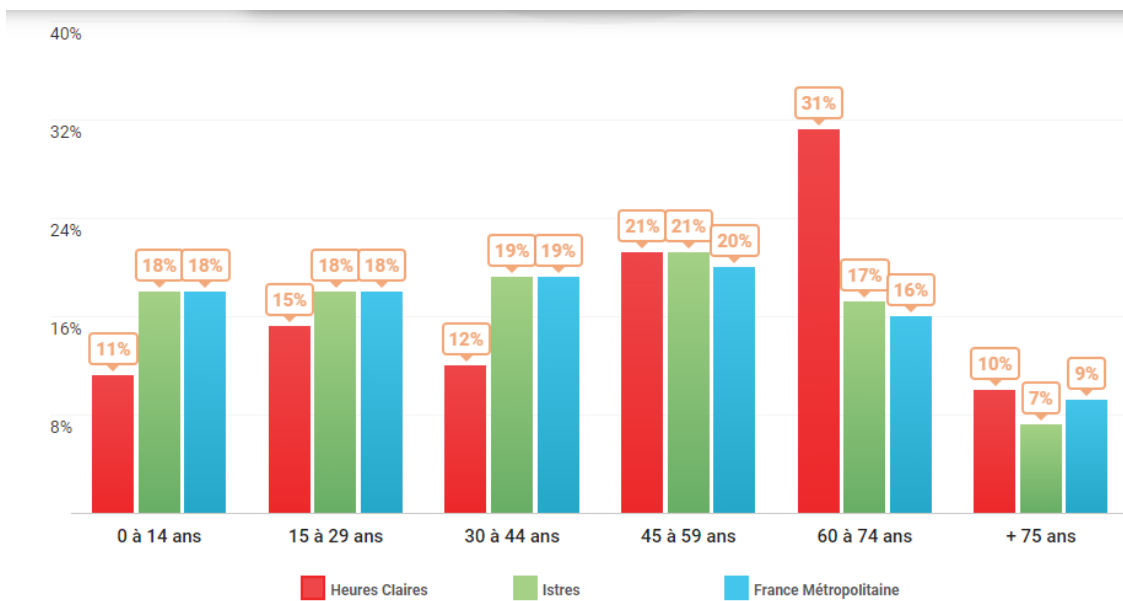


Chemin de Saint Pierre

Chemin du Port

Traverses débouchant sur le chemin du port ou le chemin de Saint Pierre

Le quartier Heures Claires accueille 1742 habitants, selon répartition par classe d'âge ci-dessous. Il est cependant à noter que la zone concernée directement par l'alternat de chantier est beaucoup plus réduite et ne concerne que le chemin de Saint Pierre et le chemin du port, soit une population et des circulations largement inférieures.



Source : INSEE, Recensement Général de la population, 2016

Dans le quartier Heures Claires, 80% des logements sont occupés par des propriétaires. Par ailleurs, le temps de résidence moyen dans le quartier est de 21 ans.

Le taux d'activité est de 71% parmi les 48 % de la population du quartier situés dans les tranches d'âge des actifs (15/29 ans, 30/44 ans et 45/59 ans).

Le quartier, résidentiel, comporte de petits lotissements pavillonnaires ou des maisons individuelles, ainsi que quelques commerces de proximité, essentiellement de restauration.

On peut déduire de ces chiffres que la circulation habituelle sera essentiellement pendulaire (heures d'entrées et de sortie des écoles et bureaux), avec des entrées complémentaires entre 12h et 14h

pour les usagers des restaurants du chemin du port, complété par les usagers du port, dont la fréquence de passage dépend fortement de la saisonnalité.

L'alternat est mis en place essentiellement dans des créneaux horaires en dehors des pics de circulation attendus (début 08h00- fin 17h00). Le début de l'alternat commence à 8h00 pour se terminer à 17h00. La densité des flux étant moins importants en journée, des difficultés de circulation pourront être ponctuellement constatées par rapport à une période sans travaux mais les mesures prévues, décrites au paragraphe 4.1, seront susceptibles d'atténuer la gêne occasionnée par le nécessaire approvisionnement du chantier.

Avis du CE : je prends acte de cette réponse optimiste.

Q4 :

CE : Quel impact en matière de pollutions atmosphériques et de nuisances olfactives ?

MO :

1. En phase travaux

En phase travaux, les impacts en matière de pollution atmosphérique et de nuisances olfactives ont été abordés au paragraphe 5.2.6 de l'étude d'impact. Ces impacts sont liés à l'augmentation de la circulation (camions, engins...)

Ici, le MO redonne le texte du §5.2.6 de l'étude d'impact :

Les effets de la pollution atmosphérique sur la santé humaine résultent de phénomènes complexes tels que les interactions entre différents polluants, les conditions d'exposition des individus, les sensibilités variables selon le type de sujets exposés.

Les émissions de polluants atmosphériques dus à la circulation de véhicules à moteur et au fonctionnement des engins de chantier tels que les oxydes d'azote, les particules fines, le monoxyde de carbone, les composés soufrés, et l'ozone peuvent entraîner :

- des nuisances sensorielles (odeurs et diminution de la transparence de l'air) ;
- des irritations des voies respiratoires, des yeux, de la peau ;
- ...

L'activité du chantier de revalorisation du port des heures claires entraînera une infime augmentation de l'émission des particules fines et des gaz d'échappement (monoxyde de carbone, oxydes d'azote...), dus principalement aux engins de chantier et aux rotations de camions. Un système d'alternat sera mis en place afin de gérer les accès au chantier des camions, ainsi que les trajets des usagers.

Ces rotations seront limitées du fait du recours à :

- la préfabrication pour de nombreux ouvrages,
 - le réemploi d'une grande partie des enrochements,
 - le réemploi des matériaux de déblais pour les terrassements des bâtiments,
- ➔ Ces véhicules vont circuler dans un site ouvert, les impacts sur la qualité de l'air et sur la santé seront donc négligeables.

Le nombre de voyages de camion a été estimé à (paragraphe 5.2.10 de l'étude d'impact)

Ici le MO reprend le texte du § 5.2.10

Les engins utilisés pour approvisionner le chantier seront de type 8 x 4 (transport des bétons, matériaux, etc.), 6 x 4 (matériaux et matériels), ainsi que des camions de livraison 6 x 4 et 4 x 2.

Les semi-remorques sont interdits sur la zone de trafic alterné.

Le dossier de consultation des entreprises du lot des travaux maritimes sera ouvert à une variante d'apport des matériaux de carrière par voie maritime.

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO, tout en regrettant à nouveau qu'aucune estimation chiffrée de la pollution atmosphérique engendrée par le chantier ne soit fournie. Les semi-remorques étant interdits, je comprends qu'il s'agira de camions-benne, ce qui permet de préciser les tonnages de charge utile : 18 T pour les 8X4 et 12 T pour les 6x4 et de confirmer ainsi les risques de nuisances phoniques fortes.

2. En phase exploitation

Les impacts attendus du projet sur la qualité de l'air en phase exploitation ont été synthétisés au paragraphe 5.3.5.2 de l'étude d'impact.

Ici le MO reprend le § 5.3.5.2 de l'étude d'impact qui conclue que « la qualité de l'air ne sera pas affectée de manière significative en phase d'exploitation ».

Avis du CE : je prends acte de la réponse du MO.

- **Les risques pour le patrimoine (n° 2, 3, 7, 9, 21, 22, 23, 26, 27)**

Les résidents invoquent l'étroitesse de la chaussée, son mauvais état, des éboulements, écroulements et des délabrements déjà observés sur les maisons (c'est pourquoi cet espace est classé en zone bleue, et pour partie en zone rouge, du PPR Mouvement de terrain) pour justifier leurs craintes que le trafic de 60 camions par jour ne produise, du fait des vibrations entraînées, des désordres plus ou moins graves sur leurs maisons. Ils demandent que soit constaté, préalablement au commencement des travaux, l'état de ces constructions, que des témoins soient apposés....

Q5 :

CE : Les véhicules utilisés pour le chantier sont-ils dans la limite des 3,5 T autorisées sur le chemin de Saint-Pierre ? Ou, s'agit-il de camions -expression employée dans l'étude d'impact- et de quel tonnage ?

Le MO a-t-il apprécié le risque de désordres sur les constructions (qui pourraient être provoqués par les vibrations produites par les camions) et, s'il était avéré ou supposé, quelles mesures envisage-t-il de prendre ? Que pense-t-il de la pose de témoins ou de tout autre moyen de mesure des effets d'éventuelles vibrations ?

MO :

1. Réponse préalable sur les risques pour le Patrimoine

Au vu de la configuration du site et de la nature des constructions existantes le long du chemin de Saint Pierre et du chemin du Port, le Maître d'œuvre avait demandé au Maître d'Ouvrage la mise en place d'une procédure de référé préventif, afin de prévenir les contestations éventuelles des riverains à l'issue des travaux.

La Commune a engagé la procédure afin de faire désigner un expert par le tribunal administratif qui sera chargé de visiter la totalité des habitations retenues comme présentant des risques, et de faire un rapport photographique circonstancié.

A la fin des travaux, si un riverain estime que ceux-ci ont pu causer des dommages à son bien, un nouveau constat sera réalisé, aux fins de comparaison avec le constat initial et évaluation des éventuels désordres. Cette procédure, engagée classiquement lorsqu'existent des risques potentiels de désordres sur les existants limitrophes se suffit en elle-même, la pose de témoins ne se justifiant plus.

Avis du CE : je prends acte de la décision positive de la Commune de demander au Tribunal administratif la désignation d'un expert.

2. Limite de tonnage sur le chemin de Saint Pierre

En raison des risques identifiés sur le site, le Conseil de territoire Istres Ouest (CT5), représentant de la Métropole Aix Marseille Provence, en charge de travaux de dévoiement de réseaux et de requalification des chemins de Saint Pierre et de Port, a fait réaliser une étude de faisabilité dont l'objet consiste à établir un diagnostic à la fois visuel et structurel des chaussées destinées à accueillir les trafic de PL supplémentaires dans le cadre des travaux d'aménagement du port des heures claires d'Istres.

Pour les chemins de Saint Pierre et du port, l'étude de faisabilité conclut :

« En ce qui concerne le chemin de Saint-Pierre et le chemin du Port (sections ZH11/ZH12 et ZH13), le niveau de dégradation est aussi élevé (voir synoptique et planches photographiques en annexe1 & 2). Les modélisations réalisées montrent que les chaussées en place ne peuvent pas supporter un trafic additionnel. Il est donc nécessaire de réaliser un rabotage de la couche bitumineuse puis un rechargement avec une couche neuve de béton bitumineux semi grenu de classe 3 (BBSG) de la même épaisseur (6 cm)., avant la phase travaux. »

Un arrêté de dérogation de tonnage pourra donc être pris par la Mairie pour autoriser le passage des engins. Par ailleurs la Métropole a prévu, à l'occasion du projet d'extension portuaire, de rénover les réseaux. A cette occasion, le système aérien de distribution des réseaux secs pourrait être modifié en faveur de réseaux enterrés, sauf pour certains réseaux de branchements vers les particuliers qui ne permettront pas un enfouissement total des réseaux secs (nécessité de laisser des poteaux pour les départs en aériens vers les particuliers). Enfin, la réfection du revêtement de toutes les chaussées concernées par le trafic routier du projet portuaire, est prévue à la fin des travaux.

Il est question également de dévoyer tous les réseaux et le pluvial sur le chemin du port, et remplacer et augmenter le diamètre des réseaux d'eau (pour les besoins des pompiers) sur le chemin de St Pierre. La voirie du chemin de St Pierre sera requalifiée en ce qui concerner l'altimétrie, le revêtement et l'éclairage.

Avis du CE : je prends acte de ces dispositions nécessaires.

Q6 :

CE : Plusieurs contributions (n° 17, 20, 21, 22, 23) posent la question du transport par barge.

Peut-on quantifier les parts respectives du transport par barge et du transport par camions ? Est-il possible de limiter le trafic de poids lourds en privilégiant davantage l'accès des matériels et matériaux par la voie maritime ?

MO :

L'approvisionnement par voie maritime ne peut concerner que le transport des matériaux de carrière. Il n'est pas envisageable pour le transport du béton, ainsi que pour toutes les zones non accessibles depuis la mer.

Cet approvisionnement peut concerner les phases 1 et 2 de travaux. En phase 3, cette méthode ne pourra pas être adoptée pour la contre-jetée car le tirant d'eau n'est pas suffisant.

En fonction des tonnages de matériaux de carrière à transporter, on peut estimer que 30 % des approvisionnements totaux pourront être réalisés par voie maritime, ce qui diminuerait le nombre de voyages par voie terrestre, en phases 1 et 2, de 30 à 20 / jour.

Si cette prescription est adoptée, le nombre de voyages terrestres serait lissé à 20 par jour, sur l'ensemble des 4 phases.

Le Dossier de consultation du lot des travaux maritimes ouvrira à la possibilité d'une variante avec approvisionnement par voie maritime. Des surcoûts sont attendus, de l'ordre de 20 à 30 %, sur le prix unitaire des volumes transportés par voie maritime.

Avis du CE : je prends acte de la réponse. Je recommande de privilégier dans les réponses aux consultations des entreprises celles qui proposeront d'accroître la part du transport par voie maritime.

84. OBSERVATIONS SUR L'AMÉNAGEMENT PROJÉTÉ

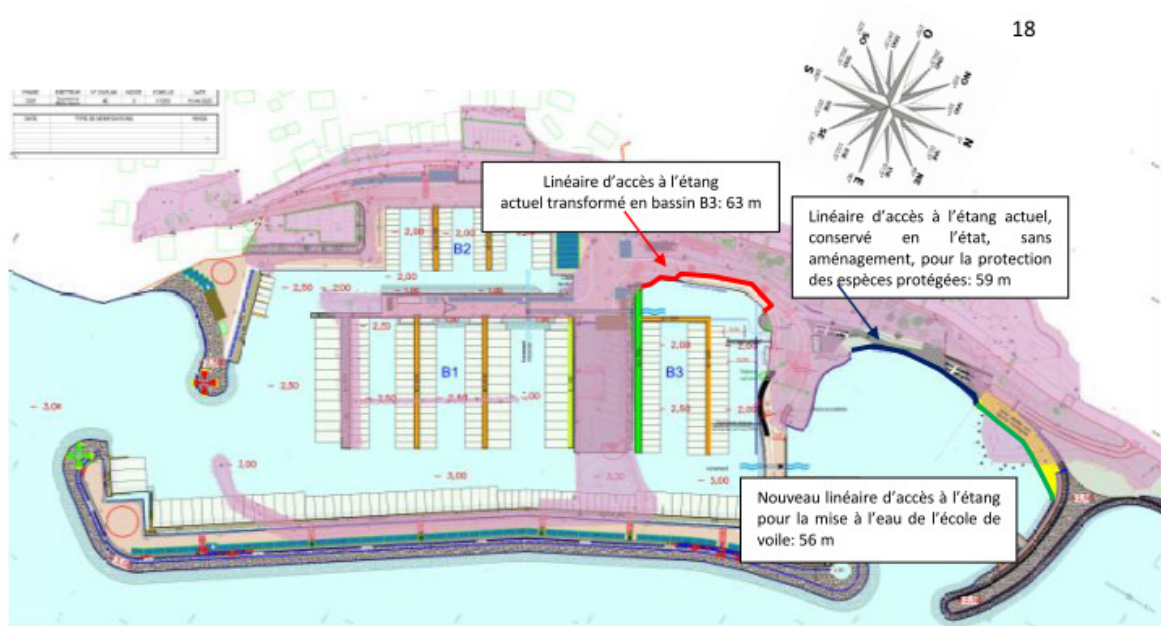
- **Perte d'une plage** (*question du commissaire-enquêteur, évoquée dans la contribution n° 26*)

L'aménagement du port conduit à supprimer 68 ml de plage (le fond du nouveau bassin B3), étant entendu qu'une plage ne se définit pas uniquement par la baignade qui peut s'y pratiquer mais comme un espace côtier avec la configuration géomorphologique et écologique qu'elle constitue et l'accès qu'elle offre à la mer, à l'étang ou à la rivière. Or le Code de l'environnement (article L 321-4) impose « la reconstitution d'une surface de plage artificielle équivalent à ce qui aura été détruit ». Cette question a déjà été posée par la MRAe.

Q7 :

CE : Comment le MO propose-t-il de compenser la disparition de 68 ml de plage, sous quelle forme et où ?

MO : La zone actuelle de mise à l'eau de l'école de voile, intégrée à l'espace portuaire (bassin B3) dans le projet était, jusqu'alors, un espace côtier offrant un accès à l'étang, ayant perdu depuis longtemps l'usage balnéaire et ne répondant pas à l'acceptation de plage au sens commun du terme.



Superposition des plans masse du port et de l'école de voile existants et ses installations projetées pour visualisation des emprises respectives, avec mise en exergue des différents linéaires d'accès au rivage.

Les 63 ml d'accès à l'étang sont partiellement rétablis au nord, dans la nouvelle anse de l'école de voile, sur un linéaire de 56 m.

Plusieurs photos sont ici reproduites, figurant déjà dans le tome 3a (Dossier de DP et de MEC), page 11, et dans la réponse du MO à la MRAe à la suite desquelles le MO indique :

la rive de l'étang a été artificialisée peu à peu dans la zone des heures claires, avec la construction du port, dans sa première configuration, dans les années 60, la création du 1^{er} terre-plein, définissant l'anse de l'école de voile, entre 1968 et 1971 et la création du deuxième terre-plein, à partir de 1974, définissant la 2^{ème} anse.

Ce deuxième terre-plein, qui sera terrassé dans le cadre du projet est un dépôt de produits de démolition, sans homogénéité ni qualité. Il définit la limite entre la 2^{ème} anse, dont la morphologie permet un accès à l'étang et la zone arrière qui, à ce jour, ne permet pas d'y accéder.



Le terrassement de cet épi et la reconfiguration de la zone suivant la bathymétrie et la topographie de l'anse constitue ainsi une renaturation de la zone, ou, du moins, une mise à disposition d'un nouveau linéaire d'accès à l'étang de 56 m.



Nouvelle anse de l'école de voile = 59 ml existant + 56 m restitués = **115 ml**, au lieu des 63 ml + 59ml = **122 ml** actuels



Pour autant, des mesures en faveur du développement de la biodiversité ont été prises :

- Eco-conception d'un massif poreux verticalisé sous le ponton P1, qui a une double action sur l'agitation résiduelle et sur la création d'habitats favorables au développement des juvéniles de poisson,
- Pose de corps morts éco-conçus, permettant l'accroche des espèces sessiles,
- Implantation ou conservation de nombreux ouvrages ou perré en enrochements, dont la porosité favorise la constitution d'habitats ou de cache pour les juvéniles de poissons.

Ces mesures sont considérées comme des mesures de compensation dans le présent projet, auxquelles pourrait s'ajouter la réouverture de l'escalier reliant le parking au CEC, faisant écho à plusieurs demandes exprimées lors de l'enquête Publique. Ces travaux ne font pas partie du programme de l'opération portuaire mais leur programmation pourrait être prise en compte en tant que mesure de compensation, si besoin.

Avis du CE : nonobstant le fait que les mesures indiquées ci-dessus (éco conception...) ne sont en aucun cas des mesures de compensation mais des dispositions de conception intégrant la dimension écologique comme il se doit de tout projet, je prends acte de l'argumentation du MO sur la très faible perte de linéaire d'accès à l'étang. Mais avec pour conséquence une artificialisation accrue du littoral.

- **Sécurité piétons et cyclistes et requalification des voies d'accès (n° 1, 7, 10, 12, 18)**

Plusieurs observations signalent la question de la sécurité des piétons et cyclistes : « Absence de trottoir au sommet de la montée de Saint-Pierre qui, depuis que les escaliers situés au niveau du bateau du Bailly de Suffren ont été condamnés, représente quasiment le seul accès piéton au port des Heures Claires ». « Nécessité de sécuriser la circulation des piétons et des cyclistes du CEC au port et sur le chemin du port ». « Etroitesse de la voie » ...

Q8 :

CE : la ville d'Istres prévoit-elle un aménagement d'ensemble des voies d'accès (intégrant la réfection de la chaussée du Chemin de Saint-Pierre, la sécurisation des piétons et cyclistes et l'enfouissement des réseaux électriques) ?

L'escalier reliant le parking du CEC au local du club de voile, fermé depuis quelques années, permettrait un accès piéton très pratique et à l'abri de la circulation automobile.

Q9 :

CE : La ville envisage de rouvrir l'escalier (après éventuelle sécurisation) ?

MO (pour Q8 et Q9) :

Pour la réfection des réseaux et l'enfouissement des réseaux électriques, réponse apportée au paragraphe 5.2 du présent document.

Pour la sécurisation des piétons, la voie ne présente pas partout une largeur suffisante pour intégrer des trottoirs et, dans ces zones, il n'y a pas de possibilité d'élargissement de voie. En revanche, la réouverture de l'escalier reliant le parking du CEC au chemin du port est susceptible de régler cette problématique.

A cet effet, la ville prévoit la réalisation de travaux de confortement rocheux et la réhabilitation de l'escalier.

De plus dans le cadre du plan vélo communal, il a été spécifié que le chemin de Saint Pierre est qualifié d'hors norme, compte tenu de sa déclivité. Aussi, un réaménagement permettrait son intégration dans un plan de déplacement à vélo.

Une idée future de la commune est de réaliser le prolongement d'une voie verte qui longe l'étang, aux abords du port, afin de rouvrir le secteur à la circulation vélo et ainsi palier aux risques encourus par les cyclistes sur le chemin de Saint Pierre.

Avis du CE : j'ai pris acte, à la Q5, de la requalification du chemin de Saint-Pierre et du chemin du Port programmée par la ville. Je note ses intentions concernant l'escalier.

- **Stationnement (n° 2, 3, 8, 12, 18)**

Nombreuses observations concernent le stationnement aujourd'hui vécu comme difficile et expriment un doute sur l'adéquation du nombre de places supplémentaires de stationnement prévu dans le projet (environ 80 à 90) à l'accroissement du nombre de postes d'amarrage mais aussi de l'attrait touristique accru. La question de réserver des places pour les résidents est clairement posée. Dans les discussions que le CE a pu avoir, un accès au port depuis le CEC réservé aux résidents et usagers permanents du port est également apparu comme une option (dès lors que serait trouvée une solution pour les restaurants ?). Il apparaît en outre, au vu de l'étude d'impact, que le décompte des places existantes actuellement ne comprend pas les stationnements « sauvages » ; l'accroissement réel du nombre de places est donc inférieur à celui annoncé.

Q10 :

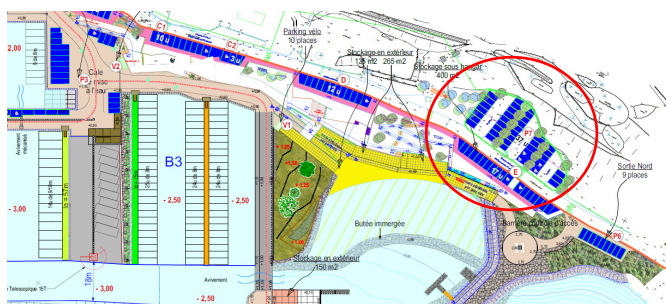
CE : le nombre de places matérialisés dans le projet résulte-t-il d'une appréciation de la demande (du fait de l'accroissement du nombre de postes d'amarrage et de la fréquentation touristique) ou bien des seules possibilités techniques offertes par le site ?

MO : Le nombre de places matérialisées dans le projet résulte essentiellement des possibilités techniques offertes par le site et la réglementation.

