

DEPARTEMENT DE L'AUDE (11)

COMMUNE DE **PORT-LA-NOUVELLE**

ENQUETE PUBLIQUE SUR
**LE PLAN DE PREVENTION DES RISQUES LITTORAUX (PPRL) SUR LA
COMMUNE DE PORT-LA-NOUVELLE**

ARRETE PREFECTORAL N°DDTM-SPRISR-2019-014 DU 13 JUIN 2019

COMMISSAIRE-ENQUETEUR
SOKORN MARIGOT, CADRE STATISTICIENNE INSEE



LE RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

CONTENU DES ANNEXES

Document C : les annexes

Document D : le procès-verbal de synthèse des observations

Le mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage

DEPARTEMENT DE L'AUDE (11)

COMMUNE DE PORT-LA-NOUVELLE

ENQUETE PUBLIQUE SUR

LE PLAN DE PREVENTION DES RISQUES LITTORAUX (PPRL) SUR LA
COMMUNE DE PORT-LA-NOUVELLE

ARRETE PREFECTORAL N°DDTM-SPRISR-2019-014 DU 13 JUIN 2019

COMMISSAIRE-ENQUETEUR

SOKORN MARIGOT, CADRE STATISTICIENNE INSEE

DOCUMENT C – LES ANNEXES

Table des matières

1	DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR PAR LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF	3
2	ARRETE PREFECTORAL D'OUVERTURE D'ENQUETE	4
3	PUBLICITE PAR VOIE DE PRESSE.....	9
	<i>Journal L'Indépendant du lundi 24/06/2019.....</i>	<i>9</i>
	<i>Journal Le Midi-Libre du lundi 24/06/2019.....</i>	<i>10</i>
	<i>Rappel dans l'Indépendant le lundi 15/07/2019.....</i>	<i>11</i>
	<i>Rappel de l'avis dans Le Midi-Libre le lundi 15/07/2019</i>	<i>12</i>
	<i>Publicité sur le site internet de la commune</i>	<i>13</i>
4	PUBLICITE PAR VOIE D’AFFICHE.....	14
4.1	LOCALISATION DES AFFICHES : HUIT LIEUX D’AFFICHAGE	14
4.2	LE CERTIFICAT D’AFFICHAGE DE LA MAIRIE.....	16
5	LE DOSSIER D’ENQUETE PUBLIQUE.....	17
6	LES REGISTRES PAPIER ET DEMATERIALISE	18
6.1	LE REGISTRE D’ENQUETE PAPIER MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC A LA MAIRIE DE PORT-LA-NOUVELLE ...	18
6.2	LE REGISTRE DEMATERIALISE	19
7	LA CLOTURE DE L’ENQUETE PUBLIQUE.....	20

7.1	LA CLOTURE DU REGISTRE D'ENQUETE	20
7.2	LA CLOTURE SUR LE REGISTRE DEMATERIALISE	20

1 DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR PAR LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE
MONTPELLIER

26/04/2019

N° E19000061 /34

LE PRÉSIDENT DU TRIBUNAL
ADMINISTRATIF

Décision portant désignation d'un commissaire-enquêteur

Vu enregistrée le 17 avril 2019, la lettre par laquelle Monsieur le Préfet de l'Aude – DDTM - demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique relative à l'élaboration du Plan de Prévention des Risques Littoraux sur la commune de PORT-LA-NOUVELLE ;

VU le code de l'environnement, notamment ses articles L 123-1 et suivants et R 123-5 ;

Vu la décision en date du 15 octobre 2018 par laquelle le Président du tribunal administratif a délégué M. Louis-Noël LAFAY, premier conseiller pour procéder à la désignation des commissaires-enquêteurs ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2019 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Madame Sokorn MARIGOT 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 : L'indemnisation du commissaire-enquêteur sera assurée par la direction départementale des territoires et de la mer de l'Aude, responsable du projet, en application de la décision du président du tribunal administratif fixant les sommes qui lui sont dues.

ARTICLE 4 : La présente décision sera notifiée à Monsieur le Préfet de l'Aude - DDTM et à Madame Sokorn MARIGOT. Copie en sera adressée au maire de la commune de Port-la-Nouvelle.

Fait à Montpellier, le 26 avril 2019.

