



**Liste indicative des informations à fournir
dans le cadre de la procédure d'examen au cas par cas
préalable à la réalisation d'une évaluation environnementale**
Article R. 122-17-I du code de l'environnement

Examen au cas par cas pour un PPRN

Imprimé téléchargeable sur le site <http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr>

Cadre réservé à l'administration

Date de réception	Dossier complet le	N° d'enregistrement
20/08/2019	20/08/2019	F-076-19-P-0099

Nom de la personne publique responsable du PPRN

Préfet de département de l'Hérault

Service en charge de l'élaboration du PPRN

DDTM34 / SERN - PRNT

1. Caractéristiques du PPRN

Procédure concernée

MODIFICATION PPRI DE LA-GRANDE-MOTTE

Est-ce une élaboration ? Oui Non

Est-ce une révision d'un PPRN existant ? Oui Non

MODIFICATION

Si oui, préciser la date d'approbation du PPRN : 16/04/2014

Quels sont les zonages existants ?

Zone Rouge : RD (déferlement), RN (Naturelle), RU (Urbaine), Rp (Précaution).

Zone Bleue : BU et BU1 (urbaine).

Zone de précaution : ZPU (urbaine), Z1 (résiduelle), Z2 (Elargie).

Quelles sont la raison et la caractérisation de cette modification ?

La commune de la Grande-Motte est couverte par un plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) approuvé le 16 avril 2014. Il régit le risque de débordement des cours d'eau et de submersion marine. Pour ce dernier risque, le PPRI délimite, entre autres, une zone de déferlement située en bord de mer au sein de laquelle la houle est modifiée à l'approche de la côte et où le choc mécanique des vagues est important.

Le port actuel de La Grande-Motte, situé en façade maritime, intercepte cette zone de déferlement, zone dans laquelle le PPRI interdit tout aménagement compte tenu du niveau d'exposition aux aléas marins. Les ports se situent naturellement dans ces zones et sont équipés de digues portuaires pour assurer leur protection face aux coups de mer. Lors de la concertation autour du PPRI, en 2014, le projet de recomposition du port actuel n'était pas encore connu (emprise totale de la recomposition : environ 68 ha, dont 48 en eau ; secteur du port en zone de déferlement : environ 3 ha – voir annexe 1). Ainsi, le PPRI n'a pas pris en compte cet enjeu dans les règles s'appliquant en zone de déferlement.

Aussi, afin que la recomposition du port au droit de la zone de déferlement puisse être engagée, il est souhaitable de compléter la rédaction du PPRI de la Grande-Motte. Ce complément sera circonscrit au règlement qui s'applique à la zone de déferlement, en y permettant la recomposition spatiale du port existant. Les cartes d'aléa et les cartes de zonage du PPRI ne seront pas modifiées. Le règlement du PPRI ne sera pas modifié dans ses autres zones. Ainsi, cette évolution du PPRI, non substantielle, ne porte pas atteinte à l'économie générale du plan et permet de modifier un élément mineur du règlement. Elle sera conduite par une modification prévue par l'article R.562-10-1 du code de l'environnement.

2. Caractéristiques de la zone susceptible d'être touchée et les incidences potentielles du PPRN

21. Informations disponibles sur le phénomène naturel et le niveau d'aléa

Quels sont les phénomènes naturels concernés ?

Inondation par débordement de cours d'eau et submersion marine.

Quelles sont les informations disponibles sur le risque ?

préciser les cartographies existantes: atlas des zones inondables, territoire concerné par un risque important d'inondation-TRI, données de l'évaluation préliminaire des risques

Carte de zonage du PPRI approuvé le 16/04/2014

Quel est le potentiel de population susceptible d'être touché ?

Transfert d'équipements et activités portuaires et nautiques (dont halle nautique) ; Aucune habitation concernée.

Quelles sont les activités économiques concernées, les surfaces ouvertes à l'urbanisation inondables ?

Activité Portuaire et Maritime du Port de La Grande-Motte.

Quelles sont les infrastructures (de transport ou réseaux) susceptibles d'être touchées ?

Le projet de modification concerne la zone portuaire, seule infrastructure identifiée sur le secteur.

Quel est l'historique des derniers événements ?

par exemple date des dernières et/ou principales inondations, arrêts de catastrophe naturelle ...

Inondations, coulées de boue et chocs mécaniques liés à l'action des vagues : du 16/12/1997 au 19/12/1997.

Inondations et chocs mécaniques liés à l'action des vagues : du 27/11/2014 au 29/11/2014.

Inondations et coulées de boue : du 19/10/1994 au 20/10/1994, du 04/11/1994 au 06/11/1994, du 03/12/2003 au 04/12/2003, du 23/08/2015 au 23/08/2015.

Tempête : du 06/11/1982 au 10/11/1982.

Quelle est l'indication des dommages constatés ?