Nous avons proposé des places complémentaires sur la digue du large, avec un stationnement en épi, qui nécessitait cependant un élargissement un peu plus important du quai de la digue du large sur l'étang. Cette disposition a été refusée par les services, du fait d'une emprise plus importante sur le fond lacustre. C'est donc un stationnement longitudinal moins important, qui a été adopté.

Sur la partie aérienne, en élargissement de la voie, les parkings sont uniquement implantés sur le toit des bâtiments à créer. La partie Nord du projet (emprise des bâtiments actuels de l'école de voile) est dépourvue des stationnements prévus à l'origine, en raison de la Loi littoral.

En effet, initialement un emplacement de parking extérieur de 37 places dont 4 PMR était envisagé, comme sur le plan ci-après, à la place des algécos de l'école de voile actuelle. C'est un avis négatif de la part des services de l'Etat, lors du cadrage préalable, qui a obligé la suppression de ces dernières. En effet, la loi littoral stipule qu'en dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites sur une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage. Cette interdiction ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. La création de ces emplacements de stationnement ne rentrait pas dans ce cadre et n'était pas compatible avec la bande littorale des cent mètres.



Avis du CE : dont acte. Cela renforce d'autant plus la nécessité de mettre en place une navette régulière entre le parking du CEC et le port.

Q11 :

CE : il apparaît souhaitable d'installer des bornes de recharge pour les voitures électriques ainsi que pour les vélos à assistance électrique. Le MO les prévoit-il ?

MO : Sur le port, le projet portuaire prévoit la mise en œuvre de fourreaux jusqu'à un regard installé au droit de places de stationnement, afin que la Métropole puisse, à l'issue des travaux, mettre en place une borne de rechargement pour servir 4 véhicules. La puissance nécessaire a été intégrée aux calculs de dimensionnement du tableau des puissances électriques du projet.

Il en est de même pour les vélos électriques sur le port.

Sur le chemin du port, un aménagement dédié à la recharge électrique des véhicules pourra être prévu et pris en compte dans le projet de requalification de la voirie.

Avis du CE : dont acte. Ces précisions sont utiles.

- **La nécessité d'une aire de retournement permettant le demi-tour des véhicules à l'extrémité du chemin du port (n° 6, 18, 24)**

Le chemin du port se terminant en impasse, il est nécessaire de prévoir une aire de retournement des véhicules, notamment les camions de collecte des poubelles et les autres poids lourds (aujourd'hui le retournement se fait sur le terre-plein devant les bâtiments de l'école de voile).

Q12 :

CE : Que prévoit le MO ? Est-il possible d'organiser ce retournement sur l'accroche au littoral de la nouvelle digue bordant au nord l'espace de l'école de voile ?

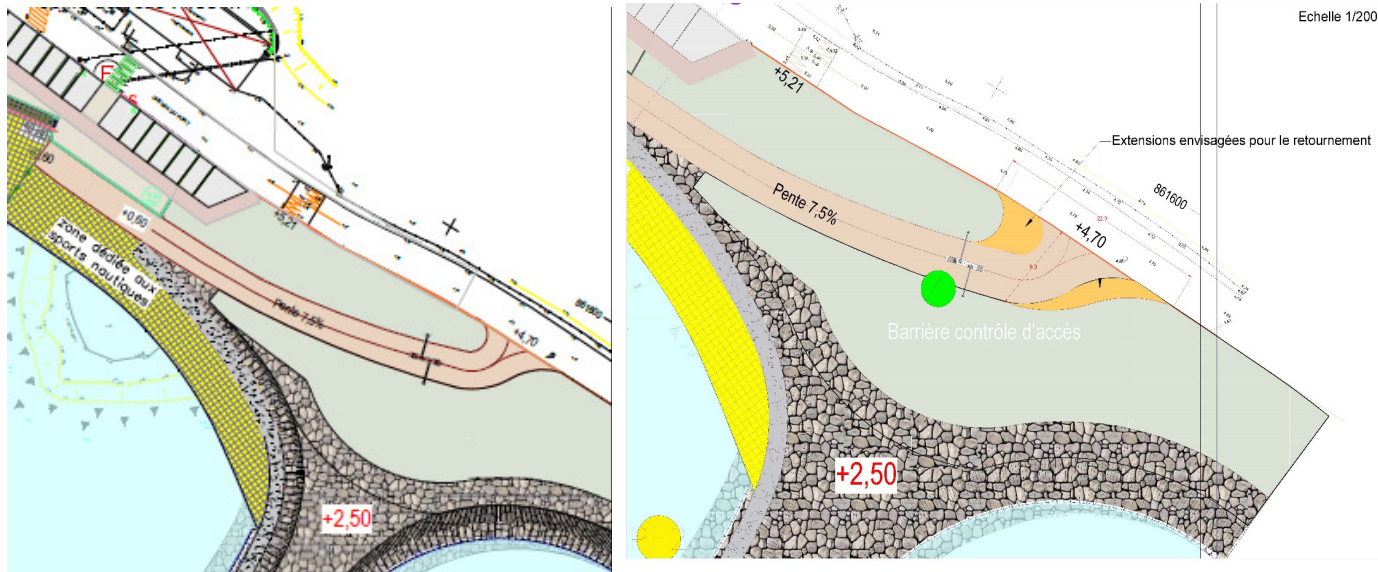
MO : Actuellement, le retournement des véhicules de livraison s'effectue sur le terre-plein en fond du chemin de port, dont le terrassement est programmé dans le cadre du projet.

L'étroitesse de la voie peut effectivement être problématique si un espace de dégagement n'est pas effectivement prévu.

Nous avons envisagé que cet usage se déporte de l'autre côté de la voie, dans la zone actuelle de l'école de voile, qui, à l'issue du projet et après démolition des bâtiments, restera sans aménagement particulier.

Cependant, dans le cadre du projet, il est également possible, sans surcoût, d'envisager une modification de la zone d'enracinement de la digue de protection de l'anse naturelle, afin d'élargir la zone de retournement.

Raccordement à la voie du chemin du Port - projet



raccordement du projet à la voie du chemin du port

Avis du CE : cette proposition résoudra la question du retournement des véhicules de livraison et des camions poubelles. Compte tenu de la qualité générale du projet, il est peu souhaitable que cet espace de raccordement du projet au chemin du port reste un terre-plein dénudé (à l'image du terre-plein actuel) qui, outre son aspect désolé, serait propice, d'après des voisins qui s'en plaignent, à des rassemblements. Je recommande que cet espace donne lieu à un aménagement paysager.

- Divers

Q13 : -

CE : Les points de collecte des déchets ménagers (et leur aménagement) sur le chemin du port ne sont pas mentionnés ni localisés dans le dossier. Que prévoit le MO ?

MO : Le projet de requalification des chemins de Saint Pierre et du port prévoit de maintenir le nombre de points de collecte existants. Deux points de collecte situés, chemin du port seront déplacés pour les besoins de l'extension du port.

CE : Est manifestée une opposition à l'installation de commerces « générateurs d'un excès de bruit ou d'activité nocturne tels que boîtes de nuit par exemple ».

MO : Dans le cadre du futur projet du port, les constructions et installations envisagées sont toutes nécessaires à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau, pour être en conformité avec la loi littoral. Ainsi les commerces et services créés autour de la future capitainerie développeront une activité en lien direct avec le nautisme et ne seront ouverts qu'en journée, il n'y aura pas d'établissement de nuit, ni d'activité bruyante et nocturne.

Avis du CE : les réponses du MO devraient répondre aux inquiétudes des riverains.

85. OBSERVATIONS SUR LA GESTION ULTÉRIEURE

- **Programmation des navettes maritime et terrestre**

Le projet intègre la réalisation d'un quai dédié à l'accueil de la navette trans-étang de Berre et cela en constitue un élément important. Le projet fait par ailleurs référence à la mise en place d'une navette terrestre entre le CEC et le port.

Q14 :

CE : Le MO peut-il fournir une programmation de la mise en place de la navette trans-étang de Berre ?

La mise en place de la navette terrestre sera-t-elle effective dès les travaux du port achevés (au moins en période estivale et les jours de manifestations) ? Le mode sera-t-il électrique ?

MO : La mise en place de la navette Trans-étang de Berre, est au stade de la programmation. Elle est inscrite dans le Plan de Déplacement Urbain métropolitain aujourd'hui en cours d'approbation. Le projet prévoit des allers-retours des communes de Marignane à Martigues, puis Istres, ainsi que Saint Chamas en période estivale. Aucun calendrier n'est affiché à ce jour.

Avis du CE : le fait qu'il n'y ait aucune assurance du MO sur la période prévisible de mise en œuvre de la navette maritime n'obère en rien la faisabilité du projet. Je regrette par contre l'absence de réponse du MO, ou de la ville, sur la mise en place de la navette terrestre. Je recommande que celle-ci soit mise en place dès la fin des travaux afin d'habituer riverains et clients des restaurants à l'utiliser.

- **Gestion du port**

Des observations ont été émises à propos de la **gestion du port nouveau** : modalités d'attribution des places d'amarrage (les usagers les plus fréquents souhaitant rester proches), réservation d'un emplacement sur le port pour le zodiac sécurité du Club nautique istréen, réinstallation des deux mâts utilisés par le CNI pour les départs de régates...

Ces questions me semblent pouvoir aisément être résolues le moment venu.

Plusieurs intervenants à l'enquête publique évoquent la possibilité (ou la nécessité) de mettre en place des modalités (publiques, privées ou associatives) de **location de bateaux** (ce qui permettrait de réduire la demande de nouveaux postes d'amarrage) à l'image de ce qui se fait dans de nombreux ports dont celui de Marseille.

Avis du CE : Bien qu'en dehors du champ de l'aménagement et donc de l'enquête publique, le Commissaire-enquêteur ne peut que souscrire à ce souhait et invite les acteurs concernés (maîtrise d'ouvrage, direction du port, propriétaires et usagers du port...) à engager une réflexion et une concertation à ce sujet sans tarder.

Enfin plusieurs observations soulignent l'intérêt (ou la nécessité, voire l'obligation) que le parc de bateaux soit progressivement électrifié (en particulier à l'occasion des nouvelles locations de postes d'amarrage).

Q15 :

CE : Quelles sont les intentions du MO à cet égard ? L'aménagement du port intègre-t-il des bornes d'alimentation électrique ?

MO : Le projet prévoit l'implantation de bornes d'alimentation électriques sur l'ensemble des quais et pontons, pour les besoins usuels des navires, avec un principe d'implantation d'une borne pour 4 navires (chaque unité bénéficiant d'une prise dédiée, dont l'ampérage peut varier en fonction de la taille du bateau).

De plus, une nouvelle disposition du code des transports (article L1521-4), dont l'entrée en vigueur est prévue au 01/01/2022, prévoit « dans les ports de plaisance d'une capacité de plus de cent places, au moins 1% des postes à quai bénéficiant d'une disposition privative d'un an sont réservés à des navires électriques ».

Dans le cadre du projet d'extension du port, les infrastructures (fourreaux et regard) sont prévues, afin que la Métropole puisse, à l'issue des travaux, mettre en place une borne de rechargement pour servir 4 navires. Le dimensionnement du transformateur (mis en place par la Métropole) devra tenir compte de cette disposition, et le TGBT prévoira des lignes spécifiques.

Avis du CE : la question portait bien sûr le rechargement des bateaux électriques et non l'alimentation électrique usuelle. Je note la réponse sur l'installation d'une borne pour quatre navires. Je suppose qu'en cas d'accroissement du nombre de ces bateaux, il sera aisé de prévoir l'installation d'autres bornes (ou le renforcement de certaines des bornes d'alimentation prévues).

PROJET D'EXTENSION ET DE REVALORISATION DU PORT DES HEURES CLAIRES

Enquête portant sur

La **demande d'autorisation environnementale** (au titre de l'article L181-1 du Code de l'environnement)

La **demande d'extension portuaire** (Code des transports)

La **déclaration de projet et de mise en compatibilité** du PLU d'Istres (Code de l'environnement et Code de l'urbanisme)

La **demande de transfert de gestion du domaine public maritime** (Code général de la propriété des personnes publiques)

Article L123-6 du Code de l'environnement : *lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête unique (...) Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du ou des projets, plans ou programmes.*

*Cette enquête unique fait l'objet d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que de **conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises.***

DEUXIÈME PARTIE

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Philippe Sénégas, commissaire enquêteur

CHAPITRE 9

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ

RELATIFS A L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ COMMUNS

AUX QUATRE PROCÉDURES ET DÉCISIONS ATTENDUES

Objet de l'enquête

La Métropole Aix-Marseille-Provence, maître d'ouvrage, et, par délégation, la commune d'Istres, présentent un projet d'extension et de revalorisation du **port des Heures Claires à Istres**, occupant aujourd'hui une superficie de 3 ha et comportant 177 places de bateaux. Il s'agit de développer le port, améliorer son fonctionnement et son exploitation, améliorer les conditions d'accueil et les développer, assurer l'intégration paysagère et urbaine du projet et protéger l'environnement.

Le projet

Il prévoit des travaux portuaires et des travaux terrestres.

Les **travaux portuaires** consistent à allonger vers le nord et le sud la digue de protection principale au large, à créer une contre-jetée au sud, un troisième bassin et une plage artificielle au nord. Ils nécessitent d'étendre la superficie occupée en mer à 6,3 ha. Ils permettront de doubler la capacité du port (en passant à 321 places) et d'accueillir la future navette « trans étang de Berre ».

Les **travaux à terre** concernent la construction de quatre bâtiments adossés à la voirie existante (ou en partie sous cette dernière) pour les associations, la capitainerie, l'école de voile...La capacité de stationnement passera de 88 à 180 places.

Le **coût du projet** est estimé à 17,4 M€ HT (valeur décembre 2020)

La **durée** prévisionnelle des travaux est de 18 mois, en quatre phases distinctes permettant de maintenir le port en exploitation.

Une enquête publique unique

Il s'agit d'une enquête publique unique car **quatre procédures et donc quatre décisions** sont en jeu :

- L'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau (compétence préfet)

- La déclaration de projet et la mise en compatibilité du PLU de la ville d'Istres (compétence présidente de la métropole Aix-Marseille-Provence)
- L'extension du périmètre du port (compétence préfet)
- Le transfert de gestion du domaine public maritime (compétence préfet)

Préparation de l'enquête

J'ai été désigné commissaire-enquêteur par décision du **10 février 2021** de Mme la présidente du Tribunal administratif de Marseille.

L'arrêté portant ouverture de l'enquête publique n'a pu être pris que le **31 août 2021**. Il s'est avéré en effet rapidement après que j'ai été contacté par la préfecture pour arrêter les modalités de l'enquête que le dossier fourni par le maître d'ouvrage était incomplet pour les deux procédures d'extension du port et de transfert de gestion du domaine public maritime. Ce n'est qu'à la fin août que l'ensemble des pièces préparées par la Métropole et les services a pu être rassemblé dans un **dossier de 1622 pages**. J'ai attentivement vérifié dans ce dossier dont l'organisation n'était pas la plus favorable à son appropriation par le public (en raison notamment de la présence de deux évaluations environnementales et de leurs deux résumés non techniques, en partie redondants) que les pièces répondaient dans le détail à chacune des procédures en jeu.

Considérant ainsi que le dossier tenu à la disposition du public, est conforme, quant à sa teneur, aux exigences des codes de l'environnement, de l'urbanisme, des transports et du code général de la propriété des personnes publiques ; et que la consultation des différents documents a pu se faire dans de bonnes conditions ;

- J'ai constaté la **complétude (au sens réglementaire) du dossier tenu à la disposition du public**.

Déroulement de l'enquête

L'enquête a fait l'objet des mesures de publicité réglementaires : publication dans la presse régionale les 16 septembre et 19 octobre 2021, affichage A2 jaune apposée à proximité du site et sur les panneaux municipaux, information sur les sites de la Métropole AMP, du Conseil de territoire Istres Ouest Provence, de la ville d'Istres et de la Préfecture. Le projet avait fait l'objet d'une concertation préalable en 2018 à l'issue de laquelle la Métropole avait constaté que « le bilan de la concertation s'avère positif ».

Le public a pu s'entretenir avec le Commissaire enquêteur lors des six permanences tenues (les 15, 20, 25 octobre et 4, 9, 16 novembre), déposer ses observations sur les registres papier tenus à disposition pendant toute la durée de l'enquête à la mairie et dans les locaux du Conseil de territoire Istres Ouest Provence ainsi que sur un registre dématérialisé. 28 observations ou propositions ont été ainsi recueillies.

Aucun incident n'a été recensé. L'enquête s'est déroulée dans un climat serein.

- J'ai constaté la **régularité du déroulement de l'enquête publique et l'absence d'observation écrite ou orale relative à la publicité de l'enquête ou au contenu du dossier**.

Considérant que l'étude d'impact et l'études d'incidences sont complètes ; que chacune est claire

Considérant que l'avis des collectivités territoriales concernées, des personnes publiques et autres organismes a été recueilli ;

Considérant que le projet a fait l'objet d'un avis de la Mission régionale de l'Autorité environnementale Paca et que le Maître d'ouvrage délégué y a répondu ;

Considérant que le maître d'ouvrage a répondu pour l'essentiel aux demandes de précisions que j'ai formulées ;

- j'estime en conséquence **disposer de tous les éléments nécessaires à la formulation d'un avis sur le projet et chacune des quatre décisions requises.**

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ RELATIFS A L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Considérant les **objectifs généraux** que le maître d'ouvrage fixe à l'extension et la valorisation du port des Heures claires :

- développement de l'attractivité économique (création du 3ème bassin, création de locaux à destination des associations et de l'école de voile, création d'un poste d'accueil pour la navette à passagers, création de commerces, mise aux normes de l'aire de carénage et des moyens de maintenance),
- amélioration du fonctionnement et de l'exploitation (séparation des usages entre la plaisance, l'initiation à la voile et aux sports nautiques et le transport des passagers),
- intégration paysagère et urbaine (projet architectural avec incorporation des bâtiments dans la falaise assurant ainsi le soutènement de la voirie supérieure et la création d'espaces piétonniers et de parkings, remise à l'état naturel des anciennes zones de stockage de l'école de voile),
- développement sociétal (création d'un pôle nautique dédié aux PMR (Personnes à mobilité réduite), réhabilitation de la base nautique à destination du jeune public de la Commune),
- protection de l'environnement : création d'un système général de collecte des déchets (point propre et tri sélectif), implantation d'un système de barrière acoustique pour l'aire de carénage, mise en œuvre d'un dispositif de nurserie artificielle pour la protection des juvéniles de poissons, valorisation et protection de la flore protégée, remise à l'état naturel d'un épi littoral précédemment utilisé par l'école de voile,
- amélioration des conditions d'accueil des pêcheurs, des conditions de vente du poisson ainsi que des conditions d'entretien et de maintenance des filets (bassin de lavage avec filtration et rampe de séchage),

Considérant que la **vétusté du port** (digues affaissées, quais affouillés et envasés, ponton dégradé, eutrophisation du bassin B2, anse naturelle non entretenue...) justifie pleinement la nécessité de sa requalification

Considérant néanmoins que peu d'éléments relatifs à la **demande de nouveaux postes d'amarrage** sont fournis qui justifierait l'extension du port

Considérant que plusieurs **scénarios** ont été étudiés et que celui qui a été retenu est apparu le mieux à même de répondre aux objectifs et de minimiser les impacts environnementaux



Considérant les **objectifs environnementaux** assignés au projet :

- Sécuriser les zones d'implantation des deux espèces protégées, zostère naine et Limonium
- Veiller à la qualité des eaux du bassin et de l'étang
- Viser une certification « Port propre »
- Faire de la revalorisation du port un véritable projet urbain

Considérant, s'agissant de la **biodiversité et des espèces protégées**,

- l'étude approfondie des effets du projet sur la biodiversité et les espèces protégées
- les mesures d'évitement prises pour le Limonium (balisage en période de chantier et enclos interdisant la circulation) et pour les zostères naines (balisage des stations et zone de transition autour des herbiers, zone d'interdiction de la navigation entre la mise à l'eau de l'école de voile et le terre-plein entre les deux anses)
- les mesures de réduction de l'impact des luminaires sur les chiroptères ainsi que les mesures favorables au développement des juvéniles

Considérant, s'agissant de la **qualité des eaux, des sédiments et de leur hydrodynamisme**,

- la précision et la qualité des études
- Les préconisations qui en sont issues : collecte des eaux de ruissellement, des eaux pluviales et des eaux de carénage, dispositifs d'avivement et de renouvellement dans les bassins du port et l'anse de l'école de voile, modalités techniques retenues, concourant toutes à une amélioration de la qualité des eaux et au maintien de l'équilibre hydro-sédimentaire

Considérant que les **risques naturels**, tant de submersion marine (pouvant être engendrée par le changement climatique) que d'affaissement de la voie de desserte (pouvant entraîner chutes de blocs et glissement de terrain) sont convenablement pris en compte, d'une part par la surélévation des quais, d'autre part par les dispositions constructives des bâtiments qui serviront de soutènement à la voie

Considérant que l'ensemble de ces dispositions doit permettre l'obtention de la **certification « Port propre »** qui représente un engagement de gestion environnementale

Considérant que le projet artificialise un peu plus le **trait de côte** par un nouvel épi de protection pour une surface nette de 1000 m² et que le maître d'ouvrage n'a pas pris en compte la demande de la MRAe d'en étudier les conséquences sur les petits fonds côtiers et de proposer d'éventuelles mesures de compensation

Considérant que le trafic accru des navires et des activités liées (trafic routier en particulier) va générer un surcroît d'émissions de **gaz à effet de serre** et une dégradation de la qualité de l'air que, malheureusement, l'étude d'impact n'évalue pas

Considérant que

- les **mesures de suivi scientifique**, essentielles pour mesurer l'atteinte des objectifs environnementaux sont bien adaptées aux enjeux et bien définies

- s'agissant du Limonium et des zostères naines, qu'il y a lieu d'en augmenter la durée (respectivement à 10 et 9 ans) comme le maître d'ouvrage s'y est engagé dans sa réponse à la MRAe
- s'agissant de la dynamique hydro-sédimentaire, qu'il y a lieu d'y ajouter, selon la demande de la MRAe, et afin d'identifier un éventuel problème d'érosion du littoral à moyen ou long terme, un suivi du trait de côte pendant au moins 5 ans

Considérant, s'agissant des **usages et du cadre de vie**, que

- toutes les activités du port, plaisance, pêche, sports et loisirs nautiques, seront valorisées par le projet (doublement du nombre de postes d'amarrage, places dédiées aux pêcheurs -disposant de containers avec étal de vente et d'un aménagement de lavage des filets-, anse de voile agrandie et école disposant de nouveaux bâtiments de stockage, nouvelle capitainerie et nouveaux locaux pour les associations, sécurité assurée des circulations...)
- le cadre de vie est bonifié (amélioration de l'accueil des touristes et des plaisanciers, doublement des places de stationnement, cheminements piétons organisés, adaptation aux personnes à mobilité réduite)

Considérant que le **parti architectural et paysager** est conçu comme un projet urbain de façade maritime avec les nouvelles constructions adossées à la falaise, l'architecture contemporaine, les coulées vertes, les cheminements piétons sur escaliers et rampes, le mariage de l'aspect minéral des constructions et des circulations avec le projet végétal (qui accompagne les cheminements piétons) et qu'il en résulte une qualité indéniablement améliorée de l'image du port et de son environnement immédiat

Considérant que les modalités du **chantier**, prévu pour durer au minimum 16 mois,

- organisation en quatre phases successives bien conçues afin de minimiser la gêne procurée aux différents usages, en particulier, en maintenant la continuité des activités
- dragage et fouilles des sédiments (qui sont pollués) effectués avec d'indispensables précautions (écrans anti -MES, évacuation en décharge contrôlée) ; dispositifs de rétention pour les zones de stockage et d'installation des engins de chantier

sont clairement définies, mais que les risques ne pouvant être exclus (de piétinement du Limonium, de dégradation des herbiers, de contamination des eaux, de pollutions diverses...) il est prévu qu'un dispositif d'assistance aux entreprises par un écologue permette de limiter au maximum les impacts du chantier sur les milieux naturels et que des mesures d'information des riverains et des usagers et de sensibilisation des entreprises visent à réduire les perturbations liées au chantier

Considérant néanmoins que la **circulation des engins et des camions** (60 passages quotidiens puis 40 dans la seconde période du chantier) risque, en raison de leur fréquence et de l'étroitesse des voies d'accès, d'être très perturbatrice pour les riverains (bruit, odeurs, gêne de circulation pour les véhicules particuliers et les piétons), il est hautement souhaitable que soit mise en place une organisation de la circulation compatible avec leur vie quotidienne

Considérant en particulier que les **nuisances acoustiques** dues à la circulation des camions de fort tonnage (camions-benne 8x4 et 6x4, soit de 18 et 12 T) s'ajoutant aux émissions de bruit du chantier

sur le port risquent d'être très perturbatrices et qu'en conséquence il y a lieu de prévoir un dispositif qui permette de ne pas dépasser un seuil de nuisance sonore considéré comme admissible

Considérant en résumé que la démarche **Eviter-Réduire-Compenser** a conduit à définir les mesures suivantes :

Mesures de réduction

/ adaptation des éclairages pour limiter la gêne causée aux chiroptères (détecteurs de luminosité et de présence, orientation vers le bas des luminaires)

/ replantation d'une quinzaine d'arbres le long des aménagements terrestres pour réduire la perte de gîtes potentiels de chiroptères occasionnée par l'abattage dans le cadre du projet de 11 arbres

Mesures de réduction pour la période de chantier

/ adaptation des périodes de démarrage et du phasage des travaux à la phénologie des espèces les plus concernées d'oiseaux, de reptiles et de poissons

/ réduction du risque de destruction ou de dégradation des zostères naines (pose d'une ligne de corps morts préservant une zone de transition de 20 m ; dispositifs filtrants pour limiter la turbidité de l'eau)

/ réduction du risque de piétinement du Limonium par le balisage et la pose d'un géotextile le long des voies de circulation, après nouveau recensement des individus

/ prévention des pollutions accidentelles (concerne principalement la localisation du stockage des produits polluants et des engins de chantier)

/ gestion des matières en suspension : rideau anti turbidité, écrans anti MES, écran de confinement spécifique)

/ assistance d'un (ou deux) écologue(s) auprès des entreprises (sensibilisation, suivi spécifique des zones mises en défens, vérification du bon état des dispositifs de protection des milieux naturels, adaptations des prescriptions...)