Le magistrat-délégué,



Louis-Noël LAFAY

2 ARRETE PREFECTORAL D'OUVERTURE D'ENQUETE



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Arrêté n° DDTM-SPRISR-2019-014 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique relative au dossier de plan de Prévention des Risques Littoraux sur la commune de Port-la-Nouvelle

LE PRÉFET DE L'AUDE
Chevalier de la légion d'honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite,

VU le code de l'environnement, notamment ses articles L 562-1 à L 562-9 et R 562-1 à R 562-9 relatifs aux plans de prévention des risques naturels,

VU le code de l'environnement, notamment ses articles L 123-1 et suivants, R 123-1 à R123-23 relatifs à l'enquête publique,

VU le code de l'urbanisme,

VU le code des relations entre le public et les administrations,

VU l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale,

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements,

VU le décret du 24 février 2017 portant nomination de Monsieur Alain THIRION en qualité de préfet de l'Aude à compter du 20 mars 2017,

VU la décision au cas par cas prise en application de l'article R122-17 du code de l'environnement par le Président de l'Autorité Environnementale en date du 23 novembre 2017,

VU l'arrêté préfectoral n° DDTM-SPRISR-2018-023 en date du 5 juillet 2018 prescrivant l'élaboration du plan de prévention des risques naturels littoraux (PPRL) sur la commune de Port-la-Nouvelle,

VU la décision du tribunal administratif de Montpellier n°E19000061/34 du 26 avril 2019 désignant Madame Sokorn MARIGOT commissaire enquêteur pour l'enquête publique désignée ci-dessus,

SUR proposition de Monsieur le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer de l'Aude,

ARRÊTE

ARTICLE 1 : Objet, date d'ouverture, durée, lieux et siège de l'enquête

Il sera procédé à une enquête publique du projet de Plan de Prévention des Risques naturels Littoraux (PPRL) sur le territoire de la commune de Port-la-Nouvelle.
L'enquête se déroulera :

du 11 juillet 2019 à 9h00 au 14 août 2019 à 17h00 inclus
soit 35 jours consécutifs.

Le siège de l'enquête est :

Mairie de Port-la-Nouvelle
Hôtel de Ville
Place du 21 juillet 1844
11210 Port-la-Nouvelle.

ARTICLE 2 : Autorité responsable du projet

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (Service Prévention des Risques et Sécurité Routière) est responsable du projet. Toutes informations relatives au projet soumis à l'enquête publique pourront être demandées à M. Éric SIDORSKI, adjoint au chef de Service de Prévention des Risques Naturels et Sécurité Routière ou à M. José SAEZ, chargé d'études.

ARTICLE 3 : Désignation du commissaire d'enquêteur

Est désignée en qualité de commissaire enquêteur Madame Sokorn MARIGOT, cadre statisticienne INSEE.

ARTICLE 4 : Informations environnementales

Le projet de PPRL de Port-la-Nouvelle n'est pas soumis à évaluation environnementale conformément à la décision du 27 novembre 2017 portant décision d'examen au cas par cas en application de l'article R122-18 du code de l'environnement. La décision mentionnée ainsi que le dossier comprenant les informations environnementales se rapportant à l'objet de l'enquête sont jointes au dossier d'enquête publique.

ARTICLE 5 : Le dossier d'enquête

Le dossier d'enquête sera déposé et consultable du jeudi 11 juillet 2019 à 9h00 au mercredi 14 août 2019 à 17h00 :

— à la mairie de Port-la-Nouvelle, siège de l'enquête, située à l'adresse indiquée dans l'article 1 ;

— sur le site Internet du registre dématérialisé au lien suivant :

<https://www.registre-dematerialise.fr/1393>

— sur le site Internet des services de l'État dans l'Aude au lien suivant :

<http://www.aude.gouv.fr/enquete-publique-du-11-juillet-au-14-aout-2019-a10733.html>

— au poste informatique en libre accès, gratuitement mis à la disposition du public, dans les locaux de la

DDTM de l'Aude
Service Aménagement Est et Maritime
Rue du Pont de l'Avenir
11108 Narbonne

Accueil des usagers :
du lundi au vendredi de 08h30 à 12h00 et de 14h00 à 16h30 (16h00 le vendredi).

Toute personne en faisant la demande auprès de la DDTM, service Prévention des risques et Sécurité routière, 105 boulevard Barbès – CS 40001 – 11838 Carcassonne Cedex, pourra à ses frais, obtenir communication du dossier, dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête.

ARTICLE 6 : Observations et propositions.

Le public pourra déposer ou transmettre ses observations et propositions durant l'enquête, du jeudi 11 juillet 2019 à 9h00 au mercredi 14 août 2019 à 17h00 :

— sur le registre d'enquête déposé à la mairie de Port-la-Nouvelle, siège de l'enquête, à l'adresse mentionnée dans l'article 1 ;

— les adresser par écrit au commissaire enquêteur :

Enquête publique « projet de PPRL de Port-la-Nouvelle »
Hôtel de ville
Place du 21 juillet 1844
11210 Port-la-Nouvelle

— les déposer par voie électronique sur le registre dématérialisé à l'adresse suivante :

<https://www.registre-dematerialise.fr/1393>

Le commissaire enquêteur recevra les observations et propositions du public à la mairie de Port-la-Nouvelle, siège de l'enquête, lors de ses permanences aux dates et horaires suivants :

Mairie	Dates	Horaires
Port-la-Nouvelle	vendredi 26 juillet 2019	13h45 à 17h30
Port-la-Nouvelle	mercredi 14 août 2019	13h45 à 17h30

Elle pourra également recevoir, sur rendez-vous, toute personne qui en fera la requête dûment motivée, soit en contactant la mairie de Port-la-Nouvelle au 04 68 40 30 30 soit en déposant sa requête sur le registre dématérialisé.