Néant

22. Autres enjeux environnementaux du périmètre concerné par le PPRN et du territoire susceptible d'être impacté

Il convient de prendre en compte pour cette analyse l'ensemble du territoire susceptible d'être impacté : périmètre concerné par le PPRN, mais aussi zones potentiellement impactées.

Quel est le périmètre des communes dans la zone susceptible d'être touchée ?

joindre une carte de situation et un plan du périmètre du PPRN

Plan de situation du périmètre (port) qui sera concerné par la modification du règlement (voir annexe 1).

Quelles sont l'occupation et les vocations actuelles des sols ?

Équipements et activités portuaires et nautiques.

Le territoire susceptible d'être touché est-il couvert en totalité ou en partie par des documents d'urbanisme (SCOT, PLU, cartes communales) ?

préciser les documents concernés et leur état d'avancement.

SCOT Pays de l'Or et PLU.

Ces documents sont-ils approuvés, en cours d'élaboration ou de révision ?

PLU approuvé le 23 Mars 2017.

SCOT Pays de l'Or arrêté le 7 Mars 2005 – SCOT révisé approuvé le 25 juin 2019.

Sur quelle surface totale de la zone concernée par la prescription/modification ?

Superficie de la zone de déferlement impactée : environ 3 ha (voir annexe 1).

Les documents existants ou en cours d'élaboration/révision prennent-ils (prendront-ils) en compte le risque selon les mêmes critères que le futur PPRN ?

Conformément à l'article L.151-43 du code de l'urbanisme, le PPRI modifié sera annexé au PLU de La Grande-Motte dans les trois mois suivant son approbation.

Ces documents ont-ils fait ou feront-ils l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur élaboration ou de leur révision ?

Oui (évaluation environnementale du PLU dans le cadre de la future révision + évaluation environnementale du projet dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale « loi sur l'eau »).

Comment se caractérise la pression de l'urbanisation sur le territoire ?

définie par exemple par le nombre de permis délivrés annuellement accordant une création ou une extension de surface et sur une période de référence de cinq ans par exemple, ou par la consommation d'espaces sur une période de référence

Dès sa création, La-Grande-Motte connaît une évolution forte et continue de sa population. Depuis les années 1980, le nombre d'habitants a plus que doublé, passant de 3939 habitants en 1982 à 8488 en 2011. Ainsi, conçue comme station balnéaire à vocation touristique, La-Grande-Motte est devenue une ville à part entière, lieu de vie d'une population permanente (1968 : 56 habitants, 2011 : 8488 habitants, 2016 : 8882 habitants – source INSEE).

Quels sont les zonages environnementaux (autres que relatifs aux risques) dans le périmètre du PPRN ou dans la zone potentiellement touchée ?

préciser en particulier l'existence de ZNIEFF, parc national, parc naturel marin, parc naturel régional, réserve naturelle, arrêté de biotope, zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation, périmètre de protection rapprochée de captage d'AEP, site inscrit ou classé, site Natura 2000.

Site inscrit – voir annexe 3.

caractériser ces secteurs d'intérêt écologique et patrimonial, leur faune et leur flore vis-à-vis de leur sensibilité à l'aléa considéré...

Néant

La zone susceptible d'être touchée est-elle concernée par un SAGE ?

Non

Si oui, celui-ci concerne-t-il tout ou partie du périmètre du PPRN ?

Sans Objet

Prend-il en compte les risques d'inondation dans son règlement ?

Sans Objet

La zone susceptible d'être touchée contient-elle des éléments constitutifs du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) ?

Non

Si oui, lesquels sont-ils sensibles aux inondations ?

Sans Objet

Quels sont les impacts directs et indirects, positifs et négatifs, cumulés, qui sont potentiellement induits par le PPRN à prescrire ?

Sans Objet

3. Annexes cartographiques

joindre une carte de situation et un plan du périmètre du PPRN et le cas échéant toute autre carte utile (enjeux environnementaux, zonages du document d'urbanisme,...).

Annexe 1 : Extrait de la zone (Port) qui sera concernée par la modification du règlement.

Annexe 2 : Extrait de la zone (Port) et les différents zonages environnementaux concernés.

Annexe 3 : Extrait du projet de règlement modifié.