/ mesures de suivi par des écologues tout au long du chantier

Mesures d'accompagnement

/ mesures de sensibilisation et de communication (en directions des usagers, promeneurs et navigateurs)

/ mesures favorables aux juvéniles (massif poreux et corps morts spécifiques pour les ancrages, côté anse naturelle, avec dispositifs d'accroche pour les espèces sessiles)

Mesures de suivi

/ Suivi de la station de Limonium (un passage tous les ans pendant 10 ans)

/ Suivi de la zostère naine (un ou deux passages par an, avec alternance, pendant 9 ans)

/ Suivi de l'efficacité du massif poreux

/ Suivi de l'efficacité des dispositifs de traitement des eaux (maintenance des unités de traitement, autosurveillance du rejet de l'aire de carénage, entretien et maintenance de la fosse de lavage des filets de pêche)

Considérant qu'ainsi le **bilan environnemental** est amélioré par rapport à la situation actuelle, compte tenu des éléments suivants :

- préservation efficace des espèces protégées faune et flore terrestre et lagunaire

- suivi des stations de Limonium et Zostère sur 9 à 10 ans (selon les nouveaux engagements du maître d'ouvrage) après l'achèvement du chantier
- création d'habitats pour juvéniles sous le ponton 1 et mise en place d'un suivi ichtyologique
- amélioration de la qualité des eaux : avivement, unités de traitement des eaux de l'ensemble des terre-pleins et DSH/décanteur lamellaire sur l'aire de carénage, dégrillage et lavage des filets, collecte des eaux grises et noires
- création d'un point propre et de déchetteries
- réduction des nuisances sonores de la zone de carénage
- mise aux normes des équipements, réduction des pollutions

En conclusion :

Je regrette

- L'absence d'une étude prospective de demande de postes d'amarrage, à la lumière de la situation de la plaisance à l'échelle de l'étang de Berre et de la situation géographique du port des Heures claires
- L'absence d'évaluation de la pollution atmosphérique engendrée par le trafic accru des navires et des activités liées (trafic routier notamment)
- L'artificialisation accrue du trait de côte et l'absence de compensation proposée à ce titre

Je recommande au maître d'ouvrage et à la ville d'Istres

R1 : de porter les durées de suivi à 9 ans pour les zostères naines et 10 ans pour le Limonium

R2 : en cas de disparition de la zostère naine, en particulier au fond du bassin B3, de participer à une campagne de replantation dans l'étang sous l'égide des institutions compétentes

R3 : d'organiser un suivi annuel de l'évolution du trait de côte dans la partie nord du projet pendant une durée minimum de 5 ans

R4 : d'augmenter la part de l'approvisionnement du chantier par voie maritime, notamment en en faisant un critère de sélection des offres des entreprises dans le cadre de leur consultation

R5 : d'ajouter au projet l'organisation d'un espace de retournement des véhicules à l'extrémité du chemin du port et l'aménagement paysager de

l'espace de raccordement entre la digue nouvelle au nord et le chemin du port

R6 : de mettre en service la navette terrestre entre le parking du CEC et le port dès l'achèvement des travaux

Je donne

un AVIS FAVORABLE à l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau du projet de modernisation et d'extension du port des Heures claires sous la réserve suivante

Réserve : le maître d'ouvrage devra s'engager, en concertation avec les riverains, à définir un seuil de nuisance sonore acceptable au-delà duquel des mesures d'adaptation du chantier devront être mises en œuvre.

A Aix-en-Provence, le 9 décembre 2021

A handwritten signature in blue ink, reading 'Sénégas'.

Philippe Sénégas
Commissaire-enquêteur

CHAPITRE 10

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ

RELATIFS A LA DÉCLARATION DE PROJET

ET A LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU D'ISTRES

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ COMMUNS

AUX QUATRE PROCÉDURES ET DÉCISIONS ATTENDUES

Objet de l'enquête

La Métropole Aix-Marseille-Provence, maître d'ouvrage, et, par délégation, la commune d'Istres, présentent un projet d'extension et de revalorisation du **port des Heures Claires à Istres**, occupant aujourd'hui une superficie de 3 ha et comportant 177 places de bateaux. Il s'agit de développer le port, améliorer son fonctionnement et son exploitation, améliorer les conditions d'accueil et les développer, assurer l'intégration paysagère et urbaine du projet et protéger l'environnement.

Le projet

Il prévoit des travaux portuaires et des travaux terrestres.

Les **travaux portuaires** consistent à allonger vers le nord et le sud la digue de protection principale au large, à créer une contre-jetée au sud, un troisième bassin et une plage artificielle au nord. Ils nécessitent d'étendre la superficie occupée en mer à 6,3 ha. Ils permettront de doubler la capacité du port (en passant à 321 places) et d'accueillir la future navette « trans étang de Berre ».

Les **travaux à terre** concernent la construction de quatre bâtiments adossés à la voirie existante (ou en partie sous cette dernière) pour les associations, la capitainerie, l'école de voile...La capacité de stationnement passera de 88 à 180 places.

Le **coût du projet** est estimé à 17,4 M€ HT (valeur décembre 2020)

La **durée** prévisionnelle des travaux est de 18 mois, en quatre phases distinctes permettant de maintenir le port en exploitation.

Une enquête publique unique

Il s'agit d'une enquête publique unique car **quatre procédures et donc quatre décisions** sont en jeu :

- L'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau (compétence préfet)

- La déclaration de projet et la mise en compatibilité du PLU de la ville d'Istres (compétence présidente de la métropole Aix-Marseille-Provence)
- L'extension du périmètre du port (compétence préfet)
- Le transfert de gestion du domaine public maritime (compétence préfet)

Préparation de l'enquête

J'ai été désigné commissaire-enquêteur par décision du **10 février 2021** de Mme la présidente du Tribunal administratif de Marseille.

L'arrêté portant ouverture de l'enquête publique n'a pu être pris que le **31 août 2021**. Il s'est avéré en effet rapidement après que j'ai été contacté par la préfecture pour arrêter les modalités de l'enquête que le dossier fourni par le maître d'ouvrage était incomplet pour les deux procédures d'extension du port et de transfert de gestion du domaine public maritime. Ce n'est qu'à la fin août que l'ensemble des pièces préparées par la Métropole et les services a pu être rassemblé dans un **dossier de 1622 pages**. J'ai attentivement vérifié dans ce dossier dont l'organisation n'était pas la plus favorable à son appropriation par le public (en raison notamment de la présence de deux évaluations environnementales et de leurs deux résumés non techniques, en partie redondants) que les pièces répondaient dans le détail à chacune des procédures en jeu.

Considérant ainsi que le dossier tenu à la disposition du public, est conforme, quant à sa teneur, aux exigences des codes de l'environnement, de l'urbanisme, des transports et du code général de la propriété des personnes publiques ; et que la consultation des différents documents a pu se faire dans de bonnes conditions ;

- J'ai constaté la **complétude (au sens réglementaire) du dossier tenu à la disposition du public**.

Déroulement de l'enquête

L'enquête a fait l'objet des mesures de publicité réglementaires : publication dans la presse régionale les 16 septembre et 19 octobre 2021, affichage A2 jaune apposée à proximité du site et sur les panneaux municipaux, information sur les sites de la Métropole AMP, du Conseil de territoire Istres Ouest Provence, de la ville d'Istres et de la Préfecture. Le projet avait fait l'objet d'une concertation préalable en 2018 à l'issue de laquelle la Métropole avait constaté que « le bilan de la concertation s'avère positif ».

Le public a pu s'entretenir avec le Commissaire enquêteur lors des six permanences tenues (les 15, 20, 25 octobre et 4, 9, 16 novembre), déposer ses observations sur les registres papier tenus à disposition pendant toute la durée de l'enquête à la mairie et dans les locaux du Conseil de territoire Istres Ouest Provence ainsi que sur un registre dématérialisé. 28 observations ou propositions ont été ainsi recueillies.

Aucun incident n'a été recensé. L'enquête s'est déroulée dans un climat serein.

- J'ai constaté la **régularité du déroulement de l'enquête publique et l'absence d'observation écrite ou orale relative à la publicité de l'enquête ou au contenu du dossier**.

Considérant que l'étude d'impact et l'études d'incidences sont complètes ; que chacune est claire

Considérant que l'avis des collectivités territoriales concernées, des personnes publiques et autres organismes a été recueilli ;

Considérant que le projet a fait l'objet d'un avis de la Mission régionale de l'Autorité environnementale Paca et que le Maître d'ouvrage délégué y a répondu ;

Considérant que le maître d'ouvrage a répondu pour l'essentiel aux demandes de précisions que j'ai formulées ;

- j'estime en conséquence **disposer de tous les éléments nécessaires à la formulation d'un avis sur le projet et chacune des quatre décisions requises.**

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ RELATIFS A LA DÉCLARATION DE PROJET ET A LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU D'ISTRES

Intérêt général du projet

Considérant que la Métropole Aix-Marseille-Provence fixe au projet les objectifs suivants :

- développement de l'attractivité économique ;
- amélioration du fonctionnement et de l'exploitation ;
- intégration paysagère et urbaine ;
- développement sociétal : création d'un pôle nautique dédié aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite), réhabilitation de l'école de voile à destination du jeune public de la commune ;
- protection de l'environnement ;
- amélioration des conditions d'accueil des pêcheurs, des conditions de vente de leur pêche ainsi que des conditions d'entretien et de maintenance des filets ;
- amélioration de la sécurité du site par la séparation des flux.

Considérant l'état de vétusté du port

Considérant que le projet se traduit par

- La rénovation et l'agrandissement de l'équipement public important que constitue le port afin de le rendre plus fonctionnel pour l'ensemble de ses usagers (création d'un 3ème bassin, de locaux à destination des associations et de l'école de voile, d'un poste d'accueil pour la navette à passa-

gers, de commerces, et de la mise aux normes de l'aire de carénage et des moyens de manutention...)

- Une prise en compte de la qualité des eaux et des déchets permettant d'accéder à la certification des « Ports propres » (collecte des eaux de ruissellement, des eaux pluviales et des eaux de carénage, avivement et renouvellement des eaux dans les bassins du port et l'anse de l'école de voile, maintien de l'équilibre hydro-sédimentaire, collecte des déchets)
- La prise en compte des autres enjeux environnementaux (notamment mise en défend des espèces floristiques protégées -Limonium et zostères naines-, l'adaptation des luminaires pour les chiroptères, les dispositions permettant le développement des poissons juvéniles, la protection acoustique de l'aire de carénage...)
- La qualité architecturale, paysagère et semi-urbaine du parti d'aménagement qui améliore l'aspect du port et bonifie ce quartier de la ville d'Istres (projet architectural, incorporation des bâtiments dans la falaise, préservation des vues sur l'étang, revalorisation des espaces naturels, organisations des parcours piétonniers., création de parkings supplémentaires...)
- Une prise en compte efficace des risques naturels (par la surélévation des quais et de l'implantation des bâtiments pour faire face au risque de submersion, ainsi que par les dispositions constructives des bâtiments et de la voie d'accès soumise à affaissement)
- L'amélioration des conditions de travail des pêcheurs (4 emplacements dédiés avec containers équipés d'eau et d'électricité associés à un étal de vente, bassin de lavage des filets avec traitement des effluents et rampe de séchage)
- La réhabilitation de l'école de voile (avec de nouveaux bâtiments de stockage...)
- L'amélioration des conditions d'accès et de mobilité des personnes en situation de handicap (aussi bien pour l'accès des PMR au bassin nautique que pour les conditions de stationnement et de déplacement dans le port)
- La sécurisation des déplacements maritimes et terrestres (séparation des usages entre la plaisance, les sports nautiques, l'aire de carénage et le transport des passagers)
- La valorisation qu'entraîne ce projet pour l'ensemble des activités de plaisance, pêche, sports et loisirs nautiques

Considérant néanmoins que peu d'éléments relatifs à la **demande de nouveaux postes d'amarrage** sont fournis qui justifierait l'extension du port

Considérant que le projet constituera pour le voisinage une gêne en raison de l'accroissement de la circulation des véhicules motorisés mais aussi une probable valorisation du patrimoine en raison de la bonification de l'aménagement du quartier ;

Considérant que dans l'ensemble le projet présente de nombreux avantages en ce qu'il conduit à moderniser et valoriser un grand équipement public, ainsi que le quartier de la ville dont il constitue le point central ; qu'il participe, du fait de la collecte des eaux et des déchets, à la réhabilitation de l'étang de Berre ; que, par ses dispositions d'aménagement et de construction, il pallie les risques

naturels, améliore les conditions d'accès et de mobilité des PMR, favorise des déplacements sécurés ; qu'il répond aux besoins des usagers des activités nautiques et de plaisance, des pêcheurs professionnels, des associations ; que ses principales incidences environnementales ont été prises en compte, évitées ou réduites pour l'essentiel, même si quelques précisions seraient nécessaires (en particulier pour évaluer l'émission de gaz à effet de serre et le bruit) ; que le patrimoine collectif sera valorisé ;

Considérant que quelques inconvénients et impacts ne sont pas pris en compte : artificialisation de 1000 m² supplémentaires de littoral sans mesure de compensation ; gêne indéniable pour le voisinage, compte-tenu en particulier du surcroît de circulation automobile, peu atténuée par des transports collectifs ; incertitudes en l'état du dossier sur la programmation et donc la réalisation de ces transports collectifs (navette maritime et navette entre le port et la parking-relais quand il sera créé sur le plateau)

Considérant qu'il apparaît nécessaire de prévoir un espace de retournement des véhicules à l'extrémité du chemin du port

En conclusion

Je regrette

- L'absence d'une étude prospective de demande de postes d'amarrage, à la lumière de l'évolution du marché de la plaisance dans l'étang de Berre et de la situation géographique du port des Heures claires
- L'artificialisation accrue du trait de côte et l'absence de compensation proposée à ce titre

Je recommande au maître d'ouvrage et à la ville d'Istres

R1 : d'ajouter au projet l'organisation d'un espace de retournement des véhicules à l'extrémité du chemin du port et l'aménagement paysager de l'espace de raccordement entre la digue nouvelle au nord et le chemin du port (recommandation identique à la R5 du chapitre 9 consacrée à l'autorisation environnementale)

R2 : de mettre en service la navette terrestre entre le parking du CEC et le port dès l'achèvement des travaux (recommandation identique à la R6 du chapitre 9 consacrée à l'autorisation environnementale)

J'estime que le bilan avantages-inconvénients penche nettement en faveur du projet ; il valorise un bien public, il répond aux besoins des populations concernées par son usage.

en conséquence je considère que le projet est d'intérêt général et donne un AVIS FAVORABLE à la déclaration de projet nécessaire à la réalisation de la modernisation et de l'extension du port des Heures claires.

A Aix-en-Provence, le 4 décembre 2021



Philippe Sénégas
Commissaire-enquêteur

Mise en compatibilité du PLU de la ville d'Istres

Considérant que la mise en compatibilité du PLU s'inscrit (ou ne s'oppose pas) dans les enjeux, les orientations, les objectifs des principaux documents supra communaux [Directive territoriale d'aménagement des Bouches-du-Rhône (DTA), Schéma de cohérence territoriale (SCOT) Ouest-Etang de Berre, Plan de déplacement urbain (PDU), Plan Climat Energie territorial, Schéma régional de cohérence écologique]

Considérant que les orientations du SDAGE « poursuivre les efforts de lutte contre les pollutions d'origine industrielle et domestique » (5A) et « lutter contre les pollutions par les substances dangereuses » (5C) sont mises en œuvre d'une part par les dispositifs de collecte et de traitement des eaux de ruissellement, des eaux vannes des navires et des eaux de carénage, et, d'autre part, par les modalités de maniement et de stockage des sédiments ; que l'orientation « agir sur la morphologie et le décroissement pour préserver et restaurer les milieux aquatiques » n'est que partiellement suivie en ce qu'il est prévu des mesures favorables à la biodiversité (musoir poreux, dispositions d'avivement des bassins) mais pas de mesure de compensation de l'artificialisation du littoral ;

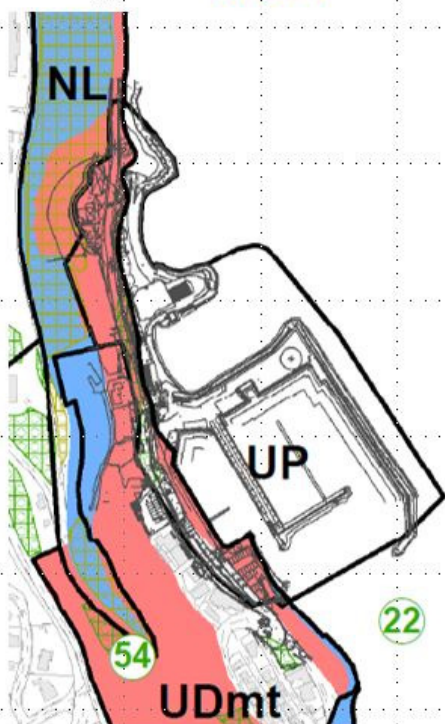
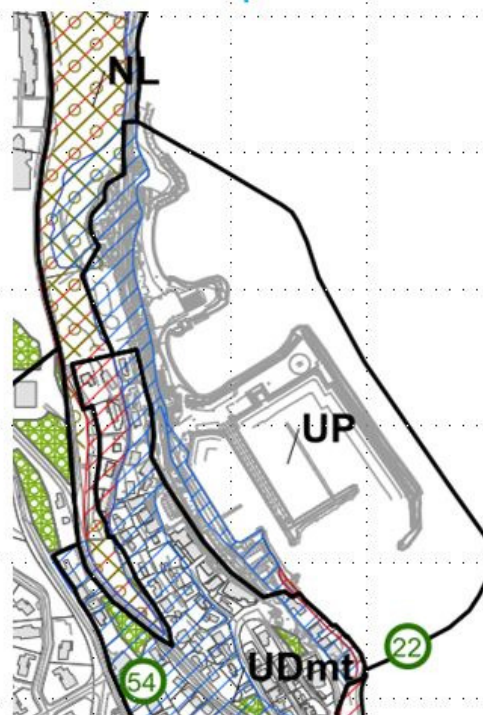
Considérant que les dispositions du projet de modernisation et d'extension du port et le parti d'aménagement conduisent à :

- Améliorer la qualité des eaux portuaires, par le brassage et l'avivement mis en place, et des rejets dans l'étang, par le traitement des eaux pluviales, des eaux de carénage et des eaux grises et noires des navires
- Préserver les espèces protégées, Limonium de Provence et Zostères naines
- Remplacer les arbres abattus au sein des EBC à déclasser par d'autres espèces diverses et autochtones, en plus grand nombre
- Prendre en compte les risques identifiés dans le PPR Mouvement de terrain et le risque d'élévation du niveau de l'étang par des mesures de surélévation des quais et de l'assise des bâtiments
- Mettre en valeur le paysage
- Accroître l'offre en stationnement et sécuriser les déplacements en mode doux

Considérant que le projet de modification du PLU établit une modification du zonage

/ cohérente avec l'agrandissement du port par l'extension de 2,4 ha de la zone UP affectée aux activités portuaires, nautiques et balnéaires

/ rendue nécessaire également du fait que le parti d'aménagement entraîne la suppression pour 1670 m² de deux espaces boisés classés (EBC), dont les arbres (une quinzaine) seront remplacés.

Zonage PLU **avant**Zonage PLU **après**Zonage du PLU avant/après avec le fond cadastral du port existant

Considérant que les modifications proposées du règlement permettent la réalisation du projet et que la nouvelle rédaction, en le simplifiant, le rend plus lisible

Considérant que l'avis de l'Agence régionale de la Santé relatif aux dispositions à prendre dans le règlement pour prévenir le développement de la présence du moustique tigre et des pollens doit être prise en compte, à savoir :

/ **Article UP4** -desserte par les réseaux / 4.3 Assainissement / Eaux pluviales : compte tenu de l'implantation dans la région du moustique tigre, la présence d'eau stagnante présente un risque : l'ARS indique que l'article UP4 doit préciser :

- Pour les bassins de gestion des eaux enterrés : ils ne doivent pas permettre l'entrée, la ponte et le développement des moustiques.
- Pour les ouvrages de gestion des eaux à ciel ouvert : Le temps de séjour ne doit pas dépasser 72h. Des mesures (larvicide, création de courant, etc...) ou l'apport d'auxiliaires (larve d'odonates ou poissons) doivent permettre de limiter la prolifération des moustiques. »

/ Pour les mêmes raisons l'article **UP11** – Aspect extérieur / 11.2 Toitures doit préciser :

- Les toitures devront présenter une pente minimale de 5% garantissant l'évacuation des eaux pluviales vers le réseau ou la pleine terre (espaces verts) afin de ne pas favoriser la stagnation des eaux pluviales.
- La nature des matériaux utilisés doit limiter la stagnation et rendre l'entretien possible. Les équipements installés ne doivent pas s'opposer à l'écoulement de l'eau. »

/ Enfin, pour contribuer à minorer l'exposition de la population aux pollens présents dans l'air ambiant, l'article **UP13** – Espaces libres et plantations doit mentionner que « toute plantation devra préférer la plantation d'essences végétales régionales/locales variées et d'éviter de planter des espèces exogènes, envahissantes ou allergisantes ».