ARTICLE 7 : Publicité de l'enquête

Publicité dans la presse :

L'enquête sera annoncée quinze jours au moins avant son ouverture dans un avis d'enquête publié dans deux journaux locaux ou régionaux et rappelée au plus tard dans les huit premiers jours de l'enquête.

Publicité par voie d'affiche en mairie et sur sites :

Quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute sa durée, cet avis sera affiché en mairie de Port-la-Nouvelle et dans les lieux habituellement réservés à cet effet, de manière visible et lisible de la voie publique. Il sera conforme aux caractéristiques et dimensions fixées par arrêté du Ministre chargé de l'Environnement.

Publicité sur le site Internet :

Quinze jours avant le début de l'enquête publique et pendant toute sa durée, l'avis d'enquête sera publié sur le site Internet des services de l'État dans l'Aude :

<http://www.aude.gouv.fr/enquete-publique-du-11-juillet-au-14-aout-2019-a10733.html>

ARTICLE 8 : Rapport et conclusions et avis du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur rend son rapport et ses conclusions et avis motivés dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête. Le rapport doit faire état des observations et propositions qui auront été produites pendant la durée de l'enquête ainsi que les réponses éventuelles du maître d'ouvrage.

Le rapport et les conclusions rendus à l'issue de l'enquête seront transmis par le commissaire enquêteur à Monsieur le Préfet de l'Aude, DDTM, service Prévention des risques et Sécurité routière, 105 boulevard Barbès – CS 40001 – 11838 Carcassonne Cedex, et à Madame le Président du Tribunal Administratif de Montpellier.

Un exemplaire du rapport sera transmis par la DDTM à la mairie de Port-la-Nouvelle, où il pourra être consulté, sur demande, pendant une durée d'un an à compter de la date de clôture de l'enquête, durant les horaires d'ouverture au public.

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront également déposés sur le site Internet des services de l'Etat dans l'Aude :

<http://www.aude.gouv.fr/pprl-de-port-la-nouvelle-r2277.html>

pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Les personnes intéressées pourront obtenir communication du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur en s'adressant au Préfet de l'Aude, dans les conditions prévues au titre 1er de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée, relative à la liberté d'accès aux documents administratifs.

ARTICLE 9 : Décision susceptible d'être adoptée à l'issue de l'enquête

À l'issue de la procédure d'enquête prévue au présent arrêté, le plan de prévention des risques naturels littoraux sur la commune de Port-la-Nouvelle, éventuellement modifié, pourra être approuvé par arrêté du préfet de l'Aude.

ARTICLE 10 : Exécution

Une copie du présent arrêté sera adressée à :

- Monsieur le Maire de la commune de Port-la-Nouvelle,
- Monsieur le Président de la communauté d'agglomération du Grand Narbonne
- Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Montpellier,
- Monsieur le Préfet de l'Aude,
- Monsieur le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer,
- Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie,
- Monsieur le Directeur Général de la Prévention des Risques du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire.

Le Secrétaire Général de la Préfecture, le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer, le Maire de la commune de Port-la-Nouvelle, le Président de la communauté d'agglomération du Grand Narbonne et le Commissaire enquêteur sont chargés, chacun pour ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté

ARTICLE 11 : Voies et délais de recours

Tout recours à l'encontre du présent arrêté pourra être porté devant le Tribunal Administratif de Montpellier dans un délai de deux mois suivant sa notification. Dans ce même délai, un recours gracieux peut être présenté à l'auteur de la décision. Dans ce cas, le recours contentieux pourra alors être introduit dans les deux mois suivant la réponse (le silence gardé pendant les deux mois suivant le recours gracieux emporte rejet de cette demande), ou par l'application informatique télé-recours accessible sur le site : <https://www.telerecours.fr/>

Fait à Carcassonne, le 13 JUIN 2019

LE PRÉFET

Alain THIRION



3 PUBLICITE PAR VOIE DE PRESSE

Journal L'Indépendant du lundi 24/06/2019

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Premier avis

Le public est avisé qu'en application de l'arrêté préfectoral n° DDTM-SFRISR-2019-014 en date du 13 juin 2019, il sera procédé à une enquête publique sur le projet d'élaboration du

Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) sur la commune de Port-la-Nouvelle

pour une durée de 35 jours consécutifs

du 11 juillet à 09h00 au 14 août 2019 à 17h00 inclus,

* **Autorité responsable du projet**

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Aude (DDTM) - Service Prévention des Risques et Sécurité Routière - Unité Prévention des Risques Naturels et Technologiques- 105 boulevard Barbès - CS 40001 - 11838 CARCASSONNE - est responsable du projet. Toutes informations relatives au projet soumis à l'enquête publique pourront être demandées auprès de M. Eric SIDORSKI, adjoint au chef de service ou de M. José SAEZ, chargé d'études.

* **Lieux et siège de l'enquête**

L'enquête est ouverte dans la commune de Port-la-Nouvelle.

La commune de Port-la-Nouvelle - Place de 21 juillet 1844 - 11210 - est désignée siège de l'enquête.

* **Désignation du commissaire enquêteur**

Madame Sokom MARIOT, cadre statisticienne INSEE, est désignée en qualité de commissaire enquêteur par décision n° E19000061/34 de Madame le président du tribunal administratif de Montpellier en date du 26 avril 2019.

* **Lieux, jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête**

Le dossier d'enquête restera déposé sur support papier pendant toute la durée de l'enquête dans la commune sus-visée.

Chacun pourra en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture au public précisés dans le tableau ci-après.

Une version dématérialisée du dossier d'enquête sera, par ailleurs, mise à disposition du public depuis un poste informatique en libre accès à la DDTM Service Aménagement Territorial Est Maritime - rue du Pont de l'Avenir - Narbonne, aux jours et heures habituels d'ouverture au public : Lundi au vendredi de 08h30 à 12h00 / 14h00 à 16h30 (16h00 le vendredi).

Les documents seront également consultables pendant toute la durée de l'enquête sur le site internet des services de l'État dans l'Aude à l'adresse suivante : <http://www.aude.gouv.fr/enquete-publique-du-11-juillet-au-14-août-2019-a10733.html>

Toute personne pourra, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la DDTM avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci.

* **Modalités selon lesquelles le public pourra présenter ses observations et propositions**

- Consigner ses observations et propositions sur les registres d'enquête

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra consigner ses observations et propositions : sur le registre d'enquête papier ouvert à cet effet à la mairie concernée aux jours et heures habituels d'ouverture et/ou sur le registre d'enquête dématérialisé :

<https://www.registre-dematerialise.fr/1393>.

- S'adresser par courrier au commissaire d'enquêteur

Les observations du public pourront également être adressées, pendant la même période au commissaire enquêteur par correspondance au siège de l'enquête publique en mairie de Port-la-Nouvelle - place du 21 juillet 1844 - 11210 PORT-LA-NOUVELLE,

Les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

* **Rencontrer le commissaire enquêteur**

Le commissaire d'enquêteur recevra les observations du public sur le projet aux jours et heures précisés ci-après

Mairie / Horaires d'ouverture au public de la mairie

- Mairie de Port-la-Nouvelle


Du lundi au vendredi : de 08h45 à 12h00 et de 13h45 à 17h30

Le samedi : de 09h00 à 12h00

Dates et horaires des permanences du commissaire enquêteur

Vendredi 21 juillet - 13h45 - 17h30

Mercredi 14 août - 13h45 - 17h30



Liberté - Égalité - Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Préfet de l'Aude

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Premier avis

Le public est avisé qu'en application de l'arrêté préfectoral n° DDTM-SFRISR-2019-014 en date du 13 juin 2019, il sera procédé à une enquête publique sur le projet d'élaboration du

Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) sur la commune de Port-la-Nouvelle

pour une durée de 35 jours consécutifs du 11 juillet à 09h00 au 14 août 2019 à 17h00 inclus,

* **Autorité responsable du projet**

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Aude (DDTM) - Service Prévention des Risques et Sécurité Routière - Unité Prévention des Risques Naturels et Technologiques- 105 boulevard Barbès - CS 40001 - 11838 CARCASSONNE - est responsable du projet. Toutes informations relatives au projet soumis à l'enquête publique pourront être demandées auprès de M. Eric SIDORSKI, adjoint au chef de service ou de M. José SAEZ, chargé d'études.

* **Lieux et siège de l'enquête**

L'enquête est ouverte dans la commune de Port-la-Nouvelle.

La commune de Port-la-Nouvelle - Place de 21 juillet 1844 - 11210 - est désignée siège de l'enquête.

