



**PRÉFET  
DE L'HÉRAULT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction départementale des territoires et de la mer**  
Service habitat, construction et affaires juridiques

Montpellier, le 09 nov. 2022

Affaire suivie par : affaires juridiques  
Mél : ddtm-shaj-aj@herault.gouv.fr

Le préfet de l'Hérault  
à  
Monsieur le président du  
tribunal administratif de Montpellier

**Objet :** Recours formé par l'Association La Vigie Citoyenne Grand-Mottoise et Madame Annie BIANCHI demandant l'annulation de l'arrêté du préfet de l'Hérault n° DDTM34-2021-12-12468 du 9 décembre 2021 portant modification du plan de prévention des risques d'inondation de la commune de La-Grande-Motte

**Réf. :** Instance n° 2200630-5 du 10 février 2022

## MÉMOIRE EN DÉFENSE

Vous avez bien voulu m'adresser copie de la requête citée en objet.

Vous trouverez, ci-après, les observations que celle-ci appelle de ma part.

### I – FAITS ET PROCÉDURE

La commune de La-Grande-Motte est porteuse d'un projet de recomposition du port de plaisance et des quartiers environnants, dénommé Projet Ville-Port.

Au stade projet, il était prévu qu'il soit composé des éléments de programme suivants :

- l'extension du port : création de 400 nouveaux anneaux répartis sur deux bassins créés au nord et au sud de la presqu'île Baumel agrandie, création d'une nouvelle digue ouest et requalification des quais et espaces publics périphériques au Port ;
- l'extension de la presqu'île Baumel pour accueillir les entreprises du nautisme déplacées depuis l'actuelle zone technique ;
- la création d'une offre résidentielle de 480 logements sur l'ancien site de la zone technique.

Lors des analyses de faisabilité de cette opération, il est ressorti que celle-ci pouvait être admise, pour la majeure partie de son programme, au titre du plan de prévention des risques naturels de La-Grande-Motte (PPRI) approuvé le 16 avril 2014.

En effet, l'opération est située pour l'essentiel dans des zones faiblement inondables par

submersion marine, constructibles sous conditions (zones BU, ZPU, Z1 d'aléa modéré ou résiduel), ou dans des zones rouges (RU ou RN d'aléa fort) inconstructibles mais où sont notamment admises sous conditions les activités nécessitant la proximité de la mer.

Toutefois, le règlement de la zone rouge de déferlement RD, bande côtière exposée au choc mécanique des vagues, s'opposait à certains éléments du projet : la réimplantation de la digue portuaire plus à l'ouest et les extensions des bassins du port et de l'esplanade Baumel destinée à accueillir les bâtiments d'activités nautiques transférés - une fois l'esplanade soustraite au phénomène de déferlement, grâce au déplacement de la digue portuaire.

Dès lors que les activités portuaires peuvent être admises par exception en front de mer selon les textes qui encadrent les PPRI, j'ai décidé d'engager la modification du PPRI, portant sur le seul règlement de la zone RD, afin d'y admettre sous conditions les aménagements et l'extension portuaires.

Au terme des travaux portuaires, une révision du PPRI de La-Grande-Motte sera nécessaire pour acter l'évolution des aléas, à savoir (selon le projet connu à ce stade) : le recul de la zone de déferlement associé au déplacement de la digue portuaire vers l'ouest et l'extension des bassins et de l'esplanade Baumel.

Les impacts des aménagements projetés sur l'aléa devront être précisés dans le cadre d'une étude hydraulique, qui figurera dans la demande d'autorisation environnementale du projet. Cette étude est prescrite dans la modification du PPRI, qui interdit par ailleurs une évolution défavorable des aléas dans les secteurs à enjeux urbanisés.

J'ai donc prescrit la modification du PPRI par un arrêté du 4 août 2020 (cf. **pièce jointe n° 6 de la requête**). J'ai informé les personnes publiques concernées du lancement de cette procédure par courriers du 12 août 2020 et les ai invitées à me faire part de leurs observations dans le cadre de l'association, et notamment lors d'une réunion du 1<sup>er</sup> septembre 2020 (cf. **pièce jointe n° 1 du présent mémoire**). Le 5 octobre 2020, je les ai saisies pour avis dans le cadre de la consultation officielle sur le projet de modification (cf. **pièce jointe n° 2 du présent mémoire**).

Le 18 octobre 2019, l'autorité environnementale avait pris une décision après examen au cas par cas, soumettant le projet de modification du PPRI à évaluation environnementale (cf. **pièces jointes n° 8 et 12 de la requête**). Elle a ensuite rendu un avis le 13 janvier 2021 (cf. **pièce jointe n° 9 de la requête**), assorti d'observations et de recommandations, auquel il a été répondu par des compléments à l'évaluation environnementale (cf. **pièce jointe n° 10 de la requête**).

La concertation publique a été engagée immédiatement après la prescription de la procédure, le projet de modification étant consultable en mairie et sur le site internet de la préfecture de l'Hérault, avec possibilité d'exprimer des observations. La mise à disposition du public a été réalisée du 25 janvier au 26 février 2021. Au vu des observations recueillies, j'ai décidé de préciser le règlement de la zone RD du PPRI afin d'explicitier l'obligation de non-aggravation des risques (cf. **pièce jointe n° 11 de la requête**).

J'ai enfin approuvé la modification par un arrêté du 9 décembre 2021 (cf. **pièce jointe n° 3 de la requête**).

Le 10 février 2022, l'Association La Vigie Citoyenne Grand-Mottoise a formé un recours en annulation contre cet arrêté du 9 décembre 2021 portant approbation de la modification du plan de prévention des risques d'inondation de la commune de La-Grande-Motte. C'est l'objet de la présente instance.

## II – DISCUSSION

Trois précisions s'imposent, au vu des incompréhensions qui sont apparues durant la procédure de modification du PPRI et que l'on peut percevoir dans la requête, malgré les explications figurant dans le rapport de présentation du PPRI modifié (cf. **pièce jointe n° 3 du présent mémoire**) et dans le rapport environnemental (cf. **pièce jointe n° 12 de la requête**).

En premier lieu, l'objet d'un PPRI est de cartographier les zones exposées aux risques ainsi que les zones non directement exposées mais susceptibles de les aggraver, et de qualifier les aléas. Puis le PPRI régit les constructions et aménagements interdits ou admis sous conditions dans ces zones, dans le respect des principes nationaux de prévention des risques.

Ainsi, dans le cas de la modification du PPRI liée au Projet Ville-Port, les aléas établis dans le cadre du PPRI approuvé en 2014 restant pertinents, la modification du PPRI n'a porté que sur le règlement de la zone RD : il s'agissait de fixer le cadre des conditions imposées à tout projet d'aménagement portuaire pour qu'il soit acceptable au titre du risque d'inondation, en application des textes nationaux.