4. Informations nominatives

NOM **ÉTAT – Préfet de l'Hérault** Prénom

Dénomination ou raison sociale : **DDTM de l'Hérault**

Adresse du siège social :

Numéro **181** Extension Bât.. **Bâtiment Ozone**

Nom de la voie **Place Ernest Granier – CS 50556**

Code postal **34064** Localité **MONTPELLIER Cedex 2** Pays

Tél. **04 34 46 60 00** Fax

Courriel @

Personne habilitée à fournir des renseignements sur la présente demande

NOM **Mme MATHEZ** Prénom **Delphine**

Qualité **La Responsable de l'Unité Prévention des Risques Naturels et Technologiques**

Tél. **04 34 46 62 10** Fax

Courriel @

PREFET DE L'HERAULT

**Direction départementale
des territoires et de la mer**
Service eau risques nature

Affaire suivie par : Julien RENZONI
Mail : julien.renzoni@herault.gouv.fr
Tél. : 04 34 46 62 42

Montpellier, le 13 AOUT 2019

Le Préfet
à
Monsieur le Président de l'autorité environnementale
Ministère de la transition écologique et solidaire
Conseil général de l'environnement et du développement
durable
Tour Séquoia
92 055 La Défense Cedex

**Objet : Modification du PPRI de La Grande-Motte
Examen au cas par cas pour l'évaluation environnementale**

Pièces jointes : dossier de demande d'examen au cas par cas

La commune de la Grande-Motte, station balnéaire et port de plaisance à proximité de Montpellier, est le fruit de la mission interministérielle d'aménagement touristique du littoral du Languedoc Roussillon, mission Racine, qui a œuvré des années 60 aux années 80. Cette commune est un exemple de l'architecture et de l'urbanisme du XX^{ème} siècle qui a obtenu, en 2010, le label national " patrimoine du XX^{ème} siècle " attribué par le ministère de la culture et de la communication.

Cinquante ans après la mission Racine, la construction de l'avenir maritime de la région se poursuit au travers du Plan Littoral 21, accord cadre entre l'État, la Région et la Caisse des dépôts, conciliant dynamisme économique et préservation de l'environnement.

L'aménagement du port actuel de La Grande-Motte constitue un projet d'envergure de ce plan littoral 21. Il doit permettre de renforcer l'économie du nautisme et de la plaisance en lien avec la ville autour de la création d'un nouveau bassin de 400 anneaux (+25 % par rapport à la capacité actuelle), d'intensifier l'usage des espaces publics autour du port et de répondre aux besoins de développement harmonieux de la ville après mutation de la zone technique nautique vieillissante.

En juillet 2013, la commune a lancé une étude de diagnostic, de définition des enjeux et de faisabilité d'un projet urbain global autour du port, s'inscrivant dans les objectifs du SCOT et du PLH du Pays de l'Or. Sur la base de ces études et préalablement à l'engagement de cette opération, la commune a défini les modalités de concertation à engager, associant pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et toutes personnes intéressées au projet. Une première phase de concertation s'est déroulée du 29 mars au 8 mai 2016. Elle a permis de faire évoluer le projet afin de répondre au plus près aux attentes de la population et des acteurs socio-économiques. Fin 2016, la commune a lancé un concours de maîtrise d'œuvre afin de désigner l'équipe en charge du projet. L'équipe de François Leclerc a été désignée. La concertation s'est poursuivie suite à cette désignation. Cette phase de concertation est désormais arrivée à son terme et a fait l'objet d'un bilan approuvé par délibération de la commune le 19 juin 2019 que vous trouverez dans le dossier de demande d'examen au cas par cas joint au présent courrier.

La commune de la Grande-Motte est couverte par un plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) approuvé le 16 avril 2014. Il régit le risque de débordement des cours d'eau et de submersion marine. Pour ce dernier risque, le PPRI délimite, entre autres, une zone de déferlement située en bord de mer

au sein de laquelle la houle est modifiée à l'approche de la côte et où le choc mécanique des vagues est important.

Le port actuel de La Grande-Motte, situé en façade maritime, intercepte cette zone de déferlement, zone dans laquelle le PPRI interdit tout aménagement compte tenu du niveau d'exposition aux aléas marins. Les ports se situent naturellement dans ces zones et sont équipés de digues portuaires pour assurer leur protection face aux coups de mer. Lors de la concertation autour du PPRI, le projet de recomposition du port actuel n'était pas encore connu. Ainsi, le PPRI n'a pas pris en compte cet enjeu dans les règles s'appliquant en zone de déferlement.

Aussi, afin que la recomposition du port au droit de la zone de déferlement puisse être engagée, je souhaite compléter la rédaction du PPRI de la Grande-Motte. Ce complément sera circonscrit au règlement qui s'applique à la zone de déferlement, en y permettant la recomposition spatiale du port existant. Le règlement du PPRI ne sera pas modifié dans ses autres zones.

Ainsi, cette évolution du PPRI, non substantielle, ne porte pas atteinte à l'économie générale du plan et permet de modifier un élément mineur du règlement. Elle sera conduite par une modification prévue par l'article R.562-10-1 du code de l'environnement qui doit faire l'objet d'un examen au cas par cas, par vos services, pour une éventuelle évaluation environnementale.