* **Désignation du commissaire enquêteur**

Madame Sokom MARIOT, cadre statisticienne INSEE, est désignée en qualité de commissaire enquêteur par décision n° E19000061/34 de Madame le président du tribunal administratif de Montpellier en date du 26 avril 2019.

* **Lieux, jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête**

Le dossier d'enquête restera déposé sur support papier pendant toute la durée de l'enquête dans la commune sus-visée.

Chacun pourra en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture au public précisés dans le tableau ci-après.

Une version dématérialisée du dossier d'enquête sera, par ailleurs, mise à disposition du public depuis un poste informatique en libre accès à la DDTM Service Aménagement Territorial Est Maritime - rue du Pont de l'Avenir - Narbonne, aux jours et heures habituels d'ouverture au public : Lundi au vendredi de 08h30 à 12h00 / 14h00 à 16h30 (16h00 le vendredi).

Les documents seront également consultables pendant toute la durée de l'enquête sur le site internet des services de l'État dans l'Aude à l'adresse suivante : <http://www.aude.gouv.fr/enquete-publique-du-11-juillet-au-14-août-2019-a10733.html>

Toute personne pourra, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la DDTM avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci.

* **Modalités selon lesquelles le public pourra présenter ses observations et propositions**

- Consigner ses observations et propositions sur les registres d'enquête

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra consigner ses observations et propositions : sur le registre d'enquête papier ouvert à cet effet à la mairie concernée aux jours et heures habituels d'ouverture et/ou sur le registre d'enquête dématérialisé :

<https://www.registre-dematerialise.fr/1393>.

- S'adresser par courrier au commissaire d'enquêteur

Les observations du public pourront également être adressées, pendant la même période au commissaire enquêteur par correspondance au siège de l'enquête publique en mairie de Port-la-Nouvelle - place du 21 juillet 1844 - 11210 PORT-LA-NOUVELLE,

Les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

* **Rencontrer le commissaire enquêteur**

Le commissaire d'enquêteur recevra les observations du public sur le projet aux jours et heures précisés ci-après

Mairie / Horaires d'ouverture au public de la mairie

- Mairie de Port-la-Nouvelle

Du lundi au vendredi : de 08h45 à 12h00 et de 13h45 à 17h30

Le samedi : de 09h00 à 12h00

Dates et horaires des permanences du commissaire enquêteur

Vendredi 20 juillet - 13h45 - 17h30

Mercredi 14 août - 13h45 - 17h30

* **Lieux où il sera possible d'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions de la commission d'enquête**

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire d'enquêteur sera tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, à la mairie de Port-la-Nouvelle et à la Préfecture de l'Aude.

Les personnes intéressées pourront obtenir communication du rapport et des conclusions auprès du Préfet de l'Aude dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration.

Le rapport et les conclusions pourront également être consultés sur le site internet des services de l'État dans l'Aude.


* **Décision susceptible d'être adoptée à l'issue de l'enquête**

À l'issue de l'enquête, le Plan de Prévention des Risques Littoraux sur la commune de Port-la-Nouvelle, éventuellement modifié pourra être approuvé par arrêté du Préfet de l'Aude.

* **Informations environnementales**

Le projet de PPRL sur la commune de Port-la-Nouvelle n'est pas soumis à évaluation environnementale conformément à la décision d'examen au cas par cas en application de l'article R 122-18 du code de l'environnement. Les informations environnementales et la décision de l'autorité environnementale sont jointes au dossier d'enquête publique.

L'INDEPENDANT
LUNDI
24 JUIN 2019



L'automobile
du Languedoc-Roussillon et de l'Aveyron

Parution lundi, mercredi, vendredi

Rédigez votre petite annonce
En majuscule, sans abréviation avec un espace entre chaque mot

	</								

MICHEL MS SIMOND
Cabinet d'affaires de Pyrénées-Orientales, Aude, Ariège
et Principauté d'Andorre - 04.68.820.820
+ de 400 affaires à reprendre dans votre région
sur www.msmond.fr
Tous secteurs d'activité : hôtellerie, restauration,
campings, boulangeries, TPL, tous commerces...
Michel Simond réseau national leader de la transmission
de petites entreprises avec plus de 1 400 affaires vendues par an
Cité d'Affaires Naturopole - Bât. F - 66350 TOULDOUES - perpignan@msmond.fr

BONNES AFFAIRES

Animaux

Chiens

Vente CHIEN à vendre avec photo
04.68.82.08.20

Saint Laurent de Costard. Part
04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

04.68.82.08.20

MARIE PIERRE

67 ans, tout juste retraitée,
dispo pour une belle rencontre
pour enlever ma seconde vie.

Me tel au
09 78 06 46 34

Matrimonial Rencontre

FIDELIO
04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

Loisirs

Part Achète violon violoncelle alto
pour enlever ma seconde vie.