À l'inverse, un PPRI n'a pas pour objet d'étudier ni de promouvoir un projet urbain ou un projet d'aménagement, ni encore d'en évaluer les impacts, de proposer des variantes ou des mesures compensatoires. Ces analyses relèvent du document d'urbanisme et/ou de la demande d'autorisation établis par la commune et/ou le porteur de projet. Dans le cas du Projet Ville-Port, les aménagements doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation environnementale avec évaluation environnementale (étude d'impact) au titre de l'article L. 181-1 du code de l'environnement.

En deuxième lieu, les prescriptions d'un PPRI doivent nécessairement contribuer à la prévention des risques, c'est-à-dire ne pas aggraver les aléas impactant des zones à enjeux urbanisés et ne pas augmenter les enjeux (personnes, biens) dans les zones les plus exposées. En revanche, le règlement d'un PPRI n'a pour objet de répondre à un objectif de protection du paysage par exemple.

Enfin, en troisième lieu, le phasage du Projet Ville-Port vise à soustraire l'esplanade Baumel à l'aléa déferlement, grâce au déplacement de la digue portuaire vers l'ouest, avant d'y admettre des constructions nouvelles (le choc mécanique des vagues devant être stoppé par la future digue). Ainsi, il n'est pas envisagé d'autoriser des constructions nouvelles dans l'espace actuellement exposé au déferlement (actuelle zone RD). Cette condition a été précisée dans le règlement de la zone RD pour apporter toutes les garanties de maîtrise des risques dans ce secteur.

### **Sur la légalité externe de l'arrêté du 9 décembre 2021**

*S'agissant du moyen de l'incompétence de l'auteur de l'acte*

L'arrêté du 9 décembre 2021 portant approbation de la modification du PPRI a été signé par Monsieur Thierry LAURENT, secrétaire général, qui bénéficiait d'une délégation de signature de ma part du 3 novembre 2020 (cf. **pièce jointe n° 4 du présent mémoire**), publiée au recueil des actes administratifs n° 170 du 3 novembre 2020 (<https://www.herault.gouv.fr/content/download/36044/240351/file/2020-11-03-170%20Recueil%20sp%C3%A9cial%20n%C2%B0170%20du%203%20novembre%202020.pdf>).

Le moyen de l'incompétence de l'auteur de l'acte sera donc rejeté.

*S'agissant du moyen des défauts de consultation*

Il ressort de l'article L. 562-3 du code de l'environnement que les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale concernés doivent être associés à la modification du PPRI.

L'article R. 562-7 du code de l'environnement prévoit en outre les consultations réglementaires suivantes :

*« Le projet de plan de prévention des risques naturels prévisibles est soumis à l'avis des conseils municipaux des communes et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents pour l'élaboration des documents d'urbanisme dont le territoire est couvert, en tout ou partie, par le plan.*

*Si le projet de plan contient des mesures de prévention des incendies de forêt ou de leurs effets ou des mesures de prévention, de protection et de sauvegarde relevant de la compétence des départements et des régions, ces dispositions sont soumises à l'avis des organes délibérants de ces collectivités territoriales. Les services départementaux d'incendie et de secours intéressés sont consultés sur les mesures de prévention des incendies de forêt ou de leurs effets.*

*Si le projet de plan concerne des terrains agricoles ou forestiers, les dispositions relatives à ces terrains sont soumises à l'avis de la chambre d'agriculture et du centre national de la propriété forestière. Tout avis demandé en application des trois alinéas ci-dessus qui n'est pas rendu dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande est réputé favorable ».*

Contrairement à ce que soutiennent les requérantes, aucun texte n'impose à ce titre l'association, ni même la consultation, dans le cadre de l'élaboration ou de la modification d'un PPRI, du Conservatoire du littoral, de l'Office français de la biodiversité, du Comité de bassin Rhône-Méditerranée-Corse, de l'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse, du Préfet coordonnateur de bassin, du Syndicat mixte du Bassin de l'Or (Symbo) ou de la Chambre des métiers et de l'artisanat.

En l'espèce, la commune de La-Grande-Motte, Pays de l'Or Agglomération (établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de documents d'urbanisme), le Conseil régional Occitanie, le Conseil départemental de l'Hérault, la chambre d'agriculture, le centre national de la propriété forestière (CRPF), le Service départemental d'incendie et de secours (SDIS), le Symbo et la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Occitanie ont été associés à l'établissement du projet de modification du PPRI. Le projet leur a été communiqué en amont de la réunion technique d'association du 1<sup>er</sup> septembre 2021 (cf. **pièce jointe n° 1 du présent mémoire**).

Puis ces mêmes acteurs ont été consultés conformément à l'article R. 562-7 du code de l'environnement. Le Symbo, le SDIS et la DREAL, qui ne font pas partie des consultations réglementaires, ont été simplement informés de la consultation engagée (cf. **pièce jointe n° 2 du présent mémoire**).

L'association et la consultation n'ont donc pas été limitées à la commune de La-Grande-Motte, au CRPF et au SDIS et les dispositions du code de l'environnement ont bien été respectées dans le cadre de la procédure de modification du PPRI.

Le moyen des défauts de consultation sera donc rejeté.

*S'agissant du moyen du défaut de publicité donnée à la consultation du public*

L'article L. 562-4-1 du code de l'environnement dispose, s'agissant de la procédure de modification d'un PPRI : « Aux lieu et place de l'enquête publique [mentionnée à l'article L. 562-3 du même code, le projet de modification et l'exposé de ses motifs sont portés à la connaissance du public en vue de permettre à ce dernier de formuler des observations pendant le délai d'un mois précédant l'approbation par le préfet de la modification ».

L'article R. 562-10-2 du code de l'environnement précise que l'arrêté préfectoral qui prescrit la modification « indique le lieu et les heures où le public pourra consulter le dossier et formuler des observations. Cet arrêté est publié en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département et affiché dans chaque mairie et au siège de chaque établissement public de coopération intercommunale compétent pour l'élaboration des documents d'urbanisme sur le territoire desquels le plan est applicable ».

En l'espèce, une concertation publique et une mise à disposition du public ont été mentionnées dans l'arrêté du 4 août 2020 portant prescription de la modification du PPRI, respectivement dans ses articles 4 et 5.

Ces phases de concertation publique et de mise à disposition du public ont été rendues publiques à travers (cf. **pièce jointe n° 5 du présent mémoire**) :

- des premières publications de l'arrêté le 7 août 2020 au recueil des actes administratifs (<https://www.herault.gouv.fr/content/download/34784/233554/file/2020-08-07-117%20Recueil%20n%C2%B0117%20du%2007%20ao%C3%BBt%202020.pdf>) et le 8 août 2020 dans le journal Midi Libre ;
- des premiers affichages de l'arrêté en mairie, à partir du 10 août 2020, et à Pays de l'Or Agglomération, à partir du 12 août 2020 ;
- la possibilité de consulter le dossier et de déposer des observations pendant la phase de concertation : en mairie (dossier consultable et cahier d'observation) et sur le site internet de la préfecture de l'Hérault (espace dédié à la procédure<sup>1</sup> : dossier consultable, possibilité de transmettre des observations à la DDTM par courrier ou par mail) ;
- une seconde publication de l'arrêté, avant mise à disposition du public, le 14 janvier 2021 dans le journal Midi Libre ;
- des seconds affichages de l'arrêté avant mise à disposition du public en mairie, à partir du 11 janvier 2021, et à Pays de l'Or Agglomération, à partir du 16 janvier 2021 et pendant toute la durée de la mise à disposition ;
- la mise à disposition du dossier de modification finalisé du 25 janvier 2021 au 26 février 2021 : en mairie (avec un registre) et sur le site internet de la Préfecture de l'Hérault (espace dédié à la procédure : dossier consultable, possibilité de transmettre des observations à la DDTM par courrier ou par mail).