Considérant le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 28 mai 2019

Je donne un AVIS FAVORABLE au projet de modification du PLU, sous la RESERVE suivante :

Réserve : le maître d'ouvrage doit prendre en compte dans le règlement du PLU les recommandations de l'ARS pour ce qui concerne les mesures de prévention du moustique tigre et des pollens.

A Aix-en-Provence, le 5 décembre 2021

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Sénégas'.

Philippe Sénégas
Commissaire-enquêteur

CHAPITRE 11

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ RELATIFS A L'EXTENSION DU PORT

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ COMMUNS AUX QUATRE PROCÉDURES ET DÉCISIONS ATTENDUES

Objet de l'enquête

La Métropole Aix-Marseille-Provence, maître d'ouvrage, et, par délégation, la commune d'Istres, présentent un projet d'extension et de revalorisation du **port des Heures Claires à Istres**, occupant aujourd'hui une superficie de 3 ha et comportant 177 places de bateaux. Il s'agit de développer le port, améliorer son fonctionnement et son exploitation, améliorer les conditions d'accueil et les développer, assurer l'intégration paysagère et urbaine du projet et protéger l'environnement.

Le projet

Il prévoit des travaux portuaires et des travaux terrestres.

Les **travaux portuaires** consistent à allonger vers le nord et le sud la digue de protection principale au large, à créer une contre-jetée au sud, un troisième bassin et une plage artificielle au nord. Ils nécessitent d'étendre la superficie occupée en mer à 6,3 ha. Ils permettront de doubler la capacité du port (en passant à 321 places) et d'accueillir la future navette « trans étang de Berre ».

Les **travaux à terre** concernent la construction de quatre bâtiments adossés à la voirie existante (ou en partie sous cette dernière) pour les associations, la capitainerie, l'école de voile...La capacité de stationnement passera de 88 à 180 places.

Le **coût du projet** est estimé à 17,4 M€ HT (valeur décembre 2020)

La **durée** prévisionnelle des travaux est de 18 mois, en quatre phases distinctes permettant de maintenir le port en exploitation.

Une enquête publique unique

Il s'agit d'une enquête publique unique car **quatre procédures et donc quatre décisions** sont en jeu :

- L'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau (compétence préfet)
- La déclaration de projet et la mise en compatibilité du PLU de la ville d'Istres (compétence présidente de la métropole Aix-Marseille-Provence)
- L'extension du périmètre du port (compétence préfet)

- Le transfert de gestion du domaine public maritime (compétence préfet)

Préparation de l'enquête

J'ai été désigné commissaire-enquêteur par décision du **10 février 2021** de Mme la présidente du Tribunal administratif de Marseille.

L'arrêté portant ouverture de l'enquête publique n'a pu être pris que le **31 août 2021**. Il s'est avéré en effet rapidement après que j'ai été contacté par la préfecture pour arrêter les modalités de l'enquête que le dossier fourni par le maître d'ouvrage était incomplet pour les deux procédures d'extension du port et de transfert de gestion du domaine public maritime. Ce n'est qu'à la fin août que l'ensemble des pièces préparées par la Métropole et les services a pu être rassemblé dans un **dossier de 1622 pages**. J'ai attentivement vérifié dans ce dossier dont l'organisation n'était pas la plus favorable à son appropriation par le public (en raison notamment de la présence de deux évaluations environnementales et de leurs deux résumés non techniques, en partie redondants) que les pièces répondaient dans le détail à chacune des procédures en jeu.

Considérant ainsi que le dossier tenu à la disposition du public, est conforme, quant à sa teneur, aux exigences des codes de l'environnement, de l'urbanisme, des transports et du code général de la propriété des personnes publiques ; et que la consultation des différents documents a pu se faire dans de bonnes conditions ;

- J'ai constaté la **complétude (au sens réglementaire) du dossier tenu à la disposition du public**.

Déroulement de l'enquête

L'enquête a fait l'objet des mesures de publicité réglementaires : publication dans la presse régionale les 16 septembre et 19 octobre 2021, affichage A2 jaune apposée à proximité du site et sur les panneaux municipaux, information sur les sites de la Métropole AMP, du Conseil de territoire Istres Ouest Provence, de la ville d'Istres et de la Préfecture. Le projet avait fait l'objet d'une concertation préalable en 2018 à l'issue de laquelle la Métropole avait constaté que « le bilan de la concertation s'avère positif ».

Le public a pu s'entretenir avec le Commissaire enquêteur lors des six permanences tenues (les 15, 20, 25 octobre et 4, 9, 16 novembre), déposer ses observations sur les registres papier tenus à disposition pendant toute la durée de l'enquête à la mairie et dans les locaux du Conseil de territoire Istres Ouest Provence ainsi que sur un registre dématérialisé. 28 observations ou propositions ont été ainsi recueillies.

Aucun incident n'a été recensé. L'enquête s'est déroulée dans un climat serein.

- J'ai constaté la **régularité du déroulement de l'enquête publique et l'absence d'observation écrite ou orale relative à la publicité de l'enquête ou au contenu du dossier**.

Considérant que l'étude d'impact et l'études d'incidences sont complètes ; que chacune est claire

Considérant que l'avis des collectivités territoriales concernées, des personnes publiques et autres organismes a été recueilli ;

Considérant que le projet a fait l'objet d'un avis de la Mission régionale de l'Autorité environnementale Paca et que le Maître d'ouvrage délégué y a répondu ;

Considérant que le maître d'ouvrage a répondu pour l'essentiel aux demandes de précisions que j'ai formulées ;

- j'estime en conséquence **disposer de tous les éléments nécessaires à la formulation d'un avis sur le projet et chacune des quatre décisions requises.**

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ RELATIF À L'EXTENSION DU PÉRIMÈTRE DU PORT

Considérant que le projet d'extension et de revalorisation du port des Heures claires consiste à :

- Développer la capacité du port avec 144 anneaux supplémentaires
- Requalifier les espaces à l'intérieur et aux abords du port ainsi que les VRD
- Mettre aux normes l'aire technique de carénage
- Créer un embarcadère pour l'accueil de la navette maritime de l'étang de Berre
- Construire de nouveaux bâtiments destinés à accueillir la capitainerie, les locaux de la base nautique, les associations et des commerces

Considérant néanmoins que peu d'éléments relatifs à la **demande de nouveaux postes d'amarrage** sont fournis qui justifierait l'extension du port

Considérant que ce projet a fait l'objet d'une étude d'impact complète à l'issue de laquelle il est démontré que des solutions techniques ont été apportées pour résoudre les principaux enjeux et objectifs environnementaux :

- Sécuriser les zones d'implantation des deux espèces protégées, zostère naine et Limonium
- Veiller à la qualité des eaux du bassin et de l'étang
- Viser une certification « Port propre »
- Faire de la revalorisation du port un véritable projet urbain

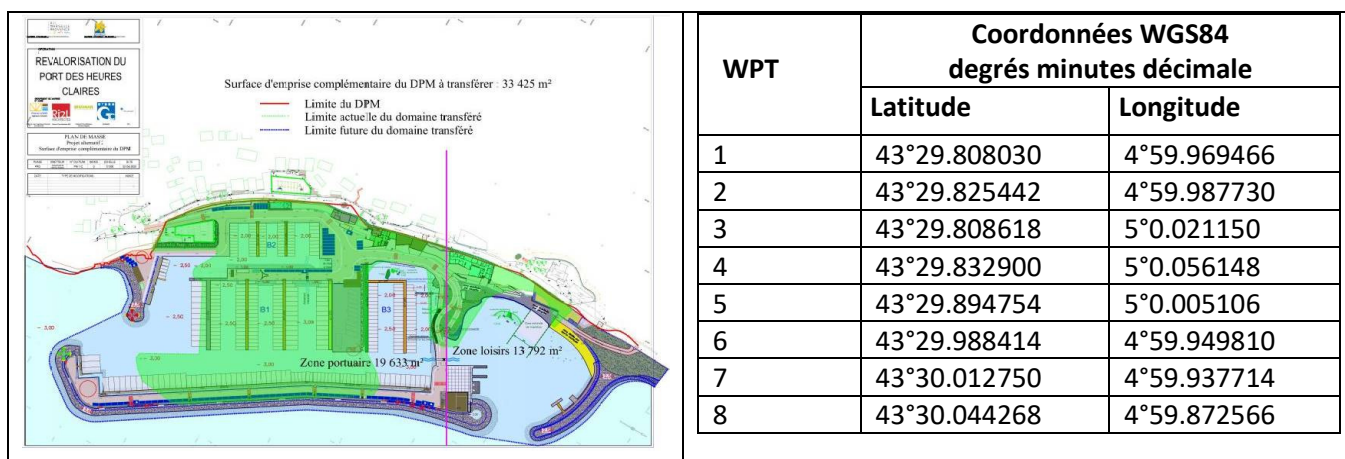
Considérant que la séquence « éviter-réduire-compenser » a été ainsi bien menée et se traduit par un bilan environnemental amélioré par rapport à la situation actuelle :

- Préservation efficace des espèces protégées faune et flore terrestre et lagunaire
- Suivi des stations de Limonium et Zostère sur a minima 5 années (délai porté respectivement à 10 et 9 ans par le maître d'ouvrage suite aux observations de la MRAe) après l'achèvement du chantier
- Création d'habitat pour juvéniles sous le ponton 1 et mise en place d'un suivi ichtyologique
- Amélioration de la qualité des eaux : avivement, unités de traitement des eaux sur l'ensemble des terre-pleins et DSH/décanteur lamellaire sur l'aire de carénage, dégrillage et lavage des filets, collecte des eaux grises et noires
- Création d'un point propre et de déchetteries
- Réduction des nuisances sonores dans la zone de carénage

- Mise aux normes des équipements (grue de manutention...), réduction des pollutions (air et sol)

Considérant que dans d'autres conclusions j'émet un avis favorable à l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et que je souscris à l'intérêt général du projet

Considérant que la réalisation du projet nécessite une modification de la délimitation du port par adjonction au périmètre précédent (29 863 m²) d'une surface d'emprise complémentaire de 33 425 m² pour atteindre ainsi une surface d'emprise totale du domaine public maritime de 63 288 m², configurée ainsi :



Considérant que le projet a fait l'objet d'une concertation avec le public en juillet et août 2018 (publication sur les sites informatiques de la ville d'Istres, du Conseil de territoire et du Gipreb, mise à disposition d'un dossier complet accompagné d'un registre au siège du Conseil de territoire et à la mairie d'Istres, publication dans la presse) à l'issue de laquelle la Métropole (délibération du 18 octobre 2018) a constaté son bilan positif

Considérant que l'ensemble des avis requis par la procédure ont été demandés

Considérant que la Grande commission nautique et le Conseil portuaire ont été réunis l'une le 21 mars 2018 et l'autre le 20 octobre 2017, qu'ils ont donc eu à se prononcer sur un projet qui n'est pas celui soumis à la présente enquête publique, que de surcroît le Conseil portuaire n'a pas explicitement formulé d'avis

Considérant néanmoins que la grande commission nautique a examiné ce qui relève de sa compétence, qu'elle s'est donc prononcée favorablement sur les mêmes principes que ceux du projet soumis à enquête, à savoir la redéfinition de l'entrée du port et la séparation des activités de plaisance, de pêche et de sports nautiques, et qu'il y a donc lieu de considérer que son avis favorable peut s'appliquer au projet soumis à enquête

Considérant que le Conseil portuaire, nonobstant le fait qu'il n'a pas formulé d'avis, a fait part d'observations qui, depuis, ont été prises en compte (emplacement des pêcheurs, installations de nettoyage des filets, surface de l'aire de carénage, dimension de l'épi de protection au nord) ou relèvent de précisions ultérieures (signalisation, occupation des locaux associatifs) et qu'il y a donc lieu de considérer qu'il a été entendu

Considérant que l'extension du périmètre du port a donné lieu, suite à leur consultation en date du 8 mars 2021, aux avis favorables de :

- La ville d'Istres (délibération du 11 mars 2021)
- de la DDTM (avis du 30 avril 2021)
- et du Préfet maritime (le 11 juin 2021, hors délai)

Considérant qu'aucune observation du public n'a été émise directement ou indirectement sur le périmètre du port

En conclusion

Je regrette

- que la Grande Commission nautique et le Conseil portuaire n'aient pas été réunis depuis 2017-2018 et qu'en conséquence ils n'ont pas eu à émettre observations ou avis sur le projet soumis à enquête publique
- L'absence d'une étude prospective de demande de postes d'amarrage, à la lumière de l'évolution du marché de la plaisance dans l'étang de Berre et de la situation géographique du port des Heures claires

Je donne **un AVIS FAVORABLE** à l'extension du périmètre du port selon la **délimitation cartographique et les coordonnées définies ci-dessus.**

A Aix-en-Provence, le 9 décembre 2021



Philippe Sénégas
Commissaire-enquêteur

CHAPITRE 12

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ RELATIFS AU TRANSFERT DE GESTION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ COMMUNS AUX QUATRE PROCÉDURES ET DÉCISIONS ATTENDUES

Objet de l'enquête

La Métropole Aix-Marseille-Provence, maître d'ouvrage, et, par délégation, la commune d'Istres, présentent un projet d'extension et de revalorisation du **port des Heures Claires à Istres**, occupant aujourd'hui une superficie de 3 ha et comportant 177 places de bateaux. Il s'agit de développer le port, améliorer son fonctionnement et son exploitation, améliorer les conditions d'accueil et les développer, assurer l'intégration paysagère et urbaine du projet et protéger l'environnement.

Le projet

Il prévoit des travaux portuaires et des travaux terrestres.

Les **travaux portuaires** consistent à allonger vers le nord et le sud la digue de protection principale au large, à créer une contre-jetée au sud, un troisième bassin et une plage artificielle au nord. Ils nécessitent d'étendre la superficie occupée en mer à 6,3 ha. Ils permettront de doubler la capacité du port (en passant à 321 places) et d'accueillir la future navette « trans étang de Berre ».

Les **travaux à terre** concernent la construction de quatre bâtiments adossés à la voirie existante (ou en partie sous cette dernière) pour les associations, la capitainerie, l'école de voile...La capacité de stationnement passera de 88 à 180 places.

Le **coût du projet** est estimé à 17,4 M€ HT (valeur décembre 2020)

La **durée** prévisionnelle des travaux est de 18 mois, en quatre phases distinctes permettant de maintenir le port en exploitation.

Une enquête publique unique

Il s'agit d'une enquête publique unique car **quatre procédures et donc quatre décisions** sont en jeu :

- L'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau (compétence préfet)

- La déclaration de projet et la mise en compatibilité du PLU de la ville d'Istres (compétence présidente de la métropole Aix-Marseille-Provence)
- L'extension du périmètre du port (compétence préfet)
- Le transfert de gestion du domaine public maritime (compétence préfet)

Préparation de l'enquête

J'ai été désigné commissaire-enquêteur par décision du **10 février 2021** de Mme la présidente du Tribunal administratif de Marseille.

L'arrêté portant ouverture de l'enquête publique n'a pu être pris que le **31 août 2021**. Il s'est avéré en effet rapidement après que j'ai été contacté par la préfecture pour arrêter les modalités de l'enquête que le dossier fourni par le maître d'ouvrage était incomplet pour les deux procédures d'extension du port et de transfert de gestion du domaine public maritime. Ce n'est qu'à la fin août que l'ensemble des pièces préparées par la Métropole et les services a pu être rassemblé dans un **dossier de 1622 pages**. J'ai attentivement vérifié dans ce dossier dont l'organisation n'était pas la plus favorable à son appropriation par le public (en raison notamment de la présence de deux évaluations environnementales et de leurs deux résumés non techniques, en partie redondants) que les pièces répondaient dans le détail à chacune des procédures en jeu.

Considérant ainsi que le dossier tenu à la disposition du public, est conforme, quant à sa teneur, aux exigences des codes de l'environnement, de l'urbanisme, des transports et du code général de la propriété des personnes publiques ; et que la consultation des différents documents a pu se faire dans de bonnes conditions ;

- J'ai constaté la **complétude (au sens réglementaire) du dossier tenu à la disposition du public**.

Déroulement de l'enquête

L'enquête a fait l'objet des mesures de publicité réglementaires : publication dans la presse régionale les 16 septembre et 19 octobre 2021, affichage A2 jaune apposée à proximité du site et sur les panneaux municipaux, information sur les sites de la Métropole AMP, du Conseil de territoire Istres Ouest Provence, de la ville d'Istres et de la Préfecture. Le projet avait fait l'objet d'une concertation préalable en 2018 à l'issue de laquelle la Métropole avait constaté que « le bilan de la concertation s'avère positif ».

Le public a pu s'entretenir avec le Commissaire enquêteur lors des six permanences tenues (les 15, 20, 25 octobre et 4, 9, 16 novembre), déposer ses observations sur les registres papier tenus à disposition pendant toute la durée de l'enquête à la mairie et dans les locaux du Conseil de territoire Istres Ouest Provence ainsi que sur un registre dématérialisé. 28 observations ou propositions ont été ainsi recueillies.

Aucun incident n'a été recensé. L'enquête s'est déroulée dans un climat serein.

- J'ai constaté la **régularité du déroulement de l'enquête publique et l'absence d'observation écrite ou orale relative à la publicité de l'enquête ou au contenu du dossier**.

Considérant que l'étude d'impact et l'études d'incidences sont complètes ; que chacune est claire

Considérant que l'avis des collectivités territoriales concernées, des personnes publiques et autres organismes a été recueilli ;

Considérant que le projet a fait l'objet d'un avis de la Mission régionale de l'Autorité environnementale Paca et que le Maître d'ouvrage délégué y a répondu ;

Considérant que le maître d'ouvrage a répondu pour l'essentiel aux demandes de précisions que j'ai formulées ;

- j'estime en conséquence **disposer de tous les éléments nécessaires à la formulation d'un avis sur le projet et chacune des quatre décisions requises.**

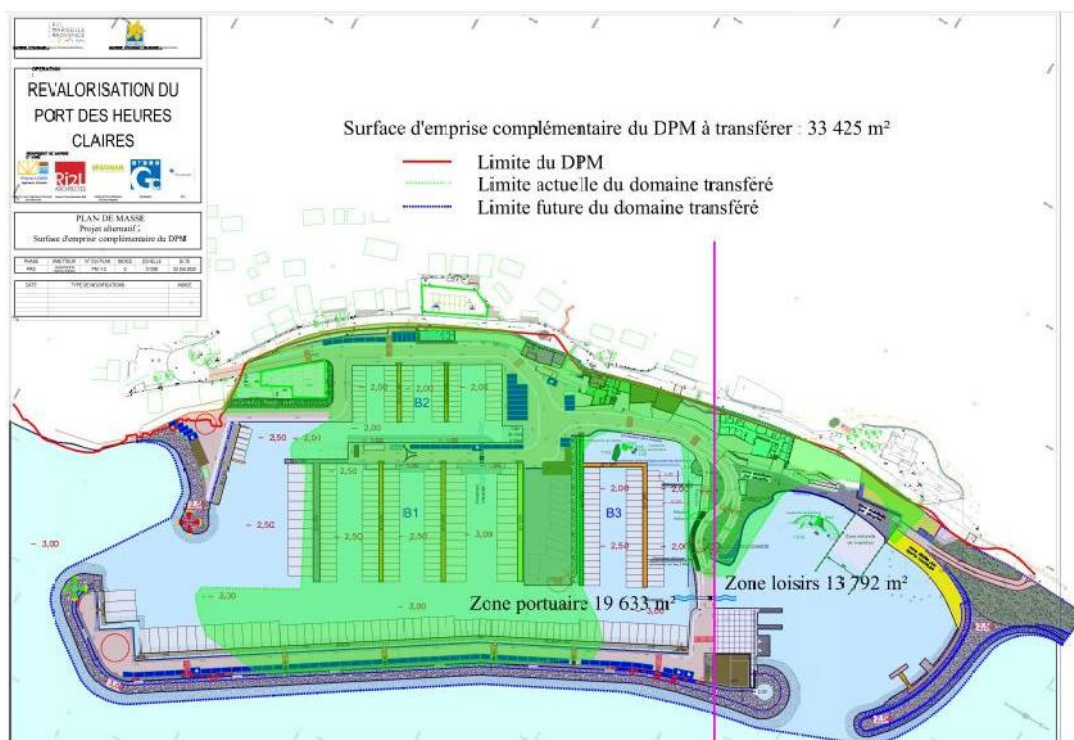
CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ RELATIF AU TRANSFERT DE GESTION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

Considérant que le périmètre du port des Heures Claires avait fait l'objet le 30 septembre 1986 d'un transfert de gestion du domaine public maritime pour une superficie de 29 863 m²,

Considérant que la réalisation du projet d'extension et revalorisation du port nécessite l'usage d'un périmètre du DPM accru,

Considérant que le périmètre concerné doit être augmenté de 33 425 m², soit couvrir au total 63 288 m² (dont 45 976 m² au titre des activités portuaires et 17 312 m² au titre des activités de loisirs),

Considérant que ce périmètre est défini sur le plan suivant et selon les points de localisation géoréférencés suivants :



WPT	Coordonnées WGS84 degrés minutes décimale	
	Latitude	Longitude
1	43°29.808030	4°59.969466
2	43°29.825442	4°59.987730
3	43°29.808618	5°0.021150
4	43°29.832900	5°0.056148
5	43°29.894754	5°0.005106
6	43°29.988414	4°59.949810
7	43°30.012750	4°59.937714
8	43°30.044268	4°59.872566

Considérant que l'ensemble des avis requis ont été recueillis et sont favorables :
/ avis conformes du Préfet maritime de la Méditerranée et du Commandant de zone
/ avis de la DREAL, de la DDTM en tant que gestionnaire du DPM, avis du maire d'Istres

Considérant qu'aucune observation du public n'a été formulée à ce sujet,

Considérant que le projet artificialise un peu plus le **trait de côte** par un nouvel épi de protection pour une surface nette de 1000 m² et que le maître d'ouvrage n'a pas pris en compte la demande de la MRAe d'en étudier les conséquences sur les petits fonds côtiers et de proposer d'éventuelles mesures de compensation

Considérant que j'ai donné par ailleurs un avis favorable au projet d'extension et de revalorisation du port (aux titres de l'autorisation environnementale, de l'intérêt général du projet et de la modification de son périmètre)

Je regrette que le projet artificialise un peu plus le paysage du trait de côte et détruise de petits fonds marins, sans compensation.

Je donne un AVIS FAVORABLE au transfert de gestion du domaine public maritime au profit de la métropole Aix-Marseille-Provence pour la superficie et la localisation décrites ci-dessus.

A Aix-en-Provence, le 9 décembre 2021



Philippe Sénégas
Commissaire-enquêteur

ANNEXES

- Annexe n°1 : décision du président du tribunal administratif (10 février 2021)
- Annexe n°2 : arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique unique (31 août 2021)
- Annexe n°3 : avis dans la presse
- Annexe n°4 : état récapitulatif des observations du public

Annexe n° 1**Décision de Mme la Présidente du Tribunal administratif****RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MARSEILLE

10 février 2021

N° E21000014 /13

LE PRÉSIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF**Décision désignation commission ou commissaire**

Vu, enregistrée le 4 février 2021, la lettre par laquelle le préfet des Bouches-du-Rhône demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet l'extension et la revalorisation du port des Heures Claires à Istres.