Me tel au
09 78 06 46 34

Matrimonial Rencontre

FIDELIO
04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

ACHETE COULEURON Important
04.68.82.08.20

Services

Troisième âge

Maison

Chauffages
et combustibles

Meuble, décoration
et brocante

Part Achète violon violoncelle alto
pour enlever ma seconde vie.

Me tel au
09 78 06 46 34

Matrimonial Rencontre

FIDELIO
04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

ACHETE COULEURON Important
04.68.82.08.20

Services

Troisième âge

Maison

Chauffages
et combustibles

Meuble, décoration
et brocante

Part Achète violon violoncelle alto
pour enlever ma seconde vie.

Me tel au
09 78 06 46 34

Matrimonial Rencontre

FIDELIO
04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

ACHETE COULEURON Important
04.68.82.08.20

Services

Troisième âge

Maison

Chauffages
et combustibles

Meuble, décoration
et brocante

Part Achète violon violoncelle alto
pour enlever ma seconde vie.

Me tel au
09 78 06 46 34

Matrimonial Rencontre

FIDELIO
04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

04 68 32 06 10

▶ **LES ANNONCES**

CHELM SIMOND
 net d'affaires de Pyrénées-Orientales, Aude, Ariège
 et Principauté d'Andorre - 04.68.820.820
 de 400 affaires à reprendre dans votre région
 sur www.msmond.fr
 Tous secteurs d'activité : hôtellerie, restauration,
 mpings, boulangeries, TPL, tous commerces...
 Michel Simond réseau national leader de la transmission
 des entreprises avec plus de 1 400 affaires vendues par an
 Bât. F - 66350 TOULOUGES - perpignan@msmond.fr

Antiquaire achète
 tableaux de fourrure, tableaux et meubles anciens,
 arts asiatiques, sculptures et pendules anciennes,
 montres et armes anciennes...
 ☎ 06 80 66 30 57
ysecula@orange.fr - site : yves.secula.free.fr

VINES VIRE
 ison
 jardinage
 ffrages ustibles
 et Pêche

Art, collections et grands crus
 ACHETE COLLECTIONS importantes TIMBRES, France et monde entier, MONNAIES Antiques et Royales, DOCUMENTS HISTORIQUES, LIVRES rares, CARTES POSTALES. Expertise gratuite. 04.68.46.16.85.
 Nîmes- Paul Collocœur achète grande vins de Bordeaux, Bourgogne, Champagne etc. même très vieux ou imbuvables. Spiritueux anciens (Cognac, Rhum, Whisky, Chartreuse etc.). Déplacements sur toutes distances. paiement comptant. Tel. 06.74.16.07.79
 ***ACHETE comptant au « haut cours » collections timbres (France, Colonies, tous pays, très importantes), CARTES POSTALES, MONNAIES. Déplacement + expertise gratuite. N° HERBETZ 2942. 06.25.20.46.07

UN CONSEIL POUR MIEUX VENDRE :

 indiquez toujours clairement sur votre annonce le prix du bien que vous vendez

Sur simple appel téléphonique vous pouvez diffuser votre annonce auprès de 873 000 lecteurs

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE
 Rappel
 Le public est avisé qu'en application de l'arrêté préfectoral n° DOTM-SPRISR-2019-014 en date du 13 juin 2019, il sera procédé à une enquête publique sur le projet d'élaboration du
Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) sur la commune de Port-la-Nouvelle
 pour une durée de 35 jours consécutifs
 du 11 juillet à 09h00 au 14 août 2019 à 17h00 inclus.
 * **Autorité responsable du projet**
 La Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Aude (DDTM) - Service Prévention des Risques et Sécurité Routière - Unité Prévention des Risques Naturels et Technologiques- 105 boulevard Barbès - CS 40001 - 11838 CARCASSONNE - est responsable du projet. Toutes informations relatives au projet soumis à l'enquête publique pourront être demandées auprès de M. Eric SIDORSKI, adjoint au chef de service ou de M. José SAEZ, chargé d'études.
 * **Lieux et siège de l'enquête**
 L'enquête est ouverte dans la commune de Port-la-Nouvelle.


AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE
Rappel
 Le public est avisé qu'en application de l'arrêté préfectoral n° DOTM-SPRISR-2019-014 en date du 13 juin 2019, il sera procédé à une enquête publique sur le projet d'élaboration du
Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) sur la commune de Port-la-Nouvelle
 pour une durée de 35 jours consécutifs
 du 11 juillet à 09h00 au 14 août 2019 à 17h00 inclus,
 * **Autorité responsable du projet**
 La Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Aude (DDTM) - Service Prévention des Risques et Sécurité Routière - Unité Prévention des Risques Naturels et Technologiques- 105 boulevard Barbès - CS 40001 - 11838 CARCASSONNE - est responsable du projet. Toutes informations relatives au projet soumis à l'enquête publique pourront être demandées auprès de M. Eric SIDORSKI, adjoint au chef de service ou de M. José SAEZ, chargé d'études.
 * **Lieux et siège de l'enquête**
 L'enquête est ouverte dans la commune de Port-la-Nouvelle.
La commune de Port-la-Nouvelle - Place de 21 juillet 1844 - 11210 - est désignée siège de l'enquête.
 * **Désignation du commissaire enquêteur**
 Madame Sokom MARIOT, cadre statisticienne INSEE, est désignée en qualité de commissaire enquêteur par décision n° E19000061/34 de Madame le président du tribunal administratif de Montpellier en date du 26 avril 2019.
 * **Lieux, jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête**
 Le dossier d'enquête restera déposé sur support papier pendant toute la durée de l'enquête dans la commune sus-visée.
 Chacun pourra en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture au public précisés dans le tableau ci-après.
 Une version dématérialisée du dossier d'enquête sera, par ailleurs, mise à disposition du public depuis un poste informatique en libre accès à la **DDTM Service Aménagement Territorial Est Maritime** - rue du Pont de l'Avenir - Narbonne, aux jours et heures habituels d'ouverture au public : Lundi au vendredi de 08h30 à 12h00 / 14h00 à 16h30 (16h00 le vendredi).
 Les documents seront également consultables pendant toute la durée de l'enquête sur le site internet des services de l'État dans l'Aude à l'adresse suivante : <http://www.aude.gouv.fr/enquete-publique-du-11-juliet-au-14-aout-2019-a10733.html>
 Toute personne pourra, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la DDTM avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci.
 * **Modalités selon lesquelles le public pourra présenter ses observations et propositions**
 - Consigner ses observations et propositions sur les registres d'enquête
 Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra consigner ses observations et propositions : sur le registre d'enquête papier ouvert à cet effet à la mairie concernée aux jours et heures habituels d'ouverture et/ou sur le registre d'enquête dématérialisé :
<https://www.registre-dematerialise.fr/1393>
 - S'adresser par courrier au commissaire d'enquêteur
 Les observations du public pourront également être adressées, pendant la même période au commissaire enquêteur par correspondance au siège de l'enquête publique en mairie de Port-la-Nouvelle - place du 21 juillet 1844 - 11210 PORT-LA-NOUVELLE.
 Les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.
 * **Rencontrer le commissaire enquêteur**
 Le commissaire d'enquêteur recevra les observations du public sur le projet, aux jours et heures précisées ci-après
Mairie / Horaires d'ouverture au public de la mairie
 - **Mairie de Port-la-Nouvelle**
 Du lundi au vendredi : de 08h45 à 12h00 et de 13h45 à 17h30
 Le samedi : de 09h00 à 12h00
Dates et horaires des permanences du commissaire enquêteur
 Vendredi 26 juillet - 13h45 - 17h30
 Mercredi 14 août - 13h45 - 17h30
 * **Lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions de la commission d'enquête**
 Une copie du rapport et des conclusions du commissaire d'enquêteur sera tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, à la mairie de Port-la-Nouvelle et à la Préfecture de l'Aude.
 Les personnes intéressées pourront obtenir communication du rapport et des conclusions auprès du Préfet de l'Aude dans les conditions prévues par le code des relations entre le public et l'administration.
 Le rapport et les conclusions pourront également être consultés sur le site internet des services de l'État dans l'Aude.
 * **Décision susceptible d'être adoptée à l'issue de l'enquête**
 À l'issue de l'enquête, le Plan de Prévention des Risques Littoraux sur la commune de Port-la-Nouvelle, éventuellement modifié pourra être approuvé par arrêté du Préfet de l'Aude.
 * **Informations environnementales**
 Le projet de PPRL sur la commune de Port-la-Nouvelle n'est pas soumis à évaluation environnementale conformément à la décision d'examen au cas par cas en application de l'article R 122-18 du code de l'environnement. Les informations environnementales et la décision de l'autorité environnementale sont jointes au dossier d'enquête publique.