Pour vous permettre de statuer sur cette demande, vous devez être informé que ce projet de recomposition portuaire a déjà fait l'objet d'échanges réguliers avec les services de l'État pour définir le chemin réglementaire à emprunter. Plusieurs procédures à mener feront l'objet d'une évaluation environnementale. En effet, le projet fera l'objet d'une demande d'autorisation environnementale prévue au L.181-1 du code de l'environnement qui comprendra une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement. La mise en œuvre de ce projet conduira à l'établissement d'une déclaration de projet valant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme prévue au L.300-6 du code de l'urbanisme, procédure qui sera également soumise à évaluation environnementale en application de l'article R.104-8 du code de l'urbanisme. Dans la perspective d'une définition précise de l'étude d'impact à produire dans le cadre de ces deux procédures, la commune sollicitera une demande de cadrage préalable auprès de la DREAL ou du CGEDD, comme prévu à l'article L.122-1-2 du code de l'environnement.

Dans ce contexte et préalablement à la prescription de cette modification du PPRI, je viens, au travers du présent courrier, solliciter votre examen au cas par cas pour déterminer si cette modification doit faire l'objet d'une évaluation environnementale, en application de l'article R.122-17-VI du code de l'environnement.

Pour le Préfet, et par délégation,
Le Préfet
le Secrétaire Général



Pascal OTHEGUY

Copie : DREAL

DEPARTEMENT
DE L'HERAULT**DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE LA GRANDE MOTTE****SEANCE DU 19 JUIN 2019**

NOMBRE DE MEMBRES		
En exercice	Afférents au Conseil Municipal	Qui ont pris part à la délibération
29	28	28

PRÉFECTURE
DE L'HERAULT
28 JUN 2019
D.R.C.L.
GREFFE - P.E.R.A.**Objet : Projet Ville-Port – Bilan de la concertation
préalable et approbation du plan guide.**-----
N° 792L'an deux mille dix-neuf
Le 19 juin à 18 heuresLe Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué,
s'est réuni à la Mairie, sous la présidence de Monsieur Stéphane
ROSSIGNOL, Maire.Étaient présents : M. ROSSIGNOL, M. LAUNAY, Mme JENIN-
VIGNAUD, M. BONNEFOUX, Mme PRONOST, M. MANDEL,
Mme PARENA, M. BOUVAREL, Mme BIOU, M. TAUZIN,
Mme GUERINEAU, M. VINCENT, M. DE SAN FELIX,
Mme REINARD, M. REY, Mme GIBERNON, M. ROUVIERE,
Mme BERGÉ, M. FRAPPA, Mme DELNOTT, M. HUOT,
Mme PUJOL, Mme HOLLENDER, Mme BERGER, M. DURANDExcusés : Mme DALMAU (pouvoir à M. LAUNAY)
Mme TELUOB (pouvoir à Mme BERGÉ)
Mme ZORDIA (pouvoir à Mme PUJOL)Absents : M. THIOLLET

M. BONNEFOUX est nommé secrétaire de séance.

Monsieur le Maire expose :

Dans le cadre du développement économique et dans la poursuite des
objectifs du schéma directeur de 2009, la Ville de La Grande Motte a décidé
d'entreprendre l'extension du Port de plaisance dit « Port Principal ».
Cette extension du Port s'accompagnera de la requalification des emprises
libres situées autour des quais.D'une superficie d'environ 6 hectares, ce périmètre comprend notamment :
- Un port de plaisance d'une capacité de 1529 anneaux,
- Une activité nautique (Centre nautique, Centre d'entraînement
méditerranéen, Yacht Club...)
- Des commerces et de l'hébergement,
- Des parkings.Ce périmètre a fait l'objet, dès 2009, de différentes études conduites par la
Ville de La Grande Motte permettant d'en affiner la connaissance, par des

diagnostics sur les questions urbaines, le nautisme, et les enjeux économiques. Le schéma directeur avait inscrit la requalification et l'extension du port comme enjeux majeurs de son territoire ; cette traduction a été confortée par le schéma de développement touristique qui place le nautisme comme l'un des 3 axes importants de la politique touristique de la commune.

En juillet 2013, la Commune a confié à l'agence MAP une étude permettant de préciser et synthétiser les diagnostics, de définir les enjeux et la faisabilité d'un projet urbain global autour du port, s'inscrivant dans les objectifs du SCOT et du PLH du Pays de l'Or.

L'ensemble de ces études a permis à la Commune de définir les objectifs et les champs de possible.

Il est apparu opportun de poursuivre, sur la base de ces études, la réflexion, en vue d'aboutir à la définition d'un projet urbain pour le quartier du Port.