Aucune autre mesure de publicité ou d'affichage n'est requise dans le cadre d'une procédure de modification, à la différence d'une enquête publique qui nécessite la mise en œuvre d'affiches réglementaires.

Le moyen du défaut de publicité donnée à la consultation du public sera rejeté.

<sup>1</sup> <https://www.herault.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Risques-naturels-et-technologiques/Les-Plans-de-Prevention-des-Risques-en-cours-d-elaboration/Plans-de-prevention-des-risques-Inondation-PPRI>

S'agissant du moyen des modifications apportées au projet postérieurement à la mise à disposition

Les requérantes estiment qu'une modification apportée au projet de modification du PPRI postérieurement à la mise à disposition du public, bien qu'elle procède de cette mise à disposition, remettrait en cause l'économie générale du projet.

Cette modification a consisté à ajouter une condition à la réalisation des travaux et aménagements liés à une recomposition et/ou une extension du port existant : « que les aménagements n'aggravent pas les aléas littoraux susceptibles d'impacter les secteurs à enjeux forts urbanisés ; et que les constructions nouvelles ne soient pas exposées à des aléas forts ; une étude hydraulique basée sur les événements de référence du PPRI justifiera le respect de ces prescriptions ».

Les requérantes ne justifient pas en quoi cet ajout modifierait l'économie générale du projet. Elles regrettent seulement que le public n'ait pas pu discuter des modalités de l'étude hydraulique.

En l'espèce, la modification apportée au projet de modification lors de son approbation, après la phase de mise à disposition du public, est restée limitée et n'a pas remis en cause l'économie générale du projet de modification.

En effet, l'objet lui-même de la procédure de modification est déjà limité : elle porte sur le règlement de la seule zone RD et consiste à admettre sous conditions certains aménagements du port existant (recomposition - extension), ce qui restreint encore la portée de cette procédure, dès lors que tous les projets qui ne sont pas expressément admis sont interdits par le règlement de la zone RD.

**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<sup>re</sup> partie :

- Les travaux d'entretien et de gestion courants (traitements de façades, réparation 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 et/ou une extension 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 1er planchers aménagés soit calée au minimum à la cote de 2,40 mNGF. Par exception, les parties techniques (hangars de stockage, ateliers techniques, sanitaires plaisanciers et annexes) pourront être calées au minimum à la cote de 2,00 mNGF,
  - que les aménagements n'aggravent pas les aléas littoraux susceptibles d'impacter les secteurs à enjeux forts urbanisés ; et que les constructions nouvelles ne soient pas exposées à des aléas forts ; une étude hydraulique basée sur les événements de référence du PPRI justifiera le respect de ces prescriptions.

*Modification du règlement de la zone Rd du règlement du PPRI,  
avec complément apporté à l'issue de la consultation du public (encadré rouge)*

De plus, le projet de règlement de la zone RD qui avait été mis à disposition du public a été complété, lors de l'approbation de la procédure, par une condition limitée, rappelant la nécessité pour tout aménagement futur de ne pas aggraver les aléas dans les secteurs à enjeux et de ne pas augmenter les enjeux humains et matériels dans les zones les plus exposées.

Or, ces conditions évidentes s'imposaient de fait au projet à venir soumis à autorisation environnementale, en application du I de l'article L. 181-3 du code de l'environnement, qui renvoie au 1° du I de l'article L. 211-1 du code de l'environnement.

Il s'agit d'un volet important du dossier d'autorisation (DAENV), donnant lieu à des études techniques approfondies et sur lequel le service instructeur de l'État est particulièrement vigilant

compte-tenu des enjeux de sécurité associés.

Si les services de l'État ont totalement intégré ce « parcours obligatoire » de validations de tout projet portuaire, il n'en est pas de même des administrés : c'est ce qu'a mis en évidence la phase de mise à disposition du projet de PPRI modifié. C'est pourquoi ces conditions, bien que redondantes avec la réglementation applicable au projet portuaire, ont été expressément intégrées dans le règlement du PPRI modifié, dans le souci d'une meilleure lisibilité pour les administrés.

S'agissant de ne pas exposer les constructions nouvelles admises à des aléas forts, le projet de règlement modifié mis à disposition du public comportait déjà plusieurs prescriptions dans ce sens (interdiction des destinations les plus vulnérables, calage des planchers créés au-dessus de 2,40 mNGF, correspondant au niveau marin centennal avec prise en compte du réchauffement climatique). Mais la phase de mise à disposition a mis en évidence un besoin de précision sur l'enchaînement des aménagements projetés. Ainsi, la relocalisation de la halle nautique est projetée en partie dans l'actuelle zone de déferlement. Bien entendu, les constructions ne pourront y être admises qu'après le déplacement de l'actuelle digue portuaire vers l'ouest - qui conduira à soustraire le projet de halle au déferlement. Dans le souci à nouveau d'une meilleure lisibilité pour les administrés, le phasage des aménagements a été mieux explicité dans le rapport de présentation de la modification du PPRI (cf. **pièce jointe n° 3 du présent mémoire**, page 6), et la condition supplémentaire contestée a été formulée en ce sens dans le règlement.

Enfin, l'ensemble des phénomènes réglementés par le PPRI est complètement explicité dans le rapport de présentation : submersion marine centennale (niveau marin à 2 mNGF), submersion marine centennale avec prise en compte du réchauffement climatique (niveau 2,40 mNGF), submersion marine exceptionnelle (2,80 mNGF), déferlement. L'étude hydraulique prescrite « *basée sur les événements de référence du PPRI* » est donc totalement explicite.

Par ailleurs, il est démontré ci-après que le PPRI modifié répond complètement aux règles nationales actualisées qui encadrent l'élaboration des plans de prévention des risques littoraux.

Le moyen des modifications apportées au projet postérieurement à la mise à disposition du public sera donc rejeté.

#### *S'agissant du moyen des insuffisances de l'évaluation environnementale*

L'évaluation environnementale de la modification du PPRI est un exercice assez singulier, qui n'a pas manqué de générer de l'incompréhension de la part d'administrés pendant la procédure (plus de 200 observations recueillies pendant la mise à disposition du projet de PPRI modifié), puis de celle des requérantes.