Publicité sur le site internet de la commune

https://portlanouvelle.fr

Je recherche :

ACTUALITÉS



ME DES ANIMATIONS ESTIVALES
ons de l'été [lire la suite](#) +

ENQUÊTE PUBLIQUE PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES LITTORAUX (PPRL)
Arrêté prescription ouverture PPRI [lire la suite](#) +

PORT LA NOUVELLE

La Commune | **Actualités** | Votre Mairie | Vie quotidienne | Social & Éducation | Culture & Loisirs

VOIR TOU

Accueil > Actualités > Toutes les actualités > Non catégorisé > Enquête publique Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL)

Enquête publique Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL)



AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le public est avisé qu'en application de l'arrêté préfectoral n° DDTM-SPRISR-2019-014 en date du 13 juin 2019, il sera procédé à une enquête publique sur le projet d'élaboration du

Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) sur la commune de Port-la-Nouvelle

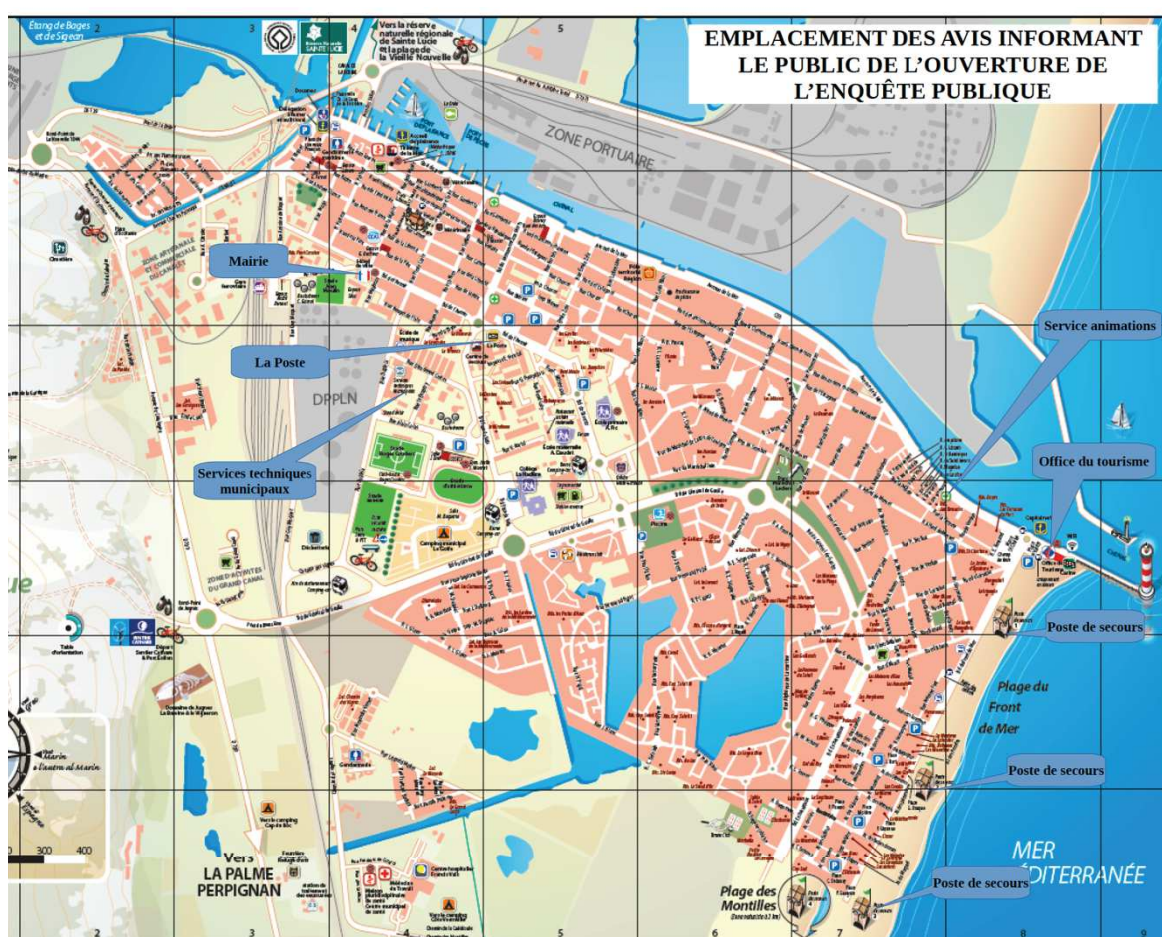
pour une durée de 35 jours consécutifs

du 11 juillet à 09h00 au 14 août 2019 à 17h00 inclus,

• Autorité responsable du projet
La Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Aude (DDTM) - Service Prévention des Risques et Sécurité Routière - Unité Prévention des Risques Naturels et Technologiques - 105 boulevard Barbes - CS 49001 - 11838 CARRASCONNIE - est responsable du projet. Toutes informations relatives au projet soumis à l'enquête publique pourront être demandées auprès de M. Eric SIDORSKI, adjoint au chef de service ou de M. José SAFÉZ, chargé d'études.

4 PUBLICITE PAR VOIE D’AFFICHE

4.1 LOCALISATION DES AFFICHES : HUIT LIEUX D’AFFICHAGE



A la mairie