Préalablement à l'engagement de cette opération et conformément à l'article L 300-2 du Code de l'urbanisme dans sa version alors en vigueur, le Conseil Municipal a défini, par délibération en date du 16 décembre 2015, les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation à engager, associant pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

Les principaux enjeux et objectifs de ce projet qui ont été définis sont les suivants :

- Renforcer l'attractivité économique de port et de la ville ;
- Constituer une nouvelle offre en Plaisance ;
- Renforcer les activités nautiques ;
- L'affirmation de la centralité et de l'urbanité de ce quartier en renouvelant l'image du port et de la Ville dans le respect de son histoire, en assurant une cohérence urbaine au projet d'aménagement portuaire (équipements publics, espaces publics, commerces, formes urbaines, image, qualité) ;
- La conception de formes urbaines adaptées au contexte portuaire (densité, diversité, tenue de l'espace public, coutures urbaines, etc.) ;
- Compléter le tissu urbain de la ville en densifiant l'usage urbain des terreaux par des projets de logements, commerces et services ;
- Le développement des modes de circulation doux (piétons, vélos) et de la transversalité inter-quartier ;
- Rationaliser l'occupation de l'automobile et de son stationnement autour du port ;
- Raccrocher à la dynamique urbaine les équipements et événements nautiques afin d'améliorer les retombées économiques pour la ville et ses commerces ;
- Atténuer l'impact environnemental des activités portuaires
- Aménager des lieux de vie par l'aménagement des espaces publics.

En parallèle, la Ville a également décidé d'engager une procédure de dialogue compétitif permettant de traduire ces enjeux en un projet urbain autour de son port de plaisance, en laissant place au dialogue et à la souplesse permettant de retenir le meilleur projet, permettant d'affiner le projet.

Cette première phase de concertation a porté sur le scénario initial du projet, à savoir sans le déplacement de la zone technique et avec la création de logements sur les Esplanades Jean-Baumel et Maurice Justin.

Plusieurs thématiques ont été abordées :

- Problématique du logement (rareté, qualité, taille, prix),
- Besoin d'accueillir des familles et des jeunes actifs pour le maintien des équipements,

- Nécessité de conforter le développement de la filière nautique et de pérenniser l'activité, commerciale pour dynamiser l'activité économique et créer des emplois,
- Opportunité d'agrandir le port pour répondre aux demandes d'anneaux en attente,
- Repenser la circulation, les cheminements et le stationnement autour du port,
- Respect de la pensée Balladurienne.

Globalement, le projet a suscité des attentes de la part des professionnels du tourisme et du nautisme mais également des inquiétudes, de la part des habitants, essentiellement riverains, qui craignent une perte d'identité de la ville de Jean Balladur. Parallèlement, les Grand-Mottois ont reconnu l'enjeu de renouveler la population à travers la production d'une offre de logements plus adaptée (confort, taille, etc.).

L'expression de ces inquiétudes a ainsi permis à la Ville de ré-orienter le projet en supprimant la composante logement de l'esplanade Baumel et en y relocalisant la zone technique dont les hauteurs de bâtiments présentent un impact moindre que celles des logements, tout en conservant le souci d'une insertion architecturale et paysagère réussie.

Elle a permis de faire évoluer le projet afin de répondre au plus près aux attentes de la population et des acteurs socio-économiques.

De ce fait, la Commune a décidé de ne pas donner suite au dialogue compétitif qui avait été lancé et d'étudier plus en détail l'opportunité de déplacer la zone technique dans le secteur de l'esplanade Baumel. Le programme du projet a ainsi été modifié en tenant compte de la concertation et de ces nouvelles hypothèses de projet.

Par délibération du 29 décembre 2016, le Conseil Municipal a finalement décidé de lancer un concours restreint de maîtrise d'œuvre afin de désigner l'équipe de maîtrise d'œuvre qui serait en charge du projet.

La délibération du 16 décembre 2015 prévoyait que la collectivité reviendrait devant les habitants, les associations locales et toutes personnes concernées pour présenter ce projet et en débattre avec eux à l'issue de la procédure de désignation du maître d'œuvre, engageant ainsi une 2ème phase de concertation.

Après désignation de l'équipe menée par M. François LECLERQ, le Conseil Municipal a donc fixé, par délibération du 26 juin 2018, les modalités de cette seconde phase de concertation et confirmé les objectifs poursuivis par le projet Ville-Port en application de l'article L 103-2 du Code de l'urbanisme.

Le projet de l'équipe de maîtrise d'œuvre désignée a fait l'objet de cette seconde phase de concertation dont les thèmes récurrents ont été les suivants :

- Urbanisme (cadre de vie, logement, aménagement, port)
- Lien social (vie associative culturelle, bruit, lien intergénérationnel, citoyenneté,)
- Activité économique (nautisme, tourisme, commerce, emploi)
- Mobilité (transport, circulation, stationnement, mode doux,)
- Environnement (espaces verts, littoral, eau et propreté,).

En conséquence, le projet Ville-Port a fait l'objet d'une importante concertation du public tout au long de son processus d'élaboration. Celle-ci a alimenté les études préalables menées par la Commune et son équipe de maîtrise d'œuvre pour aboutir à l'établissement du Plan Guide, document d'orientation sur la stratégie d'aménagement.