Ceci s'explique par le fait que le projet de modification du PPRI n'avait pas pour objet de présenter un projet d'aménagement, ni d'en évaluer les impacts, ni d'envisager des projets alternatifs (d'autant que le Projet Ville-Port n'était pas finalisé au moment de la conduite de la modification du PPRI).

Mais l'évaluation environnementale du PPRI a permis d'identifier les enjeux du projet, dont une partie seulement relevait des risques, et de fixer en conséquence les prescriptions (« objectifs de performance ») imposées aux aménagements futurs pour garantir la meilleure prévention des risques.

Cette spécificité de l'évaluation environnementale du PPRI avait bien été perçue par l'autorité environnementale, qui l'avait soulignée dans son rapport :

« Du fait de la spécificité du projet de modification de ce PPRI, le principal enjeu environnemental concerne, pour l'Ae, la

sécurité des personnes et des biens en lien avec les risques de submersion marine et de déferlement, l'ensemble de la démarche d'évolution du plan en lien avec le projet urbain et portuaire ne devant pas conduire à une dégradation de cette sécurité, mais au contraire à son amélioration. [...] L'Ae constate que ni la modification ni la révision du PPRI ne pourront traiter de manière approfondie et préventive la question de la non aggravation du risque. Cette question devra être abordée dans l'étude d'impact du projet urbain et portuaire. Pour l'Ae, il est nécessaire que l'État explicite ses attentes, dans ce premier dossier, vis-à-vis du projet et de son autorisation environnementale en termes de démonstration de l'absence d'aggravation du risque sur le territoire de la commune. [...] » (cf. **pièce jointe n° 9 de la requête**).

Ainsi, en réponse aux différents arguments des requérantes, il sera démontré que l'évaluation environnementale de la modification du PPRI était suffisante pour apprécier les impacts potentiels de la modification et pour maîtriser à travers le plan modifié ceux qui relèvent de la prévention des risques, sachant, comme indiqué plus haut, qu'il n'appartient pas au PPRI d'être prescriptif en matière de protection du paysage ou d'économie de projet par exemple.

En premier lieu, les requérantes considèrent que le rapport environnemental mentionné au II de l'article R. 122-20 du code de l'environnement ne précise pas suffisamment l'articulation du projet de modification du PPRI avec les plans et programmes relatifs aux risques naturels d'inondation (1° du II de l'article R. 122-20 du code de l'environnement).

Il sera tout d'abord relevé que le rapport environnemental de la modification du PPRI a correctement présenté les objectifs du plan et son contenu, ce que ne contestent pas les requérantes.

L'autorité environnementale a considéré que les liens avec d'autres documents traitant des risques n'avaient pas été suffisamment précisés ou étaient manquants : territoire à risque important d'inondation (TRI), stratégie locale de gestion du risque d'inondation (SLGRI), stratégie régionale de gestion intégrée du trait de côte (SRGITC), plan de gestion des risques inondations (PGRI) (cf. **pièce jointe n° 3 du présent mémoire**, annexe 3 au rapport de présentation de la modification approuvée, pages 33 et 35/45). C'est pourquoi des compléments ont été produits avant la phase de mise à disposition, relatifs à la cohérence du PPRI avec la SLGRI du bassin de l'Or, la SRGITC et le PGRI (cf. **pièce jointe n° 10 de la requête**).

Les requérantes ne précisent pas, et pour cause, en quoi le rapport environnemental ainsi complété serait insuffisant, ni les contradictions qui pourraient exister entre le PPRI et d'autres plans, schémas ou programmes relatifs à la prévention des risques.

Pour ce qui est du plan communal de sauvegarde (PCS), document qui encadre le dispositif de gestion de crise de la commune, le PPRI, qui ne régit pas la gestion de crise, ne comporte pas de contradiction avec le PCS – sachant par ailleurs qu'aucun texte n'impose que le PPRI soit mis en cohérence avec le PCS.

Il est d'ailleurs erroné d'affirmer que la modification du PPRI assouplit les règles relatives à la sécurité des populations. Le phasage des aménagements permettra de soustraire la zone de projet aux aléas forts de déferlement avant d'y admettre toute construction. Le PPRI modifié impose en outre à toute construction nouvelle de ne pas être implantée en aléa fort et les constructions à venir sur l'esplanade Baumel devront respecter la prescription de calage des planchers à la cote 2,40 mNGF (correspondant au niveau marin centennal avec prise en compte du réchauffement climatique).

Enfin, s'agissant du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), il a été décrit dans le rapport environnemental (cf. **pièce jointe n° 12 de la requête**, page 12). Il est correctement indiqué que le PPRI contribue globalement aux objectifs du SRCE à travers la préservation des espaces naturels non urbanisés jouant un rôle d'expansion des crues. Toutefois, le PPRI doit aussi prendre en compte certains enjeux spécifiques, tels que les ports et activités liées, compte-tenu du cadre

réglementaire dans lequel il s'inscrit. De plus, il ne peut pas intégrer des règles de prévention justifiées uniquement par la protection des milieux naturels sensibles. Enfin le SRCE ne compte pas parmi les documents qui s'imposent au PPRI.

En deuxième lieu, les requérantes indiquent que la partie du rapport environnemental relative à la description de l'état initial de l'environnement (2° de du II de l'article R. 122-20 du code de l'environnement) est insuffisante.

Le rapport environnemental comportait pourtant un descriptif synthétique du milieu physique (cf. **pièce jointe n°12 de la requête**, page 18 : topographie, bathymétrie, géologie, météorologie, etc.) suffisant pour rendre compte des principales caractéristiques du secteur de projet.

En effet, la modification n'avait pas pour objet d'actualiser le calcul des aléas déjà établis dans le cadre du PPRI approuvé en 2014 après enquête publique, dès lors que, contrairement à ce que suggèrent les requérantes, les règles de qualification des aléas restent conformes aux textes nationaux, comme il le sera démontré ci-après.

Dans ces conditions, les observations sur l'insuffisance des informations techniques utiles pour la qualification de l'aléa sont infondées.

Les données topographiques sont exploitées pour déterminer l'aléa. La hauteur d'eau affectant chaque terrain est calculée en faisant la différence entre le niveau d'eau pris pour référence (niveau de la submersion marine pris pour référence) et l'altitude du terrain naturel. Les terrains submergés par plus de 50 cm d'eau sont classés en aléa fort, sinon ils sont en aléa modéré.

Concernant l'hydrogéologie du projet, l'écoulement souterrain des eaux, mais aussi la météorologie, la houle et le fonctionnement hydro-sédimentaire, les requérantes confondent le rôle de l'évaluation environnementale de la modification du PPRI avec celui de l'évaluation environnementale (étude d'impact) du projet. C'est au porteur de projet de produire la connaissance actualisée de l'aléa éventuellement modifié après réalisation des travaux, en démontrant qu'il respecte les prescriptions du PPRI visant à ne pas aggraver les aléas dans les secteurs à enjeux urbanisés. Et il lui appartient également (ou au maître d'ouvrage en charge de la mise en œuvre du projet) de s'assurer du calage des planchers autorisés à la cote de 2,40 mNGF (submersion marine centennale avec prise en compte du réchauffement climatique) ou à 2 mNGF pour les parties techniques.