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants.

Vu le code de l'urbanisme.

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2021.

DECIDE

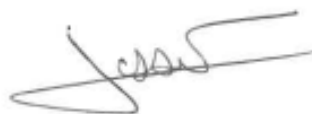
Article 1^{er} : Monsieur Philippe Senegas est désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

Article 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

Article 3 : La présente décision sera notifiée au préfet des Bouches-du-Rhône et à Monsieur Philippe Senegas.

Fait à Marseille, le 10 février 2021.

La 1^{ère} Vice-présidente,



Muriel JOSSET

Annexe n° 2

Arrêté préfectoral du 31 août 2021



Direction de la Citoyenneté,
de la Légalité et de l'Environnement

**Bureau des Installations et Travaux
Réglementés pour la Protection des Milieux**
Affaire suivie par : Christine HERBAUT
Tél: 04.84.35.42.65.
christine.herbaut@bouches-du-rhone.gouv.fr

Marseille, le **31 AOUT 2021**

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL
portant ouverture d'une enquête publique unique
dans le cadre du projet d'extension et de revalorisation
du port de plaisance des Heures Claires
situé sur la commune d'Istres
porté par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence

VU le code de l'environnement et notamment les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 à R.123-27 concernant les enquêtes publiques relatives aux opérations ayant une incidence sur l'environnement, les articles L.181-1 et suivants et R.181-1 et suivants concernant l'autorisation environnementale et les articles L.214-1 à L.214-11 et R.214-1 et suivants issus à la législation sur l'eau,

VU le code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP) et notamment les articles L.2123-3 à 6,

VU le code de l'urbanisme et notamment l'article L.153-54,

VU le code des transports et notamment les articles R.5314-1 et suivants,

VU le code des relations entre le public et l'administration,

VU le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée approuvé par le préfet coordonnateur de bassin le 3 décembre 2015 et arrêtant le programme pluriannuel de mesures correspondant pour la période 2016-2021,

VU l'arrêté préfectoral fixant la liste des journaux habilités à publier les annonces légales dans le département des Bouches-du-Rhône pour l'année en cours,

VU la liste départementale d'aptitude aux fonctions de commissaires enquêteurs pour l'année en cours,

VU la délibération du conseil de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence du 18 mai 2018 engageant la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme d'Istres pour le réaménagement, l'extension et la revalorisation du port des Heures Claires,

VU la déclaration d'intention au titre des articles L.121-18 et R.121-25 du code de l'environnement relative à l'aménagement de l'extension et de la revalorisation du port de plaisance des Heures Claires, sur la commune d'Istres, publiée sur le site internet des services de l'État dans le département des Bouches-du-Rhône le 12 juin 2019,

.../...

VU la demande d'autorisation environnementale présentée, au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement, par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence par courrier du 18 février 2019 dans le cadre du projet d'extension et de revalorisation du port de plaisance des Heures Claires situé sur la commune d'Istres, réceptionnée par la Préfecture des Bouches-du-Rhône, guichet unique de l'eau, et enregistrée sous les numéros 32-2019 AE et 13-2019-00060,

VU la demande d'extension portuaire au titre du code des transports formulée par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence,

VU la demande de transfert de gestion du Domaine Public Maritime (DPM) au titre du code général de la propriété des personnes publiques formulée par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence,

VU la déclaration de projet et la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune d'Istres sur le secteur du port des Heures Claires dans le cadre de la déclaration de projet,

VU les dossiers annexés à ces demandes, notamment l'étude d'impact, et leurs compléments,

VU l'accusé de réception délivré à la Métropole d'Aix-Marseille-Provence le 5 avril 2019 concernant le dossier de demande d'autorisation environnementale,

VU le courrier du 24 novembre 2020 de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône - Service Mer, Eau et Environnement – Pôle Milieux Aquatiques, déclarant le dossier de demande d'autorisation environnementale recevable en vue de l'ouverture de l'enquête publique requise dans le cadre de la procédure administrative,

VU l'avis délibéré N°MRAe 2021APPACA6 et N°MRAe 2021APACA3 du 25 janvier 2021 de la Mission régionale d'autorité environnementale Provence-Alpes-Côte d'Azur sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme d'Istres liée à la déclaration de projet et sur le projet d'extension et de revalorisation du port des Heures Claires à Istres (13),

VU la réponse écrite de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence à l'avis de l'autorité environnementale,

VU les avis des services et organismes consultés dans le cadre des demandes ci-dessus visées,

VU la décision n°E21000014/13 du 10 février 2021 de la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille portant désignation d'un commissaire enquêteur,

CONSIDÉRANT que l'opération relève notamment des rubriques 2.2.3.0, 4.1.1.0, 4.1.2.0, et 4.1.3.0 de la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités figurant au tableau annexé à l'article R.214-1 du code de l'environnement,

CONSIDÉRANT que le dossier est compatible avec le SDAGE du bassin Rhône-Méditerranée,

CONSIDÉRANT que les dossiers présentés par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence au titre du code de l'environnement, du code général de la propriété des personnes publiques, du code des transports et du code de l'urbanisme ont été déclarés complets et réguliers pour être soumis à enquête publique,

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu de soumettre le projet aux formalités d'enquête publique unique prescrites par les dispositions réglementaires en vigueur,

SUR PROPOSITION du Secrétaire Général de la préfecture des Bouches-du-Rhône,

ARRÊTE

ARTICLE 1 : Objet de l'enquête

Il sera procédé, du 15 octobre au 16 novembre 2021 inclus, dans le cadre du projet d'extension et de revalorisation du port de plaisance des Heures Claires situé sur la commune d'Istres présenté par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, à l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur :

- la demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement,
- la demande d'extension portuaire au titre du code des transports,
- la déclaration de projet et de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Istres au titre du code de l'environnement,
- la demande de transfert de gestion du domaine public maritime au titre du code général de la propriété des personnes publiques.

Le projet vise à répondre aux nouvelles demandes qui ont émergé tant en nombre d'emplacements disponibles qu'en qualité des services proposés aux plaisanciers, aux professionnels du nautisme, aux pêcheurs ainsi qu'aux usagers du terminal de la future navette maritime et à la réhabilitation du port selon une démarche de développement durable.

ARTICLE 2 : Désignation du commissaire enquêteur

A été désigné en qualité de commissaire enquêteur par la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille, Monsieur Philippe SENEGAS, Inspecteur général environnement, retraité.

En cas d'empêchement du commissaire enquêteur désigné, l'enquête est interrompue. Après qu'un commissaire enquêteur remplaçant a été désigné par la présidente du tribunal administratif, ou le conseiller délégué par lui, et que la date de reprise de l'enquête a été fixée, l'autorité compétente pour organiser l'enquête publie un arrêté de reprise d'enquête dans les mêmes conditions que l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

ARTICLE 3 : Déroulement de l'enquête

3-1 Mesures générales liées à l'épidémie de covid-19

En application de la réglementation en vigueur au jour du déroulement de l'enquête publique, les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 (distanciation physique, mesures barrières, etc...) seront fixées au cas par cas, en fonction des possibilités d'accueil du public et de configuration des locaux sous la responsabilité de l'autorité municipale.

Des recommandations d'organisation pourront être examinées avec le commissaire enquêteur afin d'assurer l'équilibre entre les exigences de la sécurité sanitaire et l'information du plus large public.

Les frais occasionnés par la mise à disposition des moyens nécessaires à la sécurité sanitaire dans le prolongement du bon déroulement de l'enquête publique seront susceptibles d'être pris en charge par le pétitionnaire.

Le public devra se munir d'un masque lors de la consultation des dossiers aux lieux d'enquête et lors des permanences du commissaire enquêteur.

3.2 Le dossier d'enquête publique unique

Le dossier d'enquête publique unique contient une étude d'impact et un résumé non technique, un dossier de demande d'autorisation environnementale, un dossier de déclaration de projet et mise en compatibilité du PLU, un dossier d'autorisation d'extension portuaire et un dossier de transfert du DPM, joints à l'enquête publique.

L'étude d'impact et la déclaration de projet et mise en compatibilité du PLU ont fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale et d'un mémoire en réponse du maître d'ouvrage joints à l'enquête publique.

Le dossier d'enquête publique sera consultable pendant toute la durée de l'enquête à l'adresse suivante <https://www.registre-numerique.fr/projet-d-extension-du-port-des-heures-claire> et depuis le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône <https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Istres>

Le dossier pourra également être consulté gratuitement pendant la même période sur un poste informatique mis à la disposition du public à la préfecture des Bouches-du-Rhône, Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement, Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux, place Félix Baret, 13006 Marseille (du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h30 – bureau 421 – contact préalable au 04.84.35.42.65/66).

Il sera communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais auprès de la préfecture des Bouches-du-Rhône, dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration, avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci.

3.3 Propositions et observations du public

Le dossier d'enquête sur support papier, accompagné d'un registre d'enquête unique établi sur feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur, seront tenus à la disposition du public pendant une durée de trente trois jours consécutifs, du 15 octobre 2021 au 16 novembre 2021 inclus, en mairie d'Istres - service urbanisme - 1, esplanade Bernardin Laugier (13800) ainsi qu'au Conseil de Territoire Istres Ouest Provence de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence - Trignance 4 - allée de la Passe-Pierre (13800) afin que chacun puisse consulter le dossier et consigner ses observations et propositions sur le registre d'enquête ouvert à cet effet aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux (jours ouvrables).

Pendant la durée de l'enquête, les observations et propositions du public pourront être consignées :

- sur les registres d'enquête publique unique tenus disponibles en mairie d'Istres (service urbanisme) ainsi qu'au Conseil de Territoire Istres Ouest Provence de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence
- par courrier adressé par voie postale (le cachet de la poste faisant foi) au commissaire enquêteur à la mairie d'Istres - service urbanisme - 1, esplanade Bernardin Laugier (13800), siège de l'enquête
- sur le registre dématérialisé sécurisé ouvert sur le site internet suivant <https://www.registre-numerique.fr/projet-d-extension-du-port-des-heures-claire> ou accessible depuis le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône <https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Istres>
- par courriel à l'adresse suivante : projet-d-extension-du-port-des-heures-claire@mail.registre-numerique.fr

En outre, les observations et propositions écrites et orales seront reçues par le commissaire enquêteur, Monsieur Philippe SENEGAS, qui se tiendra à la disposition du public aux lieux, jours et heures suivants :

- Mairie d'Istres - Hôtel de Ville - 1 esplanade Bernardin Laugier (13800)
 - vendredi 15 octobre 2021 de 09h00 à 12h00
 - mercredi 20 octobre 2021 de 14h00 à 17h00
 - jeudi 4 novembre 2021 de 14h00 à 17h00
- Conseil de Territoire Istres Ouest Provence - Service planification Urbaine - Trignance 4 - 4 allée de la Passe-Pierre (13800)
 - lundi 25 octobre 2021 de 09h00 à 12h00
 - mardi 9 novembre 2021 de 09h00 à 12h00
 - mardi 16 novembre 2021 de 14h00 à 17h00

Les observations et propositions du public transmises par voie postale ainsi que les observations écrites émises auprès du commissaire enquêteur lors des permanences ci-dessus seront consultables en mairie d'Istres, siège de l'enquête, aux heures d'ouverture au public.

Les observations et propositions du public transmises par voie électronique seront consultables sur le registre dématérialisé.

Les observations et propositions du public sont communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête, dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration.

ARTICLE 4 : Information du public

Un avis faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique unique et établi conformément aux dispositions de l'article L.123-10 du code de l'environnement sera publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tout autre procédé, par les soins du maire concerné, dans la mairie d'Istres, **quinze jours** au moins avant l'ouverture de l'enquête publique et pendant toute la durée de celle-ci.

L'accomplissement de cette formalité incombe au maire et devra être certifié par lui.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, le responsable du projet procédera à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

Ces affiches devront être visibles et lisibles de la ou, s'il y a lieu, des voies publiques et être conformes à des caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement du 24 avril 2012.

L'avis d'ouverture de l'enquête publique sera également publié par les soins du Préfet de la Région Provence, Alpes, Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône, en caractères apparents dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département des Bouches-du-Rhône, **quinze jours** au moins avant le début de l'enquête et rappelé à l'identique dans les **huit premiers jours** de celle-ci.

L'avis d'ouverture de l'enquête publique unique sera publié sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

ARTICLE 5 : Consultation du conseil municipal

Conformément aux dispositions de l'article R.181-38 du code de l'environnement, dès le début de la phase d'enquête publique, le préfet demande l'avis du conseil municipal des communes et des autres collectivités territoriales, ainsi que de leurs groupements, qu'il estime intéressés par le projet, notamment au regard des incidences environnementales notables de celui-ci sur leur territoire.

Ne peuvent être pris en considération que les avis exprimés au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête publique.

ARTICLE 6 : Clôture du registre d'enquête – rapport et conclusions

À l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête publique unique seront transmis sans délai au commissaire enquêteur et clos par lui.

Après clôture des registres d'enquête, le commissaire enquêteur rencontrera, dans un délai de 8 jours, le responsable du projet et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le délai de huit jours court à compter de la réception par le commissaire enquêteur des registres d'enquête et des documents annexés. Le responsable du projet disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations.

Le commissaire enquêteur établira un rapport conformément aux dispositions de l'article R.123-19 du code de l'environnement qui relatera le déroulement de l'enquête et examinera les observations recueillies.

Il consignera, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet et ce, en ce qui concerne la demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement, la demande d'extension portuaire au titre du code des transports, la déclaration de projet et la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Istres au titre du code de l'environnement et la demande de transfert de gestion du domaine public maritime au titre du code général de la propriété des personnes publiques.

Dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur transmettra au préfet des Bouches-du-Rhône l'exemplaire du dossier de l'enquête publique unique déposé au siège de l'enquête, accompagné des registres et pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées.

ARTICLE 7 : Consultation du rapport et de conclusions d'enquête

Copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur sera :

- adressée dès leur réception par le Préfet des Bouches-du-Rhône au responsable du projet et à la Présidente du tribunal administratif de Marseille ;
- adressée par le Préfet des Bouches-du-Rhône à la mairie d'Istres, service de l'urbanisme, et au Conseil de Territoire Istres Ouest Provence où s'est déroulée l'enquête pour y être sans délai tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête ;
- tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête à la Préfecture des Bouches-du-Rhône (Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement - BITRPM - bureau 417) et rendue publique par voie dématérialisée pendant un an sur son site internet <https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Istres>

ARTICLE 8 : Décisions prises au terme de l'enquête

Le préfet des Bouches-du-Rhône est l'autorité compétente pour prendre la décision requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement concernant cette opération et statue par arrêté portant autorisation environnementale assortie de prescriptions ou par arrêté de refus délivré à la Métropole d'Aix-Marseille-Provence après avis, le cas échéant, du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques. Cet arrêté est mis en ligne sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr>

L'autorité compétente pour prendre les décisions de transfert de gestion au titre du code général de la propriété des personnes publiques et d'extension portuaire au titre du code des transports du port des Heures Claires est le Préfet des Bouches-du-Rhône. Ces décisions sont prises sous la forme d'un arrêté préfectoral.

Dans le cadre de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU, la Métropole d'Aix-Marseille-Provence se prononce par délibération sur l'intérêt général de l'opération projetée conformément à l'article R.153-15 1° du code de l'urbanisme.

En ce qui concerne la mise en conformité du PLU, la Métropole d'Aix-Marseille-Provence mène la procédure de mise en compatibilité. La déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme de la commune d'Istres sur le secteur conformément à l'article R.153-15 du code de l'urbanisme.

ARTICLE 9 : Personne responsable du projet

La personne responsable du projet est la Métropole d'Aix-Marseille Provence - BP 48014 - 13567 Marseille cedex 02;

Des informations sur le projet peuvent être demandées auprès de :
Mr Jean-Luc BERNEX, Directeur de l'Aménagement - 04-42-11-82-20

ARTICLE 10 : Exécution

- Le Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône,
- Le Sous-Préfet d'Istres,
- Le Maire de la commune d'Istres,
- La Présidente de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence,
- Le commissaire enquêteur,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général



Yvan CORDIER

Annexe n° 3

Publications dans la presse 16 septembre et 15 octobre 2021

La Provence (20 septembre après une publication erronée le 16 septembre 2021)

égales

Contacts : 04.91.84.46.30 - al@laprovence-medias.fr
www.laprovencemarchespublics.com

Lundi 20 Septembre 2021
 habilité à publier par arrêté de Monsieur le Préfet du Département

235318

**PRÉFET
DES BOUCHES-
DU-RHÔNE**

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

PROJET D'EXTENSION ET DE REVALORISATION DU PORT DE PLAISANCE DES HEURES CLAIRES SUR LA COMMUNE D'ISTRES

En exécution de l'arrêté du Préfet des Bouches-du-Rhône du 31 août 2021, il sera procédé, du 15 octobre au 16 novembre 2021 inclus, dans le cadre du projet d'extension et de revalorisation du port de plaisance des Heures Claires situé sur la commune d'Istres présenté par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, à l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur :

- la demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement,
- la demande d'extension portuaire au titre du code des transports,
- la déclaration de projet et de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Istres au titre du code de l'environnement,
- la demande de transfert de gestion du domaine public maritime au titre du code général de la propriété des personnes publiques.

Le projet vise à répondre aux nouvelles demandes qui ont émergé tant en nombre d'emplacements disponibles qu'en qualité des services proposés aux plaisanciers, aux professionnels du nautisme, aux pêcheurs ainsi qu'aux usagers du terminal de la future navette maritime et à la réhabilitation du port selon une démarche de développement durable.

A été désigné en qualité de commissaire enquêteur Monsieur Philippe SENE-GAS, Inspecteur général environnement, retraité.

En application de la réglementation en vigueur au jour du déroulement de l'enquête publique, les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 (distanciation physique, mesures barrières, etc...) seront fixées au cas par cas, en fonction des possibilités d'accueil du public et de configuration des locaux sous la responsabilité de l'autorité municipale. Des recommandations d'organisation pourront être examinées avec le commissaire enquêteur afin d'assurer l'équilibre entre les exigences de la sécurité sanitaire et l'information du plus large public.

Le public devra se munir d'un masque lors de la consultation du dossier en mairie et lors des permanences du commissaire enquêteur.

L'étude d'impact et la déclaration de projet et mise en compatibilité du PLU ont fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale et d'un mémoire en réponse du maître d'ouvrage joints à l'enquête publique.

Le dossier d'enquête sur support papier, accompagné d'un registre d'enquête unique établi sur feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur, seront tenus à la disposition du public pendant une durée de trente trois jours consécutifs, du 15 octobre 2021 au 16 novembre 2021 inclus, en mairie d'Istres - service urbanisme - 1, esplanade Bernardin Laugier (13800) ainsi qu'au Conseil de Territoire Istres Ouest Provence de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence - Trignance 4 - allée de la Passe-Pierre (13800) afin que chacun puisse consulter le dossier et consigner ses observations et propositions sur le registre d'enquête ouvert à cet effet aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux (jours ouvrables).

Le dossier d'enquête publique sera consultable pendant toute la durée de l'enquête à l'adresse suivante
<https://www.registre-numerique.fr/projet-d-extension-du-port-des-heures-claire>
 et depuis le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône
<https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Istres>

Le dossier pourra également être consulté gratuitement pendant la même période sur un poste informatique mis à la disposition du public à la préfecture des Bouches-du-Rhône, Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement, Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux, place Félix Baret, 13006 Marseille (du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h30 - bureau 421 - contact préalable au 04.84.35.42.65/66).

Il sera communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais auprès de la préfecture des Bouches-du-Rhône, dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration, avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci.

Pendant la durée de l'enquête, les observations et propositions du public pourront être consignées :

- sur les registres d'enquête publique unique tenus disponibles en mairie d'Istres

(service urbanisme) ainsi qu'au Conseil de Territoire Istres Ouest Provence de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence

- par courrier adressé par voie postale (le cachet de la poste faisant foi) au commissaire enquêteur à la mairie d'Istres - service urbanisme - 1, esplanade Bernardin Laugier (13800), siège de l'enquête
- sur le registre dématérialisé sécurisé ouvert sur le site internet suivant <https://www.registre-numerique.fr/projet-d-extension-du-port-des-heures-claire> ou accessible depuis le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône <https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Istres>
- par courriel à l'adresse suivante : projet-d-extension-du-port-des-heures-claire@mail.registre-numerique.fr

En outre, les observations et propositions écrites et orales seront reçues par le commissaire enquêteur, Monsieur Philippe SENE-GAS, qui se tiendra à la disposition du public aux lieux, jours et heures suivants :

- Mairie d'Istres - Hôtel de Ville - 1 esplanade Bernardin Laugier (13800)
vendredi 15 octobre 2021 de 09h00 à 12h00
mercredi 20 octobre 2021 de 14h00 à 17h00
jeudi 4 novembre 2021 de 14h00 à 17h00
- Conseil de Territoire Istres Ouest Provence - Service planification Urbaine - Trignance 4 - 4 allée de la Passe-Pierre (13800)
lundi 25 octobre 2021 de 09h00 à 12h00
mardi 9 novembre 2021 de 09h00 à 12h00
mardi 16 novembre 2021 de 14h00 à 17h00

Les observations et propositions du public transmises par voie postale ainsi que les observations écrites émises auprès du commissaire enquêteur lors des permanences ci-dessus seront consultables en mairie d'Istres, siège de l'enquête, aux heures d'ouverture au public.

Les observations et propositions du public transmises par voie électronique seront consultables sur le registre dématérialisé.

Les observations et propositions du public sont communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête, dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration.

À l'issue de l'enquête, copie du rapport unique et des conclusions motivées du commissaire enquêteur sera tenue à la disposition du public pendant un an en mairie d'Istres et au Conseil de Territoire Istres Ouest Provence où s'est déroulée l'enquête ainsi qu'à la Préfecture des Bouches-du-Rhône et sur son site internet <https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Istres>

Au terme de l'enquête, le préfet des Bouches-du-Rhône est l'autorité compétente pour prendre la décision requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement concernant cette opération et statue par arrêté portant autorisation environnementale assortie de prescriptions ou par arrêté de refus délivré à la Métropole d'Aix-Marseille-Provence après avis, le cas échéant, du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques. Cet arrêté est mis en ligne sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône
<http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr>

L'autorité compétente pour prendre les décisions de transfert de gestion au titre du code général de la propriété des personnes publiques et d'extension portuaire au titre du code des transports du port des Heures Claires est le Préfet des Bouches-du-Rhône. Ces décisions sont prises sous la forme d'un arrêté préfectoral.

Dans le cadre de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU, la Métropole d'Aix-Marseille-Provence se prononce par délibération sur l'intérêt général de l'opération projetée conformément à l'article R.153-15 1° du code de l'urbanisme.

En ce qui concerne la mise en conformité du PLU, la Métropole d'Aix-Marseille-Provence mène la procédure de mise en compatibilité. La déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme de la commune d'Istres sur le secteur conformément à l'article R.153-15 du code de l'urbanisme.

La personne responsable du projet est la Métropole d'Aix-Marseille Provence - BP 48014 - 13567 Marseille cedex 02.