Le projet a pu être approfondi et adapté à la lumière des éclairages et craintes exprimées par le public et a notamment permis :

- De nourrir le projet par le débat en croisant les points de vue,
- D'ajouter à l'expertise technique et politique, l'expertise des usagers,
- D'améliorer la qualité des décisions en associant toutes les parties prenantes,
- De permettre à chacun de s'approprier le projet et de s'y projeter.

Cette concertation est désormais arrivée à son terme. Il convient donc d'en arrêter le bilan conformément à l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme avant que le projet Ville-Port ne passe en phase opérationnelle sur la base d'un Plan-Guide qu'il convient également d'approuver.

Un rapport complet du bilan de la concertation est joint à la délibération. Tout en rappelant, dans un premier temps, la genèse et l'historique du projet Ville-Port, celui-ci fait dans un deuxième temps, un point sur l'organisation de la concertation et ses modalités avant d'en tirer un bilan quantitatif et qualitatif. En conclusion, il fait état des enseignements qui ont pu en être tirés et des suites données dans le cadre de mise au point du Projet Ville-Port et de son Plan Guide.

Ce Plan-Guide définit les grandes orientations d'aménagement et de programmation du projet : les principes d'aménagement des espaces publics et espaces verts, la définition des emprises constructibles, le développement des activités du nautisme avec l'extension du port, la volonté de poursuivre et de s'inscrire dans la continuité de l'identité balladurienne et d'améliorer les conditions d'accessibilité et d'aménagement. Un exemplaire complet de celui-ci est joint à la délibération.

Il convient à présent :

- d'arrêter le bilan de la concertation préalable du projet Ville-Port,
- de poursuivre le projet Ville-Port sur la base des objectifs et principes d'aménagement tels que présentés dans le Plan Guide après avoir été enrichis par la concertation,
- d'approuver le Plan-Guide du projet Ville-Port.

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu le Code de l'urbanisme et notamment l'article L. 103-2,

Vu le Code de l'environnement,

Vu la délibération du 16 décembre 2015 approuvant les objectifs poursuivis par le projet Ville-Port et fixant les modalités d'une première phase de concertation,

Vu l'accord-cadre de maîtrise d'œuvre générale pour la réalisation du Projet Ville-Port de La Grande Motte – Extension du Port, Requalification des espaces publics du secteur du Port et Reconstruction de la zone technique nautique, conclu entre la commune et l'équipe représentée par l'agence FRANCOIS LECLERQ,

Vu la délibération du 26 juin 2018 confirmant ces objectifs et fixant les modalités de la poursuite de la concertation après désignation de l'équipe de maîtrise d'œuvre,

Vu les moyens de concertation se rapportant au projet mis en place et le déroulement de celle-ci,

Vu les avis, observations et contributions recueillis,

Considérant les objectifs poursuivis par le Projet Ville-Port, dont notamment :

- l'affirmation de la centralité et de l'urbanité de ce quartier en renouvelant l'image du port et de la Ville dans le respect de son histoire, en assurant une cohérence urbaine au projet d'aménagement,

- compléter le tissu urbain de la ville en densifiant l'usage urbain des terrains par des projets de logements, commerces et services,
 - raccrocher à la dynamique urbaine les équipements et événements nautiques afin d'améliorer les retombées économiques pour la ville et ses commerces,
 - constituer une nouvelle offre en Plaisance,
- Considérant l'ensemble des éléments présentés et notamment :
- les objectifs poursuivis dans le cadre du projet Ville-Port,
 - le rapport complet du bilan de la concertation,
 - le projet de Plan Guide,

Je vous propose :

- d'arrêter le bilan de la concertation préalable au projet Ville-Port dont le rapport est joint en annexe,
- de poursuivre le projet Ville-Port sur la base des objectifs et principes d'aménagement tels que présentés dans le Plan Guide après avoir été enrichis par la concertation,
- d'approuver le Plan Guide dont un exemplaire est joint aux présentes,
- de m'autoriser à prendre toutes les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Le Conseil Municipal, après avoir entendu l'exposé de Monsieur le Maire et après en avoir délibéré par :

Voix Pour : 25
 Voix Contre : 3 – Mmes BERGER, HOLLENDER, M. DURAND
 Abstentions : 0

décide d'approuver la proposition de Monsieur le Maire.

Fait et délibéré le 19 juin 2019.