S'agissant enfin de la prise en compte du réchauffement climatique et de l'élévation du niveau de la mer, le PPRI de La Grande Motte approuvé en 2014 respecte le cadre national actualisé par le *décret n° 2019-715 du 5 juillet 2019 relatif aux plans de prévention des risques concernant les « aléas débordement de cours d'eau et submersion marine »*, qui a traduit dans le code de l'environnement la prise en compte du réchauffement climatique dans les phénomènes de submersion marine. Une réponse circonstanciée a ainsi été apportée à l'autorité environnementale sur ce point, dans le rapport complémentaire publié avant la mise à disposition du projet (cf. **pièce jointe n° 10 de la requête**, pages 7 et 8), et est développée plus loin (cf. les réponses au moyen de la méconnaissance de l'article L. 562-1 du code de l'environnement et de l'erreur manifeste d'appréciation commise).

En troisième lieu, les requérantes relèvent que le rapport environnemental est peu disert sur les perspectives attendues si le plan n'est pas mis en œuvre (3° du II de l'article R. 122-20 du code de l'environnement). Elles interrogent l'atteinte portée aux milieux naturels par le plan modifié, reprenant en cela l'une des observations de l'autorité environnementale, qui questionnait la compatibilité du plan avec l'objectif de protection des espaces naturels inondables assigné aux PPRI.

Cette observation concerne le recul de la digue portuaire sur l'actuelle plage ouest, au bénéfice de

l'extension des bassins portuaires et de l'espace Baumel dédié à accueillir la zone d'activités nautiques transférée.

En réponse, le complément au rapport environnemental avait souligné que l'essentiel de l'opération projetée s'inscrit en renouvellement urbain et dans l'emprise du port, limitant d'autant la progression de l'urbanisation sur les zones naturelles.

Par ailleurs, les PPRI contribuent indirectement à la protection des milieux naturels à travers leurs objectifs de préservation des champs d'expansion des inondations non urbanisés et de non augmentation des enjeux urbanisés en zone naturelle inondable. Mais les règles nationales de prévention des risques ont bien prévu une exception pour les projets portuaires et activités nautiques, dans la mesure où elles nécessitent la proximité de la mer, explicitée plus loin. L'article R. 562-11-8 du code de l'environnement prévoit ainsi que, dans les zones en principe inconstructibles, le règlement du PPRI peut, par exception et sous conditions, ne pas interdire et soumettre à prescriptions certains types de constructions. La circulaire nationale d'application du décret n° 2019-715 du 5 juillet 2019 précise que ces dispositions concernent les activités qui nécessitent impérativement la proximité immédiate de l'eau (cf. les réponses au moyen de la méconnaissance de l'article L. 562-1 du code de l'environnement et de l'erreur manifeste d'appréciation commise).

En quatrième lieu, les requérantes estiment que les zonages environnementaux existants n'ont pas été identifiés dans le rapport environnemental (2° du II de l'article R. 122-20 du code de l'environnement).

Pourtant, le rapport environnemental contient bien un inventaire des zonages environnementaux proches du projet (cf. **pièce jointe n° 12 de la requête**, page 21). Les requérantes ne précisent pas en quoi cet inventaire serait insuffisant pour rendre compte des enjeux de la modification du PPRI.

En cinquième lieu, les requérantes considèrent que les solutions de substitution abordées au 3° du II de l'article R. 122-20 du code de l'environnement n'ont pas été traitées de manière satisfaisante dans le rapport environnemental.

À cet égard, il sera à nouveau relevé une confusion entre l'évaluation environnementale du PPRI modifié et l'évaluation environnementale (étude d'impact) du projet d'aménagement.

S'agissant du PPRI, une « solution de substitution » à la modification du PPRI est nécessairement l'absence de modification, et donc le maintien définitif du port dans sa configuration actuelle, sans pouvoir envisager un quelconque aménagement dans la zone RD, qu'il s'agisse d'une extension du port vers l'ouest ou vers l'est tel que proposé par les requérantes. D'ailleurs, l'autorité environnementale indique ne pas avoir d'observation sur l'absence de ce volet dans le rapport produit (cf. **pièce jointe n° 9 de la requête**, page 16).

C'est dans le cadre de l'évaluation environnementale (étude d'impact) du projet que des solutions d'aménagement alternatives seront proposées et analysées.

En sixième lieu, les requérantes considèrent que l'exposé des incidences sur l'environnement prévu au 5° du II de l'article R. 122-20 du code de l'environnement et la présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales prévue au 8° du II du même article font défaut dans le rapport environnemental.

Or, les incidences prévisibles du PPRI modifié ont bien été énoncées, de manière synthétique, dans le rapport environnemental. Cette analyse est suffisante pour appréhender les enjeux du projet portuaire au titre de la prévention des risques, et au-delà au titre des autres principes fondamentaux d'aménagement et d'urbanisme non traités par le PPRI tels que : le bruit, le patrimoine culturel et archéologique ou les paysages. L'évaluation produite est ainsi justement

proportionnée, et elle permet de justifier les prescriptions intégrées dans le dossier de modification afin de prévenir toute augmentation des risques.

L'absence de prise en compte du phasage du projet par les requérantes les conduit à considérer que des constructions seront admises dans la zone de déferlement. Mais il n'en est rien. En fait, avant d'y admettre toute construction, l'esplanade Baumel devra avoir été soustraite au déferlement des vagues grâce au recul de la digue portuaire vers l'ouest. Pour une meilleure lisibilité de ce phasage, une condition a été ajoutée dans le règlement de la zone RD, interdisant toute construction nouvelle dans les secteurs exposés à un aléa fort.

En septième et dernier lieu, les requérantes considèrent que les mesures « éviter, réduire compenser » mentionnées au 6° du II de l'article R. 122-20 du code de l'environnement n'ont pas été présentées de manière satisfaisante dans le rapport environnemental.

Contrairement à l'évaluation environnementale (étude d'impact) du projet d'aménagement, les scénarii pouvant être envisagés sont limités pour la modification du PPRI.

Éviter la modification du plan revient à n'admettre aucune évolution de la zone de déferlement, et donc à interdire la réalisation du projet d'extension et de réaménagement du port - ce qui ne peut pas être justifié au titre des principes nationaux de prévention des risques.

Le rapport environnemental met en évidence comment la modification a été réduite au maximum, ne portant que sur la seule zone RD et sur le seul objet de la reconstitution du port.

Les requérantes n'explicitent d'ailleurs pas quels scénarii alternatifs de modification auraient pu apporter un éclairage utile sur la démarche.

Il ressort de tous ces éléments que l'évaluation environnementale de la modification du PPRI était bien proportionnée à l'importance du plan, aux effets de sa mise en œuvre et aux enjeux environnementaux de la zone considérée. Le moyen des insuffisances de l'évaluation environnementale sera rejeté.