Des informations sur le projet peuvent être demandées auprès de :
 Mr Jean-Luc BERNEX, Directeur de l'Aménagement - tel 04-42-11-82-20

Pour le Préfet,
 Le chef de bureau
 signé
 Gilles BERTOTHY

PROVENCE / ANNONCES LÉGALES ET JUDICIAIRES

 ANNONCES LÉGALES HABILITÉ À PUBLIER PAR ARRÊTE PREFECTORAL		
MARSEILLE Marchés publics Tél. 04 91 57 75 39 cdelepine@lamarseillaise.fr	Vie des sociétés Tél. 04 91 57 75 34 ipp@lamarseillaise.fr	MARTIGUES Tél. 04 42 41 30 61 martiguespub@lamarseillaise.fr
 DIRECTION DE LA CITOYENNETÉ, DE LA LÉGALITÉ ET DE L'ENVIRONNEMENT AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE projet d'extension et de revalorisation du port de plaisance des Heures Claires sur la commune d'Istres En exécution de l'arrêté du Préfet des Bouches-du-Rhône du 31 août 2021, il sera procédé, du 15 octobre au 16 novembre 2021 inclus, dans le cadre du projet d'extension et de revalorisation du port de plaisance des Heures Claires situé sur la commune d'Istres présenté par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, à l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur : - la demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement, - la demande d'extension portuaire au titre du code des transports, - la déclaration de projet et de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Istres au titre du code de l'environnement, - la demande de transfert de gestion du domaine public maritime au titre du code général de la propriété des personnes publiques. Le projet vise à répondre aux nouvelles demandes qui ont émergé tant en nombre d'emplacements disponibles qu'en qualité des services proposés aux plaisanciers, aux professionnels du nautisme, aux pêcheurs ainsi qu'aux usagers du terminal de la future navette maritime et à la réhabilitation du port selon une démarche de développement durable. A été désigné en qualité de commissaire enquêteur Monsieur Philippe SENEGAS, inspecteur général environnement, istres. En application de la réglementation en vigueur au jour du déroulement de l'enquête publique, les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 (distanciation physique, mesures barrières, etc...) seront fixées au cas par cas, en fonction des possibilités d'accueil du public et de configuration de locaux sous la responsabilité de l'autorité municipale. Des recommandations d'organisation pourront être examinées avec le commissaire enquêteur afin d'assurer l'équilibre entre les exigences de la sécurité sanitaire et l'information du plus large public. Le public devra se munir d'un masque lors de la consultation du dossier en maltes et lors des permanences du commissaire enquêteur. L'étude d'impact et la déclaration de projet et mise en compatibilité du PLU ont fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale et d'un mémoire en réponse du maître d'ouvrage joints à l'enquête publique. Le dossier d'enquête sur support papier, accompagné d'un registre d'enquête unique établi sur feuillets non mobiles, coté et paraphé par	le commissaire enquêteur, seront tenus à la disposition du public pendant une durée de trente-trois jours consécutifs, du 15 octobre 2021 au 16 novembre 2021 inclus, en mairie d'Istres - service urbanisme - 1, esplanade Bernardin Laugier (13800) ainsi qu'au Conseil de Territoire Istres Ouest Provence de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence - Trigone 4 - allée de la Passe-Pierre (13800) afin que chacun puisse consulter le dossier et consigner ses observations et propositions sur le registre d'enquête ouvert à cet effet aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux (jours ouvrables). Le dossier d'enquête publique sera consultable pendant toute la durée de l'enquête à l'adresse suivante : https://www.registre-numerique.fr/projet-d-extension-du-port-des-heures-claires et depuis le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Istres . Le dossier pourra également être consulté gratuitement pendant la même période sur un poste informatique mis à la disposition du public à la préfecture des Bouches-du-Rhône, Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement, Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux, place Félix Barot, 13006 Marseille (du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h30 - bureau 421 - contact préalable au 04.84.35.42.65/66). Il sera communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais auprès de la préfecture des Bouches-du-Rhône, dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration, avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci. Pendant la durée de l'enquête, les observations et propositions du public pourront être consignées : - sur les registres d'enquête publique unique tenus disponibles en mairie d'Istres (service urbanisme) ainsi qu'au Conseil de Territoire Istres Ouest Provence de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence - par courrier adressé par voie postale (le cachet de la poste faisant foi) au commissaire enquêteur à la mairie d'Istres - service urbanisme - 1, esplanade Bernardin Laugier (13800), siège de l'enquête - sur le registre dématérialisé sécurisé ouvert sur le site internet https://www.registre-numerique.fr/projet-d-extension-du-port-des-heures-claires ou accessible depuis le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Istres - par courriel à l'adresse suivante : projet-d-extension-du-port-des-heures-claires@mla.registre-numerique.fr En outre, les observations et propositions écrites et orales seront reçues par le commissaire enquêteur, Monsieur Philippe SENEGAS, qui se tiendra à la disposition du public aux lieux, jours et heures suivants : - Mairie d'Istres - Hôtel de Ville - 1 esplanade Bernardin Laugier (13800) - vendredi 15 octobre 2021 de 09h00 à 12h00 - mercredi 20 octobre 2021 de 14h00 à 17h00 - jeudi 4 novembre 2021 de 14h00 à 17h00 - Conseil de Territoire Istres Ouest Provence - Service planification Urbaine - Trigone 4 - 4 allée de la Passe-Pierre (13800) - lundi 25 octobre 2021 de 09h00 à 12h00 - mardi 9 novembre 2021 de 09h00 à 12h00	- mardi 16 novembre 2021 de 14h00 à 17h00 Les observations et propositions du public transmises par voie postale ainsi que les observations écrites émises auprès du commissaire enquêteur lors des permanences ci-dessus seront consultables en mairie d'Istres, siège de l'enquête, aux heures d'ouverture au public. Les observations et propositions du public transmises par voie électronique seront consultables sur le registre dématérialisé. Les observations et propositions du public sont communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête, dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration. À l'issue de l'enquête, copie du rapport unique et des conclusions motivées du commissaire enquêteur sera tenue à la disposition du public pendant un an en mairie d'Istres et au Conseil de Territoire Istres Ouest Provence où se déroulent l'enquête ainsi qu'à la Préfecture des Bouches-du-Rhône et sur son site internet https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/Publications-environnementales/Enquetes-publiques-hors-ICPE/Istres Au terme de l'enquête, le préfet des Bouches-du-Rhône est l'autorité compétente pour prendre la décision requise au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement concernant cette opération et statue par arrêté portant autorisation environnementale assortie de prescriptions ou par arrêté de refus délivré à la Métropole d'Aix-Marseille-Provence après avis, le cas échéant, du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques. Cet arrêté est mis en ligne sur le site internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/ L'autorité compétente pour prendre les décisions de transfert de gestion au titre du code général de la propriété des personnes publiques et d'extension portuaire au titre du code des transports du port des Heures Claires est le Préfet des Bouches-du-Rhône. Ces décisions sont prises sous la forme d'un arrêté préfectoral. Dans le cadre de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU, la Métropole d'Aix-Marseille-Provence se prononce par délibération sur l'intérêt général de l'opération projetée conformément à l'article R.153-15 1° du code de l'urbanisme. En ce qui concerne la mise en conformité du PLU, la Métropole d'Aix-Marseille-Provence mène la procédure de mise en compatibilité. La déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme de la commune d'Istres sur le secteur conformément à l'article R.153-15 du code de l'urbanisme. La personne responsable du projet est la Métropole d'Aix-Marseille-Provence - BP 48014 - 13567 Marseille cedex 02. Des informations sur le projet peuvent être demandées auprès de : Mr Jean-Luc BERNEX, Directeur de l'Aménagement - tél:04-42-11-82-20
		Pour le Préfet, Le chef de bureau signé Gilles BERTHOY <small>20210916</small>

Annexe n°4**Projet d'extension et de modernisation du port des Heures claires à Istres**

Philippe Sénégas, commissaire enquêteur

ÉTAT RÉCAPITULATIF DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

(dans l'ordre chronologique de leur dépôt dans le registre numérique)

recueillies au cours de la période d'enquête publique**du 15 octobre au 16 novembre 2021****22 octobre 2021****1.**

Lieu de dépôt : messagerie

Contribution (par email) : Madame, Monsieur, Vous trouverez ci-joint ma petite contribution à l'enquête publique relative au projet d'extension du Port des Heures Claires. Il s'agit de quelques réflexions que j'ai déjà adressé à la Mairie, avec une certaine constance puisque mon premier courrier en ce sens remonte aux années 90 du siècle dernier (madame Bélair était alors responsable à l'environnement). Au préalable, permettez-moi d'insister sur le fait que mon document pointe (paragraphe 5) une situation susceptible de causer des accidents graves qui pourrait être pourtant être facilement corrigée : l'absence de trottoir au sommet de la montée du chemin de Saint-Pierre qui, depuis que les escaliers situés au niveau du bateau du Bailly de Suffren ont été condamnés, représente quasiment le seul accès piéton au port des Heures Claires. En ce point précis, à de multiples reprises, j'ai assisté à ce que les experts de retour d'expérience appellent des « quasi-accident » (et que d'autres qualifient de « miracles ») : le risque est maximum quand deux véhicules se croisent alors que des enfants ou des personnes âgées se trouvent engagés dans le virage du sommet de la côte. Or, quand le chantier de rénovation et d'extension du port des Heures Claires sera ouvert, il est incontestable que la circulation d'engins aggravera le risque de façon exponentielle. Jusqu'à sa réalisation ? A ma connaissance, aucun autre port en France peut se vanter d'un accès aussi dangereux pour les piétons et cyclistes. Cette situation est d'autant plus incompréhensible qu'il s'agit là d'un risque absolument évitable : à ce jour, personne n'a été en condition de m'expliquer pourquoi les escaliers du bateau du Bailly de Suffren n'ont pas été remis en service dès la suppression de la piscine du CEC (c'est la pression exercée par le poids de la piscine sur l'ouvrage qui avait conduit à sa fermeture). Pour conclure, permettez-moi de vous faire part de la honte que m'inspire l'état du littoral entre la plage de la Romaniquette et la maison du docteur Darrason : selon Monsieur Casado, interrogé sur ce point, il semble que la Mairie et l'État se renvoient la balle pour expliquer que l'un des plus beaux sites de l'Étang de Berre ait été transformé en dépotoir. Cette attitude ne grandit aucun des deux partenaires. Restant à votre entière disposition, je vous prie de croire à ma considération distinguée.

4 novembre 2021**2.****CIQ des Heures Claires**

Lieu de dépôt : registre papier

- 1) Transport des matériaux par la route existante (chemin de Saint-Pierre – chemin du port – chemin du mas des quatre vents).
 - Le très mauvais état de la chaussée ne permet pas le passage de camions de plus de 3,5 T (sauf dérogation exceptionnelle).

La seule possibilité serait d'utiliser le transport par barges.

- En cas d'utilisation des routes, il faudra établir au préalable un constat de l'état des chaussées, de celui des maisons le long des voies utilisées (constat d'huissier, pose de capteurs, expertise des sols, etc.)
- Les nuisances pendant le chantier, compte tenu du nombre important des rotations de camions (bruit, pollution de l'air, vibrations etc.)
- Les riverains sont prêts à manifester leur vive opposition à l'utilisation de la route.

2) Le stationnement

Le stationnement est actuellement un très gros problème pour les habitants, en raison de la fréquentation importante des commerces et autres.

Le projet du port ne semble pas en mesure d'améliorer cette situation voire risque de l'aggraver en raison de l'augmentation de la capacité du nouveau port.

Il nous paraît plus opportun d'envisager l'étude d'une restriction d'accès en période de forte affluence (cf le Ranquet)

3) La requalification du projet du nouveau port

Il semble plus judicieux et moins onéreux de réhabiliter le port existant sans en augmenter la capacité.

Plusieurs bateaux ne sont pas en état de navigation depuis de nombreuses années (aucun carénage, aucun entretien et parfois non à jour des frais de port).

4) Projet navette

Ce projet est-il une nécessité pour la ville d'Istres ? Une enquête de fréquentation a-t-elle été réalisée, avec l'impact supplémentaire sur la problématique du stationnement, entraînant de plus des nuisances olfactives, sonores et visuelles à toute heure.

4 novembre 2021

3.

Lieu de dépôt : registre papier

Nous tenons en préambule à préciser que nous sommes favorables à l'extension du port des heures claires. Nous souhaitons exprimer nos vœux sur ce projet.

1- Les travaux

Le chemin du port et le chemin de St Pierre sont des voies étroites, souvent sans trottoirs ou parfois de trottoirs très étroits. Ces chemins sont bordés de maisons elles aussi fragiles, maisons et routes reposant sur un sol instable où des éboulements et des écroulements ont déjà eu lieu. En conséquence, il serait irresponsable d'acheminer engins de chantier et matériaux par ces chemins sachant qu'il est possible de les acheminer par voie maritime sur l'étang, depuis Martigues ou la plage de la romaniquette. Toutefois, si cette recommandation n'était pas suivie, nous demandons, aux frais du maître d'ouvrage, la pose par une société experte de témoins sur les fissures existantes des routes et des maisons avoisinant le chantier pour un contrôle de l'impact du chantier sur lesdites routes et maisons.

Il est indispensable de ne pas sacrifier d'arbres sur l'autel de la construction (Je pense principalement au pin qui sert de rond-point en bas du chemin du port)

2) Le fonctionnement du nouveau port et de la navette

La navette devra être obligatoirement électrique. Il serait stupide et anachronique d'employer tout autre moyen de propulsion et d'introduire délibérément de nouvelles pollutions atmosphériques, sonores et olfactives dans un projet qui se veut tourné vers l'avenir.

Le stationnement devra être examiné avec soin. Un port plus grand avec ses nouveaux commerces et la navette va drainer un flux important de véhicules et le stationnement est déjà anarchique aux abords des restaurants existants. Il faut impérativement que les résidents puissent continuer à stationner leurs véhicules aux abords de leur domicile. Comme aucun parking n'est prévu près de la navette, je préconise, depuis le chemin du port et jusqu'à l'entrée du port, un marquage au sol de places de stationnement réservés aux résidents et un engagement de faire scrupuleusement respecter les règles de stationnement.

Sécuriser la circulation des piétons entre le CEC et le port car l'accroissement de circulation rendra inévitable l'accroissement des accidents.

4 novembre 2021

4.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis défavorable

Contribution : • L'extension du port des Heures Claires dégraderait un étang très dégradé ; ◦ Destruction du littoral partie la plus riche de l'étang en zostères. ◦ Pollution de l'eau par les peintures anti-fouling et les carénages. ◦ Marche

accélérée vers un étang mort, préjudice grave pour ses riverains et usagers. Cette extension serait inutile pour la pratique du nautisme ; ◦ Projet inutile pour amarrer 200 bateaux qui ne sortiraient que trois jours par an, comme tous les bateaux amarrés sur le littoral méditerranéen. ◦ Projet inutile pour satisfaire une demande à laquelle on peut répondre avec le parc de bateaux existant, à peu de frais et sans pollution. et en élargissant la pratique des activités nautiques, à des personnes qui ne peuvent qu'en rêver. ◦ NB. L'utilisation du parc de bateaux existant peut se faire par la création de clubs de location comme les clubs aéronautiques qui entretiennent les avions loués. L'entretien des bateaux par des professionnels est une garantie de sécurité pour les utilisateurs.

5 Novembre 2021

5.

Lieu de dépôt : sur le registre électronique

Objet : Points de collecte des déchets ménager (poubelles collectives)

Contribution : Les points de collecte des déchets ménagers implantés le long du chemin du port seront impactés par le projet. Le dossier ne décrit pas quels aménagements sont prévus pour intégrer ces points dans le projet.

5 novembre 2021

6.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aire de retournement sur le chemin du port

Contribution : Le chemin du port se termine en impasse à l'entrée d'une propriété privée. La fin du chemin est bordée de pins et trop étroite pour y faire demi-tour. Actuellement, le terrain vague situé après la base nautique fait office de zone de retournement, en particulier pour les PL et les camions de collecte des poubelles. Le projet prévoit la suppression de cet espace pour y implanter la pente d'accès à la plage dédiée aux activités nautiques. Il semble indispensable de prévoir une aire de retournement avant le début de partie bordée de pins pour permettre aux véhicules de faire demi-tour.

8 novembre 2021

7.

Lieu de dépôt : sur la messagerie personnelle du CE (!) reportée ensuite sur le registre

Un des risques et non des moindres est la fragilité du réseau routier des Heures Claires. (Voir PJ). Les centaines d'allers et retours d'énormes camions bennes et toupies impacteront la solidité des routes dont certaines sont déjà dans le vide comme au niveau du Collet Blanc. (voir pièces jointes). Travaux sur le Chemin Saint Martin par l'entreprise BOTTA.

Les maisons sont déjà exposées à un terrain souvent instable (zones bleue et rouge). C'est les exposer encore davantage aux vibrations et fissures qui s'en suivent (voir PJ).

L'augmentation des véhicules circulant aux Heures Claires ces dernières années est un fait. La circulation en sens unique évoquée lors d'une des premières réunions n'est pas envisageable ni pendant ni après les travaux, ce qui augmenterait le flux de circulation. Quid d'une échappatoire en cas d'incendie ?

Notons l'absence de trottoirs sur l'ensemble du quartier mettant déjà en danger les piétons.

Le réseau électrique aérien est fortement dégradé, les ferrallages ressortent et gonflent sous l'effet de la rouille, des morceaux de ciment tombent régulièrement. Une lettre de plusieurs riverains avait déjà été envoyée à M. le Maire en 2017, sans issue favorable. Les poteaux sont envahis de végétations qui se mêlent aux fils électriques et téléphoniques, fibre etc.... (voir pièce jointe)

Si le quartier du port bénéficie de l'enterrement de ces lignes, nous demandons que cela concerne l'ensemble des Heures Claires. L'extension du port ne doit pas occulter l'entretien de l'existant, souvent préoccupant.

Cordialement,

3 pièces jointes



9 novembre 2021

8.

Lieu de dépôt : sur le registre papier

Après avoir lu une grande partie de l'étude du futur port des Heures claires, félicitations pour ce gros travail et ce joli projet d'extension.

Ci-dessous quelques réflexions et propositions venant des adhérents des deux associations que je représente.

Afin de préserver la vie actuelle du port, prévoir de poster les usagers les plus fréquents du port sur des pannes communes.

30 places vélos sont prévues, prévoir des fourreaux pour des emplacements vélos électriques afin de susciter des utilisations 2 roues futures.

2 mâts sont existants sur la digue du large, ces 2 mâts sont utilisés par le CNI pour les départs de régates. Ces

2 mâts pourront-ils être remis en place sur la digue du large future ?

Est-il possible de réserver un emplacement de parking futur sur la partie port pour le zodiac sécurité du CNI ?

9 novembre 2021

9.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : EXTENSION DU PORT DES HEURES CLAIRES / ISTRES

Contribution : Je ne suis pas du tout opposé au projet mais m'inquiète du haut risque de détérioration de mon habitat lié aux passages des camions sur la route qui jouxte mes 2 propriétés des heures claires Envisagez-vous une visite de chacune des maisons susceptibles d'être impactées, en préalable aux travaux du port, de façon à réduire des réclamations indues ultérieures ?

10 novembre 2021

10.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aménagement paysager du site des Heures Claires et accès piétons

Contribution : Actuellement, l'accès des piétons au port des Heures Claires depuis le plateau est particulièrement dangereux. Les piétons n'ont pas d'autre accès que le chemin de Saint Pierre avec une partie très étroite sans trottoir ni visibilité. Un des objectifs annoncés du projet est l'amélioration de l'attractivité du port. Serait-elle limitée aux seuls automobilistes ? Compte-tenu des difficultés de stationnement, il semblerait logique de se préoccuper également des piétons ! Et pourtant, il existe un escalier qui relie le parking du CEC à l'actuel local du club de voile. Cet escalier permettait un accès piéton très pratique et à l'abri des voitures mais il a été fermé il y a quelques années. Dans le cadre la rénovation du port, la zone actuellement occupée par le club de voile doit être réaménagée en espace vert. Ne devrait-on pas envisager d'inclure l'escalier dans cette rénovation pour assurer un accès idéalement situé, sûr et agréable aux piétons ? De même les abords de cette zone incluant le bateau de Suffren sont clôturés depuis des années par des barrières provisoires très disgracieuses et d'une efficacité discutable (on pourra en juger sur la photo ci-jointe, prise le 6 Novembre 2021). Difficile d'imaginer la persistance d'une telle verrue en bordure de ce beau projet !



9 novembre 2021

11. Association L'Etang nouveau Avenue de Craponne – Saint-Chamas

Projet d'extension et de revalorisation du port des Heures Claires à Istres
Enquête publique du 15 octobre au 16 novembre 2021. E2100014/13. Rapport du commissaire enquêteur.

Lieu de dépôt : par courrier

Le projet d'extension du Port des Heures claires est à contre-sens des besoins écologiques, économiques et sociaux, de l'étang de Berre et de ses riverains.

Il est à contre-sens des besoins de la région, à contre-sens des besoins pour la lutte contre le réchauffement du climat, rappelés par la COP 26.

Remarque préliminaire.

La logique démocratique aurait été de confier au syndicat mixte GIPREB, les études et la réalisation des deux initiatives qui concernent l'étang de Berre. Cela n'a pas été le cas.

La « Concertation pour la réhabilitation du complexe étang de Berre » (2020-21) a été pilotée par l'État. Le projet d'extension du port des Heures Claires est piloté par « Aix-Marseille Métropole ». Octobre 2021
 Pour ces deux initiatives des fonds ont été trouvés : 30 millions pour la réouverture du Rove, inefficace, 12 pour l'extension nuisible des Heures Claires.
 Mais les fonds nécessaires à la réhabilitation de l'étang de Berre et des écosystèmes associés, victimes, comme l'étang, du détournement de l'eau de la Durance, n'ont pas été trouvés.
 De même on n'a pas trouvé les fonds pour arrêter de gaspiller notre ressource en eau dans l'étang et pour la restituer à la rivière et à ses nappes phréatiques, dégradées, hors d'usages.
 On cherche on ne sait quel chemin pour dé-limoner le bassin de Cadarache, quand la voie de la rivière est la seule envisageable pour les restituer au littoral en cours de dislocation, faute des ces matériaux solides.

Pas de fonds pour l'étude de faisabilité de la transformation de la chaîne Durance en STEP, Station de Transfert de l'Énergie par Pompage qui, restituant l'eau de la rivière à son cours naturel, rétablirait les méfaits de son détournement et garantirait la production hydroélectrique de la chaîne menacée par les écheresses récurrentes.

Au profit de qui « Aix-Marseille Métropole » et l'État travaillent-ils ?

1-Présentation du projet d'extension

Description

Porteurs

Coût : 12 millions d'euros

2- Une extension à contre-sens des besoins écologiques, économiques et sociaux, de l'étang de Berre et de ses riverains.