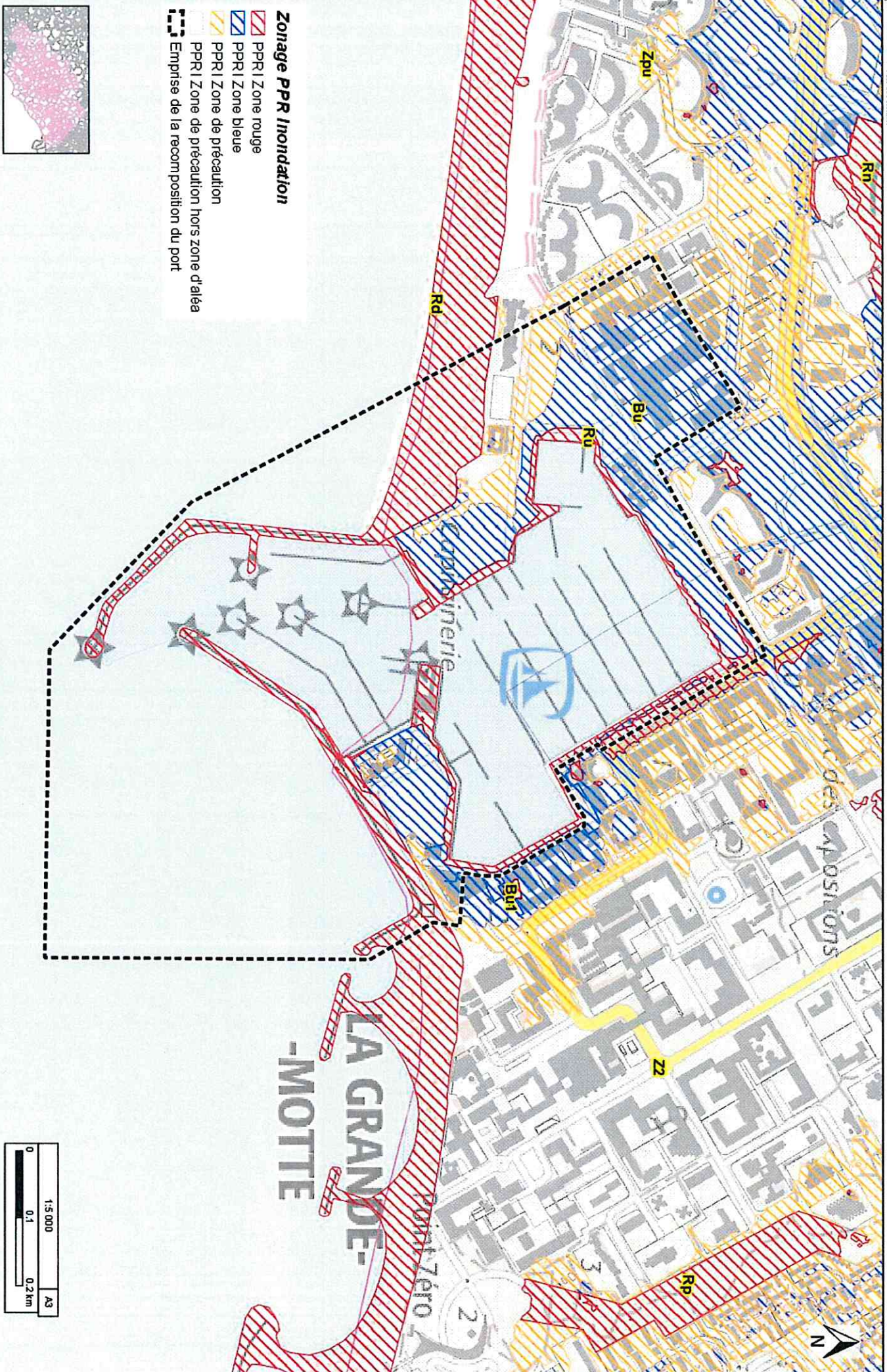







Le Maire,
 Président de l'Agglomération
 du Pays de l'Or

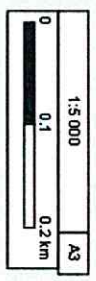
[Signature]
 Stéphan ROSSIGNOL

PRÉFECTURE
 DE L'HERAULT
 28 JUIN 2019
 D.R.C.L.
 GREFFE - P.F.R.A.