### **Sur la légalité interne de l'arrêté du 9 décembre 2021**

*Sur le moyen de l'incompatibilité entre la modification du PPRI et les dispositions relatives à la protection du littoral*

Les requérantes considèrent que la modification du PPRI n'est pas compatible avec les dispositions des articles L. 121-16 et suivants du code de l'urbanisme, qui seraient directement opposables aux documents de planification, suivant une décision n° 151859 du Conseil d'État du 20 octobre 1995.

Or, les procédures d'élaboration ou de modification des PPRI sont encadrées par le code de l'environnement et non par le code de l'urbanisme. La décision du Conseil d'État n° 151859 n'a d'ailleurs pas remis en cause le principe d'indépendance des législations. Si les dispositions des articles L. 121-16 et suivants du code de l'urbanisme s'imposent aux documents de planification, il s'agit uniquement des documents de planification d'urbanisme (un plan d'occupation des sols dans le cas d'espèce soumis au Conseil d'État).

Le moyen de l'incompatibilité entre la modification du PPRI et les dispositions relatives à la protection du littoral sera donc écarté.

*Sur le moyen de la méconnaissance de l'article L.562-1 du code de l'environnement et de l'erreur manifeste d'appréciation commise*

Les requérantes soutiennent tout d'abord que la modification du PPRI conduit à accroître l'exposition des populations aux risques naturels, en méconnaissance de l'article L. 562-1 du code de l'environnement, considérant que cette modification a pour objet d'autoriser la réalisation de constructions et d'aménagements au plus près de la mer. Elles indiquent que les constructions futures, et en particulier la future zone nautique, conduiront à accueillir une population nouvelle à proximité de la mer, et donc exposée aux risques de submersion marine et de déferlement, ce qui leur apparaît contraire aux objectifs assignés aux PPRI par les textes nationaux.

Pourtant, comme indiqué ci-avant, le phasage des aménagements permettra de soustraire la zone de projet aux aléas forts de déferlement avant d'y admettre toute construction. En outre, le PPRI modifié impose à toute construction nouvelle de ne pas être implantée en zone d'aléa fort.

S'agissant de la submersion marine, les constructions prévues sur l'esplanade Baumel devront respecter la prescription de calage des planchers à la cote 2,40 mNGF (correspondant au niveau marin centennal avec prise en compte du réchauffement climatique) ou à 2 mNGF pour les parties techniques.

Par ailleurs, en application des textes qui encadrent l'élaboration des PPRI, les PPRI peuvent prévoir des possibilités constructives y compris dans les zones inondables non urbanisées, par exception aux principes de préservation des champs d'expansion des inondations et de non augmentation des enjeux dans les zones les plus exposées, comme l'indiquent expressément les textes de référence suivants.

L'article R.562-11-8 du code de l'environnement dispose ainsi que « *Dans les zones en principe inconstructibles en application de l'article R. 562-11-6<sup>2</sup>, par exception, le règlement du plan de prévention des risques précise, le cas échéant, les types de construction qui, compte tenu de leurs caractéristiques, peuvent ne pas être interdits et les soumet à prescriptions. Dans tous les cas, ces constructions n'ont pas pour vocation d'accueillir des personnes vulnérables et ne sont pas des lieux de sommeil* ».

La circulaire nationale de novembre 2019 d'application du décret n° 2019-715 du 5 juillet 2019 relatif aux plans de prévention des risques concernant les « aléas débordement de cours d'eau et submersion marine » a précisé cette disposition : « 2. Par ailleurs, le décret prévoit deux phrases de portée générale pour gérer des cas particuliers : [...] certaines constructions, compte tenu de leurs caractéristiques, peuvent ne pas être interdites dans les secteurs normalement inconstructibles (cf. tableau ci-avant), et sont soumises à prescriptions. Il s'agit principalement de bâtiments n'ayant pas vocation à être en zone urbaine, par exemple les bâtiments d'exploitation agricole, ou les activités qui nécessitent impérativement la proximité immédiate de l'eau. Dans tous les cas, ces constructions ne devront pas accueillir des personnes vulnérables (ex. : crèches, EPHAD, etc.) ni comprendre des lieux de sommeil (ex. : hôtel, logement, etc.) ».

Enfin, le plan de gestion des risques d'inondation du bassin Rhône-Méditerranée PGRI 2016-2021 indique que « D-1-6 [...] des adaptations peuvent être apportées aux principes décrits ci-dessus pour tenir compte des usages directement liés aux terrains inondables. C'est le cas des usages agricoles, de ceux directement liés à la voie d'eau ou aux activités littorales, et aux équipements publics nécessaires à la gestion des réseaux, lorsque ces activités ne peuvent s'exercer sur des terrains moins exposés » (rédaction reprise à l'identique dans le PGRI 2017-2022, dans la disposition D-1-3).

La modification du PPRI a donc été prise conformément aux textes et sans dégradation aucune quant à la protection des populations et des biens contre les risques d'inondation et de déferlement.

---

<sup>2</sup> Le I de l'article R. 562-11-6 du code de l'environnement indique que « [...] Dans les zones non urbanisées, dans les zones d'aléas de référence faible, modéré, fort ou très fort, le règlement du plan de prévention des risques interdit toute construction nouvelle [...] ».

Les requérantes mettent également en avant des éléments qu'elles estiment de nature à majorer les aléas et qui auraient dû s'opposer à toute modification du PPRI.

Elles soutiennent en premier lieu que les aléas ont vocation à s'amplifier avec le réchauffement climatique, ce que nul ne saurait contredire. Mais elles affirment aussi que les aléas auraient dû être actualisés dans le cadre de la modification du PPRI pour prendre en compte le réchauffement climatique et ses conséquences en matière de montée du niveau de la mer, en s'appuyant sur diverses sources (rapports du GIEC, cartographies établies dans le cadre de la Directive Inondation pour un événement extrême).

Le cadre national pour l'élaboration des plans de prévention des risques concernant les aléas de submersion marine définit aux articles R. 562-11-3 et R. 562-11-5 du code de l'environnement, créés par le décret n° 2019-715 du 5 juillet 2019, les modalités de prise en compte du réchauffement climatique dans les phénomènes de submersion marine.

L'arrêté du 5 juillet 2019 relatif à la détermination, qualification et représentation cartographique de l'aléa de référence et de l'aléa à échéance 100 ans s'agissant de la submersion marine, dans le cadre de l'élaboration ou de la révision des plans de prévention des risques concernant les « aléas débordement de cours d'eau et submersion marine » a fixé à 20 cm la hauteur supplémentaire de l'aléa de référence pour la submersion marine prévue à l'article R. 562-11-3 du code de l'environnement afin de tenir compte de l'élévation du niveau moyen de la mer due aux conséquences à court terme du changement climatique et à au moins 40 cm la marge prévue à l'article R. 562-11-5 du code de l'environnement pour déterminer l'aléa à échéance 100 ans.