- **L'extension du port des Heures Claires dégraderait un étang très dégradé ;**
 - Destruction du littoral partie la plus riche de l'étang en zostères.
 - Pollution de l'eau par les peintures anti-fouling et les carénages.
 - Marche accélérée vers un étang mort, préjudice grave pour ses riverains et usagers.
- **Cette extension serait inutile pour la pratique du nautisme ;**
 - Projet inutile pour amarrer 200 bateaux qui ne sortiraient que trois jours par an, comme tous les bateaux amarrés sur le littoral méditerranéen.
 - Projet inutile pour satisfaire une demande à laquelle on peut répondre avec le parc de bateaux existant, à peu de frais et sans pollution et en élargissant la pratique des activités nautiques, à des personnes qui ne peuvent qu'en rêver.
 - **NB.** L'utilisation du parc de bateaux existant peut se faire par la création de clubs de location comme les clubs aéronautiques qui entretiennent les avions loués. L'entretien des bateaux par des professionnels est une garantie de sécurité pour les utilisateurs.
- **Cette extension générerait difficultés et insécurité pour la circulation d'accès au site des Heures Claires.**

- **Cette extension risque d'être généralisée à tous les ports de l'étang de Berre...**
 - La ville de Marseille a pris l'habitude d'exporter ses problèmes à l'ouest du département. Décharge de ses ordures à Entressen dès 1914 ; déplacement des activités portuaires et industrielles dans le Golfe de Fos 1960-70 ; exportation de Sats usine Sévésos sur Marigane en 2021. On peut imaginer que l'étang de Berre pourrait accueillir les bateaux de plaisance qu'elle ne peut plus accueillir.
 - En effet, déjà l'extension des Heures Claires pourrait en recevoir un certain nombre. Mais plus encore...
...en conclusion de la « concertation pour la réhabilitation du complexe étang de Berre » la seule mesure annoncée est « la réouverture du tunnel du Rove à la courantologie », mesure très coûteuse (30 millions d'euros) et inefficace pour réhabiliter l'étang.
Mesure très coûteuse et inefficace, sauf si cette « réouverture » ouvrait sur son ouverture totale. Les affairistes, « spécialistes du nautisme », estiment possible de créer « 2000 anneaux » dans l'étang pour des bateaux venant de Marseille...extensions de tous les ports !

3- Une extension à contre-sens des besoins planétaires, pour la lutte contre le réchauffement du climat, rappelés par la COP 26.

- **La mort de l'étang, que les collectivités publiques préparent, en fait un producteur insalubre de gaz à effet de serre aggravant le réchauffement du climat.** Les participants à la COP 26, dont la France, se sont engagés à réduire ces émissions.
Le gouvernement français tiendra-t-il cet engagement à mettre un terme à la contribution mortifère de l'étang mort à la perspective de l'oued Durance dans le désert du Sud de la France ! Perspective inacceptable ?

L'étang de Berre, ses riverains et usagers, la lutte contre le changement du climat, n'ont pas besoin de nouveaux anneaux.

Il ont besoin des mesures fortes que l'État refuse de prendre suite à la « concertation pour la « réhabilitation du complexe étang de Berre » :

**les mesures fortes pour réparer les dégâts de la catastrophe de l'été 2018;
les mesures fortes qui mettront l'étang à l'abri d'une récurrence et qui ouvriront la voie à la restitution de son eau à la Durance.**

Ils ont besoin d'une mise en valeur intelligente des potentiels de l'étang, nautisme, loisirs, pêche, au profit de tous, mise en valeur favorable à la lutte contre le changement du climat.

- Contrôle par le GIPREB de la conformité des rejets de la centrale de Saint-Chanans, aux normes fixées par le Conseil d'État en 2006.
- Limitation des rejets dans l'étang à 300 Mm³/an et protection contre le choc de ces rejets, avec la réalisation -sous la forme d'un barrage flottant expérimental, -du bassin de rétention prévu par la Convention État-EDF du 19 août 1966...
- Mise en service d'un catamaran pouvant recueillir les algues vertes sur tout le littoral de l'étang et les relarguer en mer, au large
- Pause d'aérateurs pour pallier au manque d'oxygène, éviter l'eutrophisation du milieu.
- Plantation intensive de zostères.
- Utilisation des eaux usées pour reforestation du bassin versant de l'étang en feuillus.
- Restitution à la Durance de l'eau indésirable dans l'étang, à raison de 10 m³/s depuis le lac d'Espinasses, +10 m³/s depuis la retenue de L'Escale, +10 m³/s depuis Cadarache ; le reste étant restitué à Mallemort avec étalement dans le temps et l'espace.
- Étude de faisabilité de la transformation en STEP de la chaîne hydroélectrique Durance et réalisation rapide en cas de faisabilité confirmée.
- Participation des usagers et riverains à la définition et à la mise en œuvre des mesures de réhabilitation

11 novembre 2021

12.

Lieu de dépôt : sur ma messagerie personnelle (puis sur le registre papier)

Habitant les Heures Claires, nous souhaitons nous exprimer dans le cadre de l'enquête publique associée au projet d'extension du port.

Tout d'abord nous sommes favorables au principe de valorisation du quartier, et en l'occurrence à l'extension de Port et à l'implantation d'activités nautiques et de commerces, voire de liaisons maritimes.

Par contre, il nous semble indispensable de porter certains points à votre attention :

- **[route]** Le quartier est relativement enclavé avec une seule route d'accès totalement inadaptée à la circulation récurrente de camions ou d'engins. La route est déjà dans un état dégradé, sans passage piéton sur la portion montant vers le CEC (ce que nous regrettons fortement). Par conséquent, le projet devra obligatoirement privilégier au maximum l'approvisionnement de matériaux et de moyens par voie maritime, comme cela avait été fait grâce à des barges lors de la réfection de la digue Sud-Est. Ce point nous paraît indispensable pour ne pas :
 - déclencher une opposition massive des habitants du quartier,
 - générer des dégradations dont certaines pourraient affecter la stabilité du terrain et des constructions qui s'y trouvent,
 - provoquer des nuisances inacceptables en termes de bruit, de restrictions de capacité d'accès, y compris pour des secours en cas d'urgence
- **[câbles]** Ce point rejoint en partie le précédent. Notre quartier est particulièrement concerné par le foisonnement de câbles aériens (électricité, téléphone, fibre) dans des proportions et un niveau d'anarchie qui a peu d'équivalent dans notre région. L'ajout de fibre au réseau existant sans aucune coordination n'a fait qu'aggraver la situation. Par conséquent :
 - il nous semble évident qu'un projet d'amélioration et d'embellissement du quartier devrait s'accompagner de l'enfouissement d'au moins une partie de ces câblages et réseaux,
 - les câbles qui croisent la route souvent à basse hauteur sont régulièrement endommagés par des camions ou engins dès qu'un véhicule hors gabarit utilise la route. Cela rend d'autant plus nécessaire d'utiliser la voie maritime pour les travaux faute de quoi les transits vont inmanquablement couper les liaisons indispensables aux habitants du quartier
- **[parkings]** Nous constatons avec satisfaction que le projet s'accompagne de création de places de parking. Le manque de place étant déjà manifeste en saison estivale, nous supposons que votre étude a établi avec une marge suffisante le dimensionnement de ces parkings, y compris en anticipant les besoins induits par une future liaison de navette maritime.
- **[commerces]** Le site de la Mairie fait état de la création de commerces au travers du projet d'extension du Port. Le quartier jouit d'une relative quiétude qui contribue directement à la qualité de vie de ses habitants. Par conséquent, nous souhaitons porter à votre attention notre opposition de principe à tout type de commerce générateur d'un excès de bruit ou d'activité nocturne tel que boîtes de nuit par exemple.

Nous tenant à votre disposition pour poursuivre l'échange si besoin, nous comptons sur vous pour que votre synthèse et le cahier des charges qui en découlera reprenne bien l'ensemble des points qui nous préoccupent.

13 novembre 2021

13.

Lieu de dépôt : sur le registre numérique

AVIS DÉFAVORABLE 1) - Plusieurs hectares de pinède sont amenés à disparaître (voir carte page 9 du tome 0) mais cela n'est que très brièvement cité car cette zone est exclue de la cartographie identifiant les espaces soumis à

demande d'autorisation préalable. Pourtant il y aura bien, je cite, des "abattages d'arbres rendus nécessaires pour la construction des ouvrages". Les istréens en sont-ils conscients ? Bizarrement cette pinède apparaît toujours sur les

photomontages page 65 du tome 3 b ; il est par contre bien inscrit "photo non contractuelle" ! - A l'heure où l'on parle sans cesse de la conservation des forêts, vitales pour la planète, ce déboisement ne semble pas opportun !

2) L'extension du port des Heures Claires altèrera encore un étang déjà très dégradé.

a)- Il y aura une pollution de l'eau par les peintures anti-fouling et les carénages. A ce sujet le paragraphe "S'agissant de la création de nouvelles infrastructures, il n'est pas possible d'analyser à ce jour les rejets. Ces analyses seront faites en phase exploitation. Les rejets seront alors constitués des eaux de rinçage et de ruissellement de l'aire de carénage et des eaux pluviales des zones circulées." Fait frémir, surtout quand on considère que la zone est une ZNIEFF.

b)- Pendant les travaux les sédiments profonds seront remués et des métaux lourds, qui se sont déposés il y a des années, pourront se disperser dans l'eau de l'étang. L'analyse des sédiments n'a eu lieu que dans le port actuel (et la zone E), on sait donc que le cuivre, les TBT, le fluorène y sont présents à des taux supérieurs au seuil N1 (voir

annexe 13 du tome 2, p 24 et 25) et que pour le mercure le seuil dangereux est approché. Aucune analyse n'a été faite là où auront lieu les travaux de la digue du large ! Remarque importante : les tributylétains (TBT) sont de puissants biocides, toxiques pour les végétaux et d'autres organismes. Ils se sont avérés être aussi des leurrex hormonaux capables à faibles doses de masculiniser les femelles de certaines espèces aquatiques, et on peut craindre des effets similaires sur d'autres espèces, dont l'Homme.

c) - Cette partie du littoral est la plus riche de l'étang en zostères. Il est fort douteux que les herbiers, très proches du port, résistent aux travaux. Ces herbiers sont pourtant indispensables pour l'oxygénation de l'eau, oxygénation indispensable pour la faune aquatique.

3) Ce projet (pour amarrer 200 bateaux) est anachronique.

a) - S'il y a réellement autant de bateaux qui sont utilisés, étant donné que le port est dans une ZNIEFF, cela va tourner à la catastrophe.

b) - Si ces bateaux ne sortent que trois jours par an, comme tous les bateaux amarrés sur le littoral méditerranéen, cela correspondra à un énorme gaspillage d'argent. L'utilisation du parc de bateaux existant peut se faire par la

création de clubs de location (comme les clubs aéronautiques qui entretiennent les avions loués). De plus l'entretien des bateaux par des professionnels est une garantie de sécurité pour les utilisateurs.

4) Conclusion : à l'heure de la COP 26, à une époque où nous devons consacrer toute notre énergie (et beaucoup d'argent) à la lutte contre le réchauffement climatique et la perte de la biodiversité, consacrer 12 millions d'euros à un projet pas vraiment utile et réellement destructeur est-il judicieux ? Ne vaudrait-il pas mieux utiliser ces fonds à la

réhabilitation de l'étang de Berre et des écosystèmes ?

14 novembre 2021

14.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Un projet anachronique

Contribution : La COP 26 vient de se terminer. Officiellement on essaye toujours de maintenir la température

Projet d'extension et de revalorisation du port des Heures Claires à Istres

Enquête publique du 15 octobre au 16 novembre 2021. E21000014/13. Rapport du commissaire enquêteur.

moyenne du globe, après stabilisation, sous 2°C de plus que sa valeur d'avant la révolution industrielle (accord de Paris de la COP 21 de 2015). Pour cela, on rappelle aux ignorants qu'il fallait baisser nos émissions de GES de 5 % tous les ans à partir de 2015 pour parvenir à la neutralité en 2050... et y rester ensuite. Cela veut dire, pour les pays développés (les plus émetteurs de GES et responsables du réchauffement climatique) dont la France, décroître et entrer en récession, de la manière la plus organisée possible, mais cela reste indicible... Même si on doit continuer à se battre pour le scénario à +2°C, il faut bien admettre qu'il est TRÈS improbable. Six ans après l'accord de Paris, les efforts dépassent à peine le stade du discours. Notre civilisation industrielle reste basée sur la consommation/l'extractivisme et la production de déchets (dont le CO2). Nous devons imaginer un plan B où on va vers les + 3°C à la fin du siècle, peut-être davantage. Les plus conscients du problème en arrivent à espérer (!) un

effondrement de notre civilisation pour éviter ça. On aura peut-être les deux... En cas de stabilisation à + 1,5°C (cas qui sera dépassé), la montée des eaux aurait atteint 43 cm en 2100. À +3°C c'est bien davantage, mais les modèles deviennent imprécis. Le projet d'extension/rénovation/mise aux normes du port des Heures Claires est clairement un projet du XXème siècle. Un projet d'avant le réchauffement climatique : • beaucoup de béton (dont la fabrication émet beaucoup de CO2) • pour que quelques privilégiés puissent faire de la plaisance. Même si la plaisance n'est pas un loisir très émetteur de GES, mettre autant d'argent (public) et d'énergie (fos-sile) pour un équipement de loisir semble vraiment anachronique et montrer à quel point nos politiques et décideurs sont incapables de remettre en cause leur schéma de pensée, fussent-ils sur une Terre en détresse... Ce n'est ni un projet pour éviter le réchauffement climatique, ni pour s'y adapter. Au contraire il y participe, même si on peut trouver pire. Si le projet

est décidé, nos descendants en 2100 ou après (il en restera même si je doute qu'ils soient aussi nombreux) pourront voir sous l'eau les aménagements d'un port décidé en 2022. Je ne doute pas qu'ils nous maudissent d'avoir été si égoïstes et inconséquents, alors que nous savions... Si en revanche on y renonce, pour des raisons de récession organisée et de décroissance, ces descendants pourront parler d'un premier pas local dans la bonne direction.

14 novembre 2021

15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Contribution : Crainte de voir passer de gros camions dans une rue déjà très encombrée, pas faite pour de tels engins. J'ajouterais une nuisance perpétuelle à cause du bruit, des coups de freins, pollution par les gaz d'échappement, poussières. Les travaux par la mer (barges) ont montré leur capacité à faciliter la construction des ports, et à réduire le trafic par route. Le lobby "tout par camion" est dépassé. Lorsque l'extension du port sera terminée, demanderez-vous au futurs "locataires" d'avoir des embarcations électriques au lieu de bateaux et autres voiliers à gaz -oil et essence ? À l'heure où d'autres options sont prises pour les véhicules terrestres, qu'en est-il pour tout ce qui va sur l'eau ?

14 novembre 2021

16

Organisme : L'ÉTANG NOUVEAU et ECO-RELAIS-FNE13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur le projet d'extension du port des Heures Claires des Associations L'ETANG NOUVEAU et ECO-RELAIS-FNE13 Contribution : N'ayant pu valider la contribution des 2 associations lors d'une précédente session nous la joignons sous forme d'un fichier PDF (*ci-après*)

Contribution des Associations L'ÉTANG NOUVEAU agréée environnement pour les Bouches-du-Rhône et le Vaucluse et ÉCO-RELAIS Côte Bleue-Sud Étang de Berre affiliée à FNE13.

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

C'est en qualité d'administratrice de ces deux associations que je dépose les remarques et propositions qui suivent.

Ces deux Associations sont opposées au volet extension du projet concernant le port des Heures Claires à Istres.

A l'heure où les effets du dérèglement climatique nous impactent et où l'on prône la diminution du transport de marchandises par camions au profit du rail, le covoiturage, l'utilisation du vélo, la diminution du nombre de déplacements en avion pour simple convenance personnelle, etc., la multiplication du nombre de bateaux de plaisance sur l'Étang est une hérésie. Elle générera non seulement une pollution directe des eaux (moteurs diesel, traitement et peinture des coques, davantage d'eaux usées...) mais aussi un rejet accru de gaz à effet de serre et autres particules nocives pour la santé, lié à la forte augmentation de la circulation automobile sur le secteur.

D'autre part la Mission parlementaire d'Information sur la réhabilitation de l'Étang de Berre, menée par les trois députés Éric DIARD, Jean-Marc ZULESI, et Pierre DHARRÉVILLE, a rendu son rapport le 23 septembre 2020, avec divers axes d'intervention proposés (voir rapport en pièce jointe). Dans la foulée, une grande concertation s'est mise en place au cours du printemps et de l'été 2021, avec trois Ateliers pilotés respectivement par l'État, La Métropole et le Gipreb, afin de définir les diverses actions possibles (voir les extraits du document « Ateliers du territoire pour réhabiliter l'Étang de Berre » en pièce jointe).

Atelier 1, dédié à la gouvernance et à la gestion stratégique de l'eau en articulation avec le Bassin de la Durance.

Atelier 2, dédié à la gestion et à l'aménagement durable à l'échelle du grand bassin versant de l'étang.

Atelier 3, dédié à la gestion des milieux naturels et aquatiques au sein de l'étang et de sa périphérie.

Une Feuille de route pour l'Étang de Berre a été rendue, le 30 juin 2021, en présence du Préfet des bouches-du Rhône, du Sous-préfet d'Istres, du Président de Région, de la Présidente du Département et de la Métropole, du président du Gipreb, de la Directrice de la DREAL, des trois Députés, des Maires et des Associations environnementales, précisant les différentes actions retenues. (Feuille de route que nous vous avons remise, le 9 novembre, lors de notre rencontre à Trigrance 4).

Nous sommes donc dans un contexte où des moyens importants vont enfin être engagés par l'État et les Collectivités locales, pour la réhabilitation de l'Étang dans le cadre d'un développement durable, pour la lutte contre les pollutions, pour la réduction de l'imperméabilisation et des agressions que subissent ses rives.

L'extension du port des Heures Claires avec le doublement du nombre d'anneaux, la construction d'une digue deux fois plus longue, plus large et plus au large, le doublement du nombre

de places de parking en rapport avec une forte augmentation attendue de la circulation automobile malgré un accès routier plus que problématique, est complètement INACCEPTABLE. Cette extension est en totale contradiction avec la démarche volontariste de réhabilitation de l'Étang engagée récemment par l'État décrite plus haut. Ce projet conçu bien avant 2018 et avant la catastrophe écologique qu'a connu l'Étang en 2018 est complètement dépassé et doit être grandement revu.

La façon d'aborder la problématique des Zostères est complètement surréaliste. Page 6, paragraphe 2 de la Feuille de route pour l'Étang, c'est la transplantation de Zostères qui est envisagée pour relancer/accélérer/accompagner leur EXTENSION et recoloniser tout le pourtour de l'Étang par un herbier continu, à l'instar de celui, de 6000 ha, qui existait encore au début des années 60 (voir la carte de 1900 et celle de 1962 de la thèse du biologiste Paul Mars page 15 de l'Exposition itinérante sur le retour des Zostères, réalisée en 2016, par l'Association L'ÉTANG NOUVEAU, et mise en pièce jointe.). Comment peut-on imaginer, qu'essayer de sanctuariser, deux îlots de cette plante, déjà en plus ou moins bon état, dans des endroits artificialisés et soumis en permanence à des activités humaines, va permettre de la protéger et d'assurer son extension ? Mesure alibi coûteuse et inopérante !!!

Nous proposons un **PROJET ALTERNATIF** consistant en une réhabilitation et amélioration des installations portuaires et du club nautique actuels, qui devront répondre au label « Port Propre », avec une meilleure gestion des eaux du bassin versant, des aménagements pour lutter contre l'eutrophisation des bassins, en particulier du bassin B2 (avivements, jets d'eau ou brassage des eaux, alimentés par du photovoltaïque,) un passage progressif à 100% de bateaux électriques comme cela se fait déjà pour différents lacs dont celui d'Annecy, la construction de la petite digue et du quai pour la navette maritime, avec, en parallèle, la mise en place de navettes routières de petit gabarit pour rejoindre les parkings du plateau, au voisinage du CEC

Plusieurs études ayant montré que les bateaux de plaisance sortent, en moyenne, seulement 3 jours par an, il faut mettre en place une structure de location de voiliers à la journée ou pour plusieurs jours comme cela existe dans de nombreux ports, dont celui de Marseille.

Pour récapituler,
OUI À LA RÉHABILITATION ET À L'AMÉLIORATION DU PORT ACTUEL, NON À SON EXTENSION

15 novembre 2021

17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis non favorable à l'extension du port des Heures Claires.

Contribution : Les travaux d'agrandissement du port des Heures Claires générant le passage de camions de gros tonnages sur le chemin du Mas des 4 vents (entre le rond point de l'IME La CHRYSALIDE et le parking du début du chemin de SAINT PIERRE) sont une aberration compte tenu : A) de l'état de la chaussée actuelle qui menace de s'effondrer sur sa partie gauche en descendant et surplombant des maisons. A cet endroit du reste une rubalise interdit le stationnement. B) des habitations qui longent cette voie, dont certaines à l'époque de

leurs constructions n'ont pas eu de fondations ayant fait l'objet d'études et qui vont recevoir des vibrations lors du passage des gros tonnages. Avez-vous pris en compte les dégradations éventuelles de ces habitations? C) d'une interdiction des véhicules de plus de 3.5 T sur cette voie, alors que la perspective de l'agrandissement du port autoriserait pour cette bonne cause le passage de véhicules d'un poids 10 fois supérieur. D) de difficultés de stationnement déjà fortement problématiques pour les riverains et qui vont s'accroître avec ces travaux, forcément. E) de la dangerosité de circuler à pieds vu l'étroitesse de la voie sans trottoir ainsi que la nuisance bruits, odeurs et pollution générés par ces camions durant plusieurs mois voire plusieurs années. F) de la configurations des terrains aux Heures Claires qui sont en zone orange voire rouge En conclusion comment se fait-il que les matériaux nécessaires à la construction de la digue extérieure (EST) du port actuel des Heures Claires ont été acheminés par la voie maritime (barges) il y a quelques années et que cela ne soit pas envisagé pour ce chantier ??? Il paraît complètement anachronique d'envisager à l'heure actuelle, un tel déploiement de moyens de transport de matériaux dans un milieu aussi urbanisé et habité alors que l'écologie devrait régner en maître dans nos consciences.

15 novembre 2021

18

Istres

Lieu de dépôt : sur le registre électronique

Objet : Réflexions à propos de l'extension du port des Heures Claires

Contribution : Je souhaite par le document ci-joint apporter ma contribution à l'enquête publique avant le début des travaux.

Réflexions à propos de l'extension du port des Heures Claires

Je souhaite apporter ma contribution à l'enquête publique avant le début des travaux.

Avant de penser aux plaisanciers propriétaires des bateaux du port des Heures Claires il aurait été plus utile pour tous de réfléchir et d'envisager une modernisation de la voie de circulation menant au port : les piétons et les cyclistes, les familles avec poussettes sont régulièrement en danger : absence de trottoir ! Étroitesse de la voie : difficulté pour les voitures de se croiser. Je n'ose envisager l'état et la sécurité du chemin du Port avec la noria des camions de chantier pendant la durée des travaux ! Un aménagement pour les piétons et cyclistes est indispensable.

Agrandir le port me semble être un désir, un souhait plutôt qu'un besoin. Je constate que très peu de bateaux sortent régulièrement du port. Certains bateaux ressemblent à des « épaves » et ne sortent jamais. Je ne suis donc pas favorable à une extension du port mais plutôt à une réhabilitation et modernisation du port avec une capitainerie digne et en capacité de faire un bon travail et une aire de carénage pour la sécurité de tous, protégeant les riverains des nuisances sonores et des rejets polluants. Je souhaite que l'éclairage du port soit totalement refait : nuisances pour les habitants, la faune nocturne et les observations astronomiques. À l'origine, le site des Heures Claires était une belle pinède descendant vers l'étang : trop de pins ont été coupés. Je déplore la coupe de pins centenaires pour la réalisation de ce projet.

Le problème du stationnement : trop de voitures ! Le projet c'est : plus de bateaux, plus de commerces, plus de visiteurs ! Il faut améliorer les zones de stationnement pour les habitants et les restaurants et opter pour une navette électrique depuis le CEC. En période estivale, il y a des embouteillages certains jours !! À signaler aussi que le chemin du port est une impasse (cul de sac), un entonnoir : il faut envisager un espace pour faire demi-tour en toute sécurité.