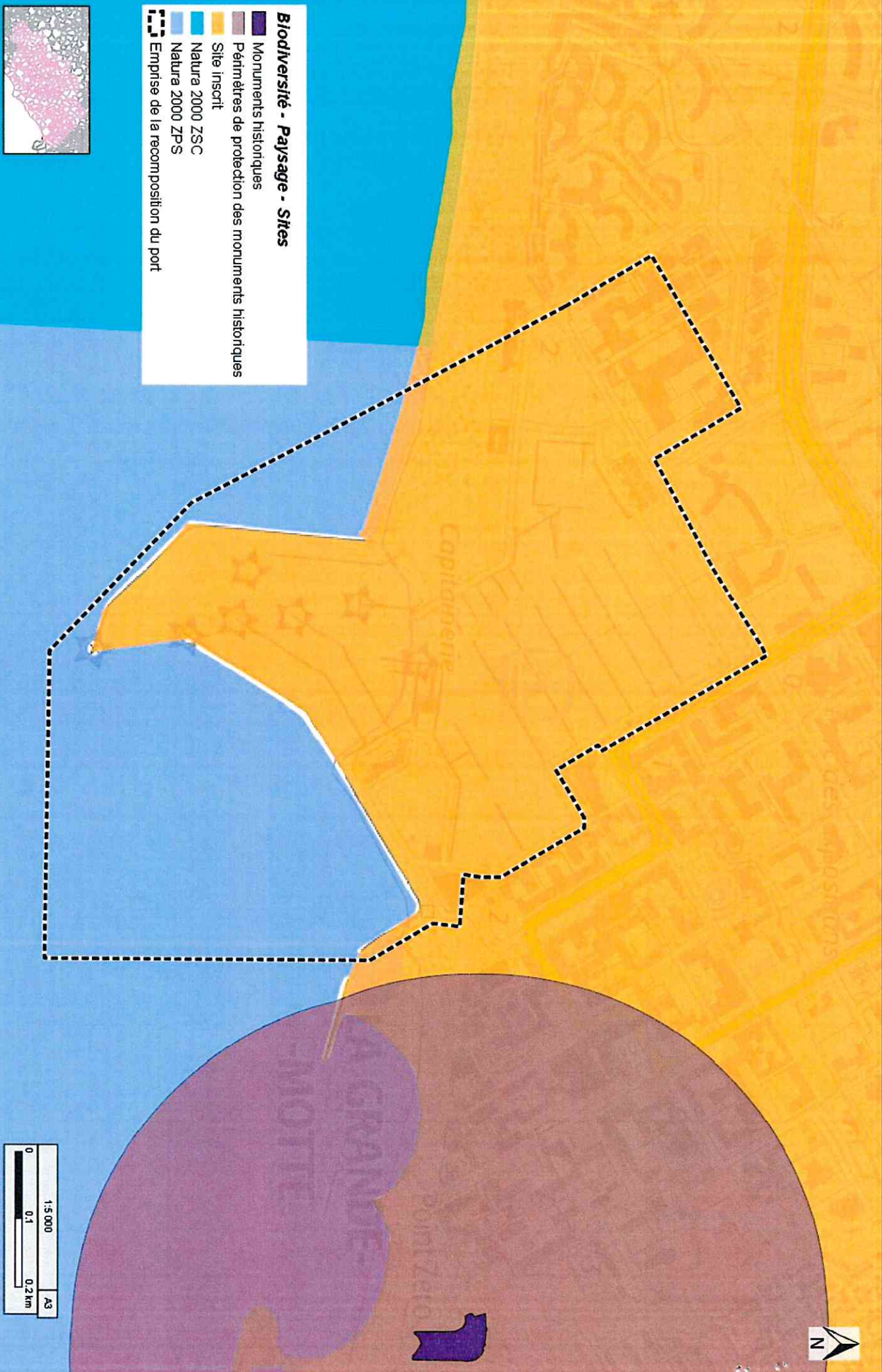
La Grande Motte - Projet de modification du PPRI : Annexe 1 - emprise de la recomposition du port



- Zonage PPR Inondation**
-  PPR | Zone rouge
 -  PPR | Zone bleue
 -  PPR | Zone de précaution
 -  PPR | Zone de précaution hors zone d'allée
 -  Emprise de la reconstitution du port



La Grande Motte - Projet de modification du PPRI : Annexe 2 - zonages environnementaux



Annexe 3 : Projet de modification du règlement du PPRI

Rappel : La zone rouge de déferlement **Rd** a pour principe l'interdiction de toute construction nouvelle et de toute extension du bâti existant.

SONT INTERDITS :

Tous les travaux et projets nouveaux, ainsi que tout aménagement entraînant une augmentation de la vulnérabilité (extension en zone Rd du bâti existant, création d'ouvertures sous la cote de PHE, etc.), à l'exception de ceux visés au paragraphe ci-dessous (intitulé "SONT ADMIS").

SONT ADMIS sous réserve de l'application des mesures constructives définies au chapitre 4.5 de la 1^{ère} partie :

- Les **travaux d'entretien et de gestion courants** (traitements de façades, réfection de toiture, peinture, etc.),
- Les **modifications de façades** entraînant une baisse de la vulnérabilité (fermeture d'ouvertures, etc.),
- Les **équipements de plage (concessions, postes de secours, sanitaires)**.
- Les **travaux et aménagements liés à une recomposition du port existant** sous réserve :
 - de ne pas créer de logements,
 - de ne pas créer d'établissements à caractère stratégique ou vulnérable,
 - que les aménagements et les constructions réalisées contribuent seulement à l'activité portuaire ou nautiques, et que la surface des 1^{er} planchers aménagés soit calée au minimum à la cote de 2,40 mNGF. Par exception, les parties techniques (hangars de stockage, annexes) pourront être calées au minimum à la cote de 2,00 mNGF.