Or, le PPRI de La-Grande-Motte approuvé en 2014 avait anticipé cette évolution réglementaire en matière de prise en compte du réchauffement climatique dans les phénomènes de submersion marine, conformément aux consignes déjà en vigueur du ministère en charge de l'écologie.

En effet, dès 2012, un guide régional d'élaboration des plans de prévention des risques littoraux Languedoc-Roussillon, publié par la DREAL Languedoc-Roussillon, préconisait d'intégrer une élévation du niveau de la mer de 20 cm du fait de l'impact du changement climatique, soit un aléa de référence de 2 mNGF, et d'ajouter une élévation du niveau marin de 40 cm à l'horizon 2100, soit un niveau marin de référence 2100 de 2,40 mNGF (cf. **pièce jointe n° 6 du présent mémoire**).

Ce sont donc ces paramètres techniques que le PPRI de La-Grande-Motte avait intégrés dès 2014. Ils sont précisés dans le rapport de présentation du PPRI (cf. **pièce jointe n° 3 du présent mémoire**, pages 31 et suivantes).

Dans ces conditions, l'aléa du PPRI approuvé étant conforme aux règles nationales, la modification n'avait pas à actualiser l'étude d'aléas.

À noter que la carte figurant au point 46 de la requête est un extrait de la cartographie des territoires à risque important d'inondation (TRI) réalisée dans le cadre de la mise en œuvre de la Directive inondation. Non seulement il s'agit d'une cartographie indicative qui n'a aucune valeur réglementaire et qui ne s'impose nullement aux PPRI, mais surtout l'événement représenté est l'événement extrême, supérieur à l'événement de référence que les PPRI sont tenus de réglementer conformément aux prescriptions du décret n° 2019-715 du 5 juillet 2019.

En second lieu, les requérantes affirment que des études d'aléas (déferlement, submersion marine, etc.) auraient dû être conduites avant l'engagement de la procédure de modification du PPRI, afin d'intégrer les aménagements projetés et d'en mesurer les effets. Elles considèrent également que d'autres phénomènes dangereux auraient dû être étudiés : remontée de nappes, ruissellement, tsunami, ensablement du port.

Mais il y a là une confusion entre les études d'aléas du PPRI, traduisant nécessairement la situation actuelle des aléas traités, et les études d'impact du projet d'aménagement (par exemple sur le déferlement, le transit sédimentaire, la gestion du ruissellement pluvial, etc.), qui relèvent alors du porteur de projet, comme indiqué précédemment.

L'autorité environnementale a bien identifié le rôle de chacun des acteurs et n'a nullement reproché le défaut d'études d'aléas dans le dossier de modification du PPRI, contrairement aux allégations des requérantes (cf. **pièce jointe n° 9 de la requête**, page 17 : « *La modification d'un PPRI n'a pas de conséquences directes sur l'environnement, mais des effets potentiels indirects en ce qu'elle encadre les conditions de réalisation de projets qu'elle encadre. L'évaluation environnementale considère cette modification comme la première étape d'un processus conduisant à l'éventuelle réalisation du projet urbain et portuaire, en présentant dans les grandes lignes les effets potentiels d'un tel projet, avec de premières mesures de réduction et d'accompagnement « pressenties », et quelques indicateurs. L'Ae souligne les incidences potentielles d'un tel projet sur le milieu naturel terrestre (au niveau des dunes situées à l'ouest du port, dont une petite partie sera détruite) et marin (y compris les impacts sonores liés aux travaux), les paysages du fait de l'originalité architecturale du site, ou encore en matière de nuisances pour la phase travaux et d'émissions de gaz à effet de serre (phases travaux et exploitation). Ces incidences seront évaluées dans l'étude d'impact du projet* »).

Par ailleurs, le PPRI de La-Grande-Motte approuvé en 2014 porte sur les aléas littoraux (submersion marine, déferlement, érosion), et non sur le ruissellement pluvial, la remontée de nappe ou les tsunamis, phénomènes qu'il n'est nullement tenu de réglementer en application du code de l'environnement.

S'agissant par ailleurs du risque tsunami, la politique de prévention actuelle repose principalement sur la gestion de crise (alerte, évacuation préventive des zones menacées), mais pas à ce jour sur la maîtrise de l'urbanisation dans les (vastes) zones susceptibles d'être impactées - qui recouvrent aussi les zones de submersion marine déjà réglementées au titre de ce risque.

En troisième lieu, les requérantes s'efforcent de remettre en cause la méthode de qualification des aléas littoraux mise en œuvre lors de la révision du PPRI approuvé en 2014. Elles préconisent la prise en compte de surcotes liées à l'effet de la marée ou l'utilisation d'une méthode de modélisation dynamique plutôt que statique - supposée mieux traduire l'impact de la future digue Ouest sur le déferlement, ainsi que le calcul de projection du phénomène d'érosion.

Or, comme indiqué plus haut, la modification du PPRI n'a pas porté sur une actualisation de la qualification des aléas. En effet, le PPRI approuvé en 2014 après enquête publique reste conforme aux consignes nationales du ministère en charge de l'écologie, et notamment du décret n° 2019-715 du 5 juillet 2019, au guide méthodologique national d'élaboration des PPR littoraux de mai 2014 (qui confirme bien la pertinence d'études statiques de submersion marine), tout comme au guide régional d'élaboration des PPR littoraux Languedoc-Roussillon de 2012 (cf. **pièce jointe n° 6 du présent mémoire**). En particulier, le PPRI de La-Grande-Motte a bien étudié les projections des phénomènes d'érosion (cf. **pièce jointe n° 3 du présent mémoire**, page 52).

En tout état de cause, les requérantes n'apportent pas la démonstration de la pertinence des méthodes qu'elles suggèrent (dont certaines sont par ailleurs décrites comme empiriques) par rapport à celles mises en œuvre pour la révision du PPRI en 2014, ni de l'aggravation des aléas par rapport à la connaissance traduite dans le PPRI. Dans ces conditions, il n'y a pas lieu de revenir sur la méthode d'élaboration des cartes d'aléas dans le cadre du présent contentieux.

Enfin, et comme indiqué précédemment, l'impact du projet de digue sur le déferlement ne relève pas de la modification du PPRI, qui traduit la situation « actuelle » du risque, tout en fixant les conditions dans lesquelles s'inscriront les aménagements (notamment ne pas aggraver les aléas).

Le moyen de l'erreur manifeste d'appréciation, s'agissant de l'application des dispositions de l'article L. 562-1 du code de l'environnement, sera donc écarté.

*Sur les moyens de l'incompatibilité entre le PPRI modifié et le SDAGE, d'une part, et le PGRI, d'autre part*

Les requérantes affirment que les dispositions du SDAGE, en l'espèce le SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021, ainsi que celles du PGRI s'imposent aux PPRI sous un rapport de compatibilité.

Mais cette affirmation est erronée pour le SDAGE. Le code de l'environnement n'impose pas en effet que les PPRI soient compatibles ou mis en compatibilité avec ces schémas. Le SDAGE s'impose cependant, selon une relation de compatibilité, aux décisions administratives dans le domaine de l'eau. Le projet Ville-Port soumis à plusieurs rubriques de la loi sur l'eau (article L. 214-1 du code de l'environnement) devra justifier le respect du SDAGE.

Quant au PGRI, le VI de l'article L. 562-1 du code de l'environnement prévoit en effet que les « *les plans de prévention des risques d'inondation sont compatibles ou rendus compatibles avec les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation (...)* ».

En l'espèce, la modification du PPRI est bien compatible avec le PGRI Rhône-Méditerranée 2016-2021, ainsi qu'avec celui 2022-2027 validé le 21 mars 2022 qui a repris dans les mêmes termes son grand objectif n° 1 « *mieux prendre en compte le risque dans l'aménagement et maîtriser le coût des dommages liés à l'inondation* », qui est celui qui intéresse en particulier le Projet Ville-Port.

Pour le PGRI 2016-2021 en vigueur pendant la procédure de modification, la disposition D1-9 « *Renforcer la prise en compte des risques dans les projets d'aménagement* » de la mesure « *Respecter les principes d'un aménagement du territoire intégrant les risques d'inondations* » précise en effet : « *Lorsqu'ils sont autorisés par les PPRI, il est recommandé que les projets urbains d'une certaine ampleur (Opération d'Intérêt National, Opération ANRU, éco-quartiers...) intègrent dès l'amont – au stade de la conception – la question de la vulnérabilité au risque d'inondation, en sus des prescriptions des PPR lorsqu'elles existent. Il s'agira de bâtir des quartiers résilients, à travers des solutions techniques ou organisationnelles à développer (adaptabilité du bâti et des formes urbaines, sensibilisation des habitants, organisation de l'alerte et de l'évacuation, dispositifs constructifs, etc.)* ».

Le travail mené par le porteur du Projet Ville-Port répond précisément à cet objectif, avec l'intégration dès sa conception des règles fixées par le règlement du PPRI modifié.

Pour mémoire, cet objectif est repris dans des termes analogues à travers la disposition D.1-5 du PGRI 2022-2027.

Les requérantes considèrent que la modification du PPRI ne respecterait pas la disposition D1-6 du même grand objectif n° 1 du PGRI Rhône-Méditerranée 2016-2021, s'agissant de l'aléa de référence à échéance 2100, qui devrait intégrer une surélévation attendue du niveau marin de 60 cm.

Or, comme indiqué plus haut, c'est bien une élévation du niveau marin de 60 cm à l'horizon 2100 qui a été retenue dès l'approbation du PPRI en 2014, avec l'intégration d'une élévation du niveau de la mer de 20 cm pour l'aléa de référence, auxquels s'ajoutent 40 cm à l'horizon 2100, soit une surélévation totale de 60 cm pour l'aléa de référence à l'horizon 2100 (cf. **pièce jointe n° 5 du présent mémoire**, pages 31 et suivantes).

Dans la disposition D.1-6 du PGRI 2022-2027 arrêté, ce paragraphe sur la qualification de l'aléa a été supprimé pour renvoyer aux dispositions du récent décret n° 2019-715 du 5 juillet 2019 (dont le PPRI de La-Grande-Motte approuvé en 2014 avait bien anticipé l'entrée en vigueur).

Enfin, en autorisant l'aménagement portuaire et les activités liées en zone littorale, le PPRI était conforme à la disposition D1-6 du PGRI 2016-2021 (reprise dans la disposition D1-3 du PGRI 2022-2027) qui, tout en prescrivant « *L'interdiction de construire en zone inondable non urbanisée* », admet par exception « *des adaptations peuvent être apportées aux principes décrits ci-dessus pour tenir compte des usages directement liés aux terrains inondables. C'est le cas des usages agricoles et de ceux directement liés à la voie d'eau et aux équipements publics nécessaires à la gestion des réseaux lorsque ces activités ne peuvent s'exercer sur des terrains moins exposés* ».

Pour être totalement exhaustif, il convient de souligner que certaines parties du PGRI et du SDAGE Rhône-Méditerranée sont communes (dans leurs versions 2016-2021 comme dans celles 2022-2027, SDAGE et PGRI des premier et deuxième cycles de la Directive inondation s'inscrivant dans une stricte continuité). Ainsi, indirectement, à travers sa compatibilité avec le PGRI, le PPRI est-il compatible avec certaines dispositions du SDAGE.

Les moyens de l'incompatibilité entre le PPRI modifié et le SDAGE, d'une part, et le PGRI, d'autre part, seront donc écartés.

*Sur le moyen de la méconnaissance de l'article R. 562-10-1 du code de l'environnement*

Les requérantes estiment, à tort, que la modification du PPRI ne relevait pas des cas listés à l'article R. 562-10-1 du code de l'environnement autorisant le recours à une procédure de modification.

Le b) de l'article R. 562-10-1 du code de l'environnement permet d'utiliser la procédure de modification, sans porter atteinte à l'économie générale du plan, pour « *modifier un élément mineur du règlement ou de la note de présentation* ».

En l'espèce, c'est bien un élément mineur du règlement de la zone RD qui a été modifié.

En outre, la liste dressée à l'article R. 562-10-1 du code de l'environnement n'est pas exhaustive (« *La procédure de modification peut notamment être utilisée pour (...)* ») et d'autres cas sont envisageables, pourvu que l'économie générale du plan soit préservée. Or, il est bien établi que la modification n'a pas porté atteinte à l'économie générale du plan approuvé en 2014. En effet, elle n'a porté que sur le règlement de la zone RD limitée à la bande côtière, au sein de laquelle le champ de la modification est en outre limité au réaménagement et à l'extension du port.

Il convient de bien distinguer l'ampleur du Projet Ville-Port porté par la commune, qui pouvait déjà être admis en quasi-totalité au titre du PPRI de La-Grande-Motte approuvé en 2014, et l'adaptation très limitée apportée au PPRI à travers la modification du règlement de la zone RD.

Comme précisé plus haut, la modification du PPRI n'aggrave pas le risque et n'augmente pas les enjeux exposés et les impacts potentiels de la modification sur les milieux et l'environnement ne font pas partie des éléments à prendre en compte pour l'appréciation d'une éventuelle atteinte à l'économie générale du PPRI, dont les dispositions ne se justifient que pour prévenir les risques naturels d'inondation.

\* \* \*  
\*

Par ces motifs et tous autres à produire, déduire ou suppléer, au besoin même d'office, je ne puis que conclure à ce qu'il plaise à votre tribunal de bien vouloir conclure au rejet de la requête de l'association La Vigie Citoyenne Grand-Mottoise et de Madame Annie BIANCHI, dans toutes ses conclusions et tous ses moyens, y compris la demande de condamnation de l'État au versement d'une somme de 5 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Le préfet,  
Pour le préfet et par délégation,  
Le secrétaire général  
Frédéric POISOT