Je suis très favorable à l'aménagement d'une nouvelle base nautique, tant pour les enfants d'Istres que pour tous les sportifs pratiquants des activités nautiques. Ceux-ci sont bien plus nombreux sur l'eau (en kayak, voiliers, planche à voiles, paddle, avirons, etc.) que les bateaux à voile ou à moteur du port des Heures Claires. Les locaux qu'ils utilisent sont vétustes et indignes de la beauté du site. Des bâtiments qui ressemblent à des conteneurs et des « algecos » implantés temporairement mais devenus permanents, encadrés par des grillages qui sont instables, dangereux, souvent dégradés. Le site du club pourrait être associé à un beau parc municipal au paysage naturel de pinède avec la mise en valeur du monument historique « le Bateau de Suffren ». L'escalier qui existe entre le CEC et la Base nautique des Heures Claires devrait être de nouveau ouvert. Les utilisateurs de la base nautique viendraient à pied : moins de bus pour amener les enfants, collégiens, etc. fréquentant la base nautique.

En résumé :

- Aménagement de l'accès routier du port pour la sécurité de tous depuis le plateau jusqu'à la base nautique avec une aire pour faire demi-tour.
- Amélioration des installations du port de plaisance sans son extension.
- Création d'une nouvelle base nautique moderne.
- Amélioration des zones de parking et création d'une navette électrique en période estivale et les jours utiles (fêtes, compétitions sportives).
- Réouverture de l'escalier entre le CEC et la base nautique.
- Aménagement de la pinède du monument historique « le bateau de Suffren ».

15 novembre 2021

19

L'ETANG NOUVEAU et ECO-RELAIS-FNE 13

Lieu de dépôt : sur le registre électronique

Objet : Suite à la contribution des Associations L'ETANG NOUVEAU et ECO-RELAIS affiliée FNE13

Sont joints deux documents : voir pages suivantes



N° 3356

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 23 septembre 2020.

RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

en application de l'article 145 du Règlement

PAR LA MISSION D'INFORMATION
sur la réhabilitation de l'étang de Berre

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ⁽¹⁾
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

ET PRÉSENTÉ PAR

MM. PIERRE DHARRÉVILLE et ÉRIC DIARD,
Présidents,

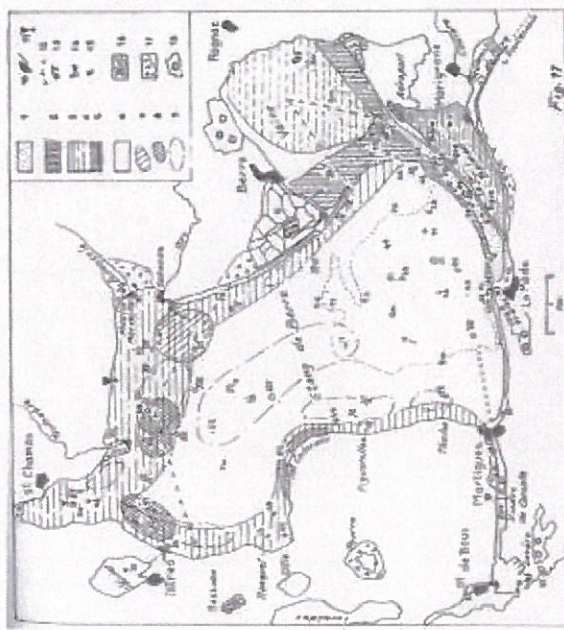
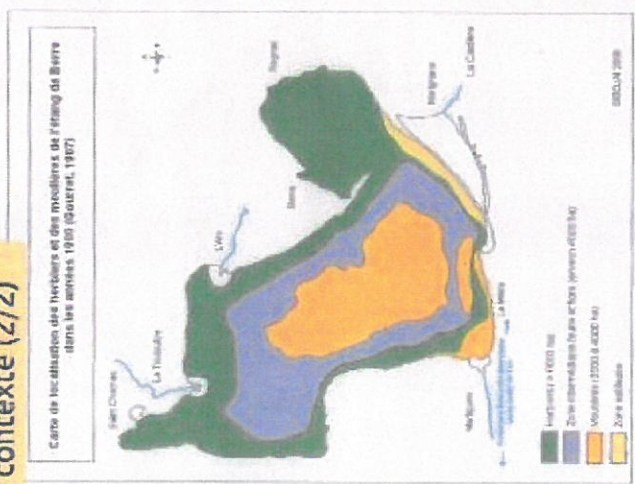
ET

M. JEAN-MARC ZULESI,
Rapporteur,

Députés.

(1) La composition de la mission d'information se trouve au verso.

**Annexe 1
le contexte (2/2)**



Ci-dessus : carte du biologiste Paul Mars dans sa thèse publiée en 1962, peu de temps avant la mise en route de la centrale EDF en 1966. Légende (complétée)..
 1-2 : bancs de sable plus ou moins grossiers
 3-4-5 : herbiers de phanérogames (à majorité de zostères, dans l'étang de Bierre et de Réguez dans l'étang de Bouillon)
 7 : banc d'huîtres exploités
 8 : bancs de moules exploités

Les études biologiques anciennes montrent toutes une ceinture de phanérogames (zostères naines ou marines, ruppies...) qui ont pu évoluer avec le temps, en fonction de la salinité (mais assez peu suite de la pollution industrielle). La période 1920-1965, qui sert de référence en général, fut une période de « marinitisation » de l'étang, sa salinité ayant augmenté jusqu'à 32g/L suite au surcreusement du canal de Carante et à l'ouverture du canal du Rove. C'est à cette époque que les huîtres, les oursins l'ont colonisé... cette période fut finalement très courte.



15 novembre 2021

20

Lieu de dépôt : sur le registre électronique

Contribution : Le transport des matériaux ainsi que ceux de l'enrochement eut été préférable par voie maritime au transport routier

15 novembre 2021

21

Lieu de dépôt : sur le registre électronique

Objet : Observations et propositions concernant le projet d'extension et de revalorisation du port de plaisance des Heures Claires sur la commune d'Istres

Contribution : Mes observations et propositions portent sur 3 points : 1- L'opportunité du projet d'extension et de revalorisation du Port des Heures Claires tel qu'il est proposé Observations : Ce projet doit permettre l'ajout de 144 anneaux pour la plaisance dans le but de répondre à une demande accrue de places pour les plaisanciers mais entraîne une extension du bétonnage au nord et le dédoublement de l'emprise portuaire. Il implique la perte d'une plage naturelle viable au bénéfice de la construction d'une plage artificielle reconstituée dont on ne connaît pas la « durabilité » et les effets sur cette partie de l'Étang de Berre, grand convalescent encore fragile devant s'adapter à son rythme aux grosses chaleurs et aux arrivées d'eaux douces intempêtes notamment. Propositions : Les extensions portuaires ne suffiront pas à elles seules à satisfaire la forte demande en place dans les ports de plaisance de l'Étang de Berre. L'utilisation intelligente et raisonnée des plans d'eau selon leurs particularités, couplée à la réduction du nombre de bateaux ventouses, la création d'une fourrière à bateaux, inexistante sur le territoire, la modification de pratiques de la plaisance à l'étude d'ailleurs de l'UPaca (Union des Ports de plaisance PACA) permettant le bateau- partage, le développement encadré de la location professionnelle ou associative de bateaux constituent d'autres leviers d'actions. Une rénovation dans une démarche écologique et nécessaire de l'ancien Port lui permettrait de devenir « Propre » certification concernant notamment la collecte et le traitement des eaux usées, des hydrocarbures, la maîtrise des consommations d'eau et d'énergie, le tri sélectif des déchets...à laquelle il aspire depuis longtemps. Une rénovation intelligente à long terme permettrait de développer au sein du port la filière conchylicole en lien avec l'amélioration de la qualité des eaux et maintenir l'équilibre entre les différents usages sur le plan d'eau : pêche, conchyliculture, aquaculture, plaisance, nautisme, baignade. Parmi les reconstructions des bâtis existants ou dans des locaux libérés du CEC en surplomb justement du Port, une « maison de l'Étang de Berre » pourrait voir le jour pour le faire mieux connaître et sensibiliser les visiteurs à son écosystème. La configuration géographique du Port des Heures Claires niché au creux des falaises fragiles (sous la Sous-Préfecture et le CEC) et entouré de petites côtes rocheuses ne se prête pas à supporter une extension portuaire et terrestre. 2- Les impacts prévisibles de la réalisation de ce projet au niveau du quartier des Heures Claires Observations : Ce projet va automatiquement entraîner une augmentation de la circulation de véhicules sur les petites routes et chemins du quartier des Heures Claires qui sont déjà à l'heure actuelle rapidement saturés, avec toutes les nuisances environnementales et sonores multipliées de fait pour les usagers et les habitants. 3- La prise en compte des risques naturels prévisibles de la mise en œuvre des travaux pour un chantier de cette envergure Observations : La fragilité des terrains dans le quartier des Heures Claires est connue de longue date. Il y a d'ailleurs un zonage et des directives liées à la Prévention des Risques Naturels Prévisibles. Les camions de plus de 3,5 tonnes doivent demander une autorisation pour y circuler. Or le projet stipule que les travaux se feront par voies terrestres. Le risque pour les habitations ne semble pas évoqué. Propositions : Des constats et des études de l'état des voiries doivent être réalisés. Une solution d'acheminement et évacuation des matériaux et engins par voie maritime doit être envisagée.

15 novembre 2021

22

Lieu de dépôt : sur le registre électronique

Objet : Observations et propositions concernant le projet d'extension et de revalorisation du port de plaisance des Heures Claires sur la commune d'Istres

Contribution :

Projet d'extension et de revalorisation du port des Heures Claires à Istres

Enquête publique du 15 octobre au 16 novembre 2021. E21000014/13. Rapport du commissaire enquêteur.

Il s'agit la même contribution que celle de

(note du commissaire-enquêteur)

15 novembre 2021

23

Lieu de dépôt : sur le registre électronique

Objet : vers un aménagement pérenne et respectueux de l'environnement fragile du port des heures Claires

Il s'agit de la même contribution que celles de
enquêteur)

(note du commissaire-

16 novembre 2021

24

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique et sur le registre de la mairie d'Istres

Objet : observations sur le projet

Contribution : Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je fais suite à ma venue en Mairie du 4 novembre 2021 et à notre entretien.

A la lecture des plans du projet, il apparaît qu'il n'a pas été prévu d'aire de retournement après la nouvelle jetée qui se situe proche de l'entrée du lotissement Saint Pierre et du début du sentier de promenade.

En effet la voirie du chemin du Port se termine sur une voie sans issue (entrée fermée du lotissement par un portail avec aucune voie après le lotissement). A ce titre il me semble indispensable pour des raisons autant techniques, de sécurité et d'accès de prévoir cette aire de retournement au niveau de la nouvelle jetée.

Par ailleurs sur l'actuel terre-plein de nombreuses voitures stationnent et abandonnent leurs déchets dans la soirée.

Il semble que ce terre-plein dans le nouveau projet soit supprimé et déplacé d'une dizaine de mètres. Une attention particulière doit être portée à la réalisation du nouveau terre-plein afin que l'actuelle problématique ne soit pas simplement et purement déplacée.

A la limite de ce nouveau terre plein (dessiné avec des arbres actuellement inexistantes sur les plans du projet non contractuel) il y a aujourd'hui deux bennes afin que les déchets ménagers des co lotis (10 habitations) soient recueillis.

Sauf erreur de ma part, je ne vois pas dans le nouveau projet la réalisation d'un emplacement pour les déchets. Il serait judicieux de prévoir à ce titre dans le nouveau projet un emplacement à cet effet qui soit clos et non pas des bennes posées sans protection.

Enfin, en ce qui concerne les éclairages, une attention particulière devrait être portée sur la présence des chauves-souris dans cette zone et leur sens de circulation qui est représentée sur les plans du projet. Il conviendrait de limiter les éclairages au niveau de leur sens de circulation ou de prévoir des candélabres qui éclaireraient seulement au passage de voitures avec des leds " blanc chaud " et à éclairage minoré.

En espérant que mes observations retiennent votre attention. Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire enquêteur, à l'assurance de mes salutations distinguées.

16 novembre 2021

25.

Association Ensuès Redonne Protection Environnement - Côte Bleue

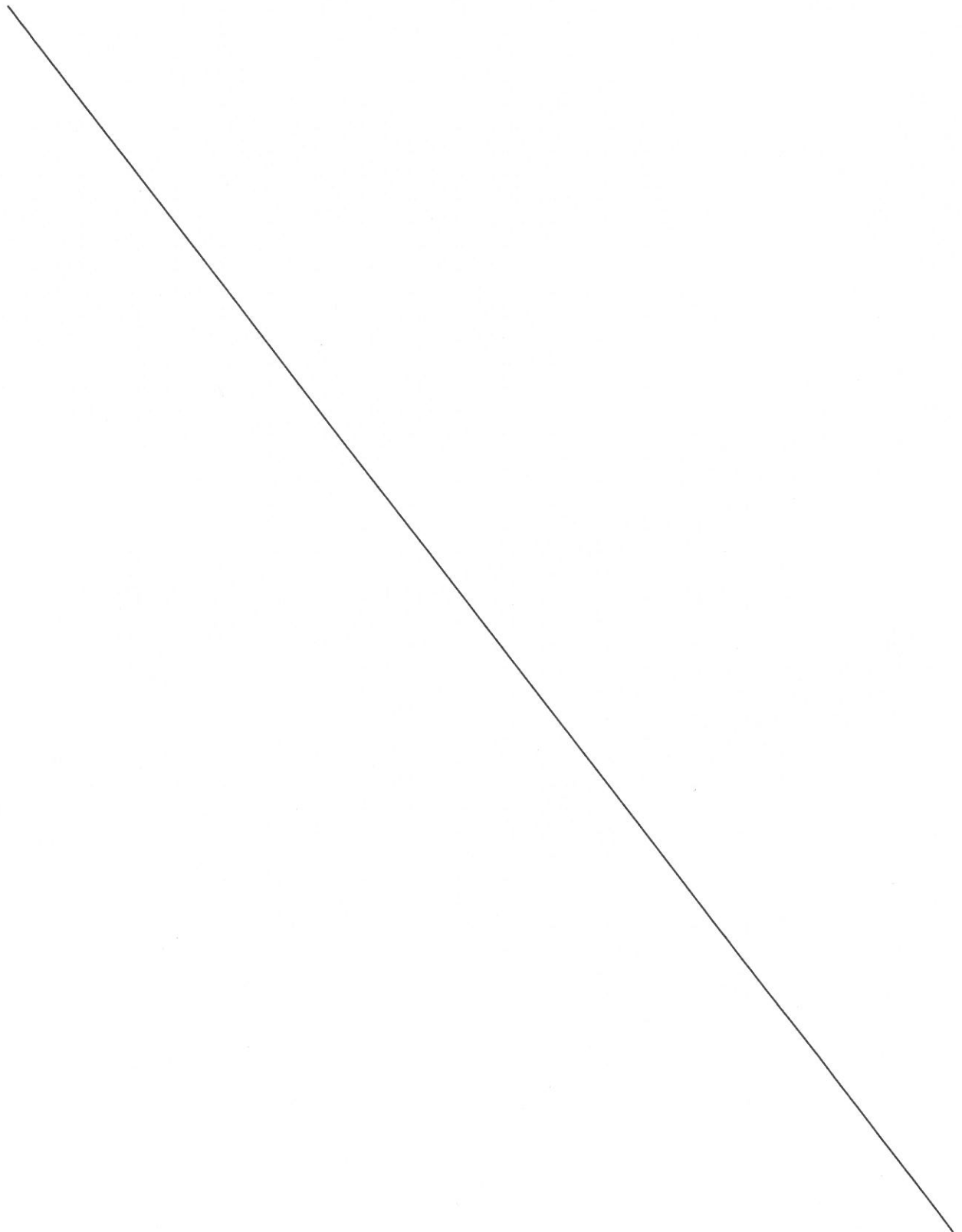
Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ensuès le Redonne - Côte Bleue - Association ERPE Côte Bleue

Contribution : Veuillez prendre réception l'avis défavorable de l'association Ensuès Redonne Protection Environnement -Côte Bleue sur le projet proposé du Port des heures claires

Joint à la lettre ci-dessous un document de 72 pages

Etat des eaux lagunaires de Rhône-Méditerranée et de Corse -Agence de l'eau RMC-Mars 2021





Ensuès Redonne
Protection Environnement Côte Bleue
 131 chemin du Maufatan
 13820 Ensuès-la-Redonne
 Tel : 04.42.44.82.45 /06.15.20.70.69

Ensuès-la-Redonne, le 15 Novembre 2021

N°dossier :

S/réf : ERPE-LT-21-2021/EP Port des heures claires

Objet : Enquête publique – Projet d'extension et de valorisation du Port des heures claires

A l'attention du commissaire enquêteur

Monsieur,

L'association Ensuès Redonne Protection Côte bleue participe à la protection des espaces marins et lagunaires comme celui de l'Etang de Berre et du Bolmon.

En tant que propriétaire d'un voilier et ayant participé pendant de longues années dans ma jeunesse au challenge d'hiver entre les ports de plaisance du pourtour de l'étang de Berre, je connais bien le port des heures claires qui est enclavé en termes de desserte routière et maritime.

Alors au vu du dossier technique soumis à enquête publique qui est volumineux et qui a nécessité des années d'études pour le constituer, ne croyez pas que des simples citoyens vont se palucher tout le dossier en quelques jours. Soyons une fois sérieux même si j'ai toutes les compétences pour l'analyser il me faudrait plusieurs jours pour en voir tous les aspects d'une manière pointue et exhaustive et le résumé non technique n'est pas la hauteur des enjeux environnementaux et urbanistiques.

A la lecture de toutes les contributions déposées de la part de riverains concernés de près par le projet et des associations comme Etang Nouveau en particulier qui est engagée depuis de longue date dans la protection et la réhabilitation de l'Etang de Berre qui est un espace exceptionnellement de haute valeur environnementale et néanmoins, très dégradé par les activités humaines dont une mission parlementaire de nos députés de circonscription se sont saisis et engagés auprès de l'Etat, je vois mal comment vouloir rajouter des problèmes de pollutions du fait d'une augmentation plus que significative de sa capacité d'accueil du port des heures claires avec de surcroit un bassin de carénage soi-disant écologique et qui viendrait à contribuer positivement à la protection de l'Etang de Berre !!!

C'est plutôt l'inverse qui est à craindre sans compter qu'une telle démarche viserait à être saluée si seulement elle resterait raisonnable dans son emprise aussi bien en mer que sur terre.

Ceci est encore plus incompréhensible que le GIPREB qui est l'organe intercommunal de réhabilitation de l'Etang de Berre cautionne un tel projet au niveau des contrats 1 et 2 à hauteur de plusieurs millions d'euros.

Il faut être cohérent dans la démarche, le port des heures claires mérite une remise à niveau pour répondre aux normes environnementales nationales et européennes et la situation actuelle sanitaire et phytosanitaire de l'Étang de Berre est déjà critique quand on analyse l'état des lieux sur les eaux lagunaires établi par l'Agence de l'Eau en mars 2021.

Au final, l'association ERPE CB qui connaît bien la problématique de l'engorgement des ports maritimes sur la côte bleue et des dangers de pollutions inhérentes à leurs activités face aux enjeux de protections locaux de la faune et de la flore, émet à un « **AVIS DEFAVORABLE** » au projet sous sa forme actuelle (extension) mais cautionne tous les aménagements qui iraient de la limitation des pollutions des eaux lagunaires et du bruit sous-marin.

Je vous souhaite Monsieur le commissaire enquêteur en bonne réception.



Christophe CORNUEL
Président ERPE Côte Bleue

16 novembre 2021

26.

Saint-Chamas

Lieu de dépôt : sur le registre électronique

Objet : Stop à la construction oui à la rénovation

Contribution : Voici quelques points en faveur de l'étang de Berre, ce géant maltraité :

1. Arrêtez cette frénésie de construction à tout va. Nous devons plus que jamais avoir conscience en 2021 que le bétonnage intempestif à un effet désastreux sur notre planète que ce soit au niveau des sols que des côtés voire de nos plans d'eau. L'heure n'est plus à la multiplication des véhicules privés car il n'y aura jamais assez de places. Entreprenons plutôt une dynamique de partage comme les "bateau partage" ou la "co-navigation". Ce n'est pas comme si tous les bateaux actuellement amarrés au port étaient utilisés tous les jours 24h/24h... L'ancien port a en revanche un besoin urgent de rénovation et d'infrastructures lui permettant de ne plus être une poubelle côtière. On ne doit plus se promener sur le port en évitant les flaques d'hydrocarbures qui finissent à la première pluie par se déverser l'étang. Istres se veut dans le coup, alors elle doit être écolo et pas seulement dans le discours.
2. La zone de Heures Claires a connu et connaît toujours une géologie magnifique mais redoutablement fragile et je doute que le passage répété tout d'abord des engins de chantier puis des plaisanciers bien plus nombreux arrange l'état des sols. Les habitants n'ont certainement pas envie de faire du toboggan avec leur maison.
3. En parlant d'habitants, a-t-on pris en compte les nuisances sonores et environnementales qu'ils vont subir ?
4. Enfin arrêtons le saccage des zones côtières naturelles. Pourquoi détruire une plage naturelle pour en fabriquer une artificielle ? C'est un non-sens écologique. Nous savons maintenant à quel point les écosystèmes comme celui de l'étang sont fragiles et ne peuvent pas être simplement "déplacés" artificiellement ailleurs. Bref vivons avec notre temps préservons nos espaces naturels, notre santé et rénovons.

16 novembre 2021

27.

Istres

Lieu de dépôt : sur le registre électronique

Objet : heures claires accès et mouvements de terrains

Contribution : je viens dans ce quartier depuis 1973 date à laquelle il a acheté une résidence secondaire . suites à des pluies diluviennes en 1975-76 il y a eu de nombreuses villas détruites suite à des glissements de terrain ! dans les années qui ont suivi des travaux de confortements avec des murs de soutènements ont été mis en place . malgré ceci les routes d accès sont resté fermées pendant plusieurs mois . tout ceci lié à des mouvements de terrains non stabilisés. Des passages quotidien de camions lourdement chargés vont ébranler et affaïsser les routes et créer également une déstabilisation des terrains ainsi que des maisons qui y sont construites ! j habite de manière permanente les heures claires depuis 1994 et j ai été toujours à l observation de tous ces phénomènes ! une réglementation très stricte est en place pour ses habitants il doit en être de même pour l accès des camions pour les travaux du futur port !! il faut limiter le passage des camions de fort tonnage

16 novembre 2021

28.

Istres

Lieu de dépôt : sur le registre électronique

Objet : Observations et propositions concernant le projet du Port des Heures claires

Contribution : Habitante du quartier des Heures claires, je ne peux que souhaiter une revalorisation du port mais ce souhait s'accompagne de beaucoup d'interrogations. Les habitants de ce quartier sont-ils informés des détails du projet ? voire, consultés ? Y a-t-il plusieurs options sur lesquelles réfléchir ? On peut imaginer une rénovation des bâtiments mais jusqu'où ira le bétonnage ? Quid des conséquences écologiques ? Est-ce vraiment utile de prévoir 144 anneaux supplémentaires quand 3/4 des plaisanciers ne sortent leur bateau qu'exceptionnellement, et que d'autres communes riveraines, mais ayant un rivage mieux adapté, ont prévu encore davantage ? Nos routes locales sont fragiles, vont-elles résister aux allers et venues des camions puis au futur trafic des voitures, forcément plus nombreuses ? Le projet permettra le développement du tourisme mais de quelle nature ? purement consommatoire : restaurants, commerces, activités nautiques...ou plus qualitatif : implication des habitants, soutien d'associations en lien avec la connaissance du milieu, l'histoire de l'Etang de Berre, ateliers écologiques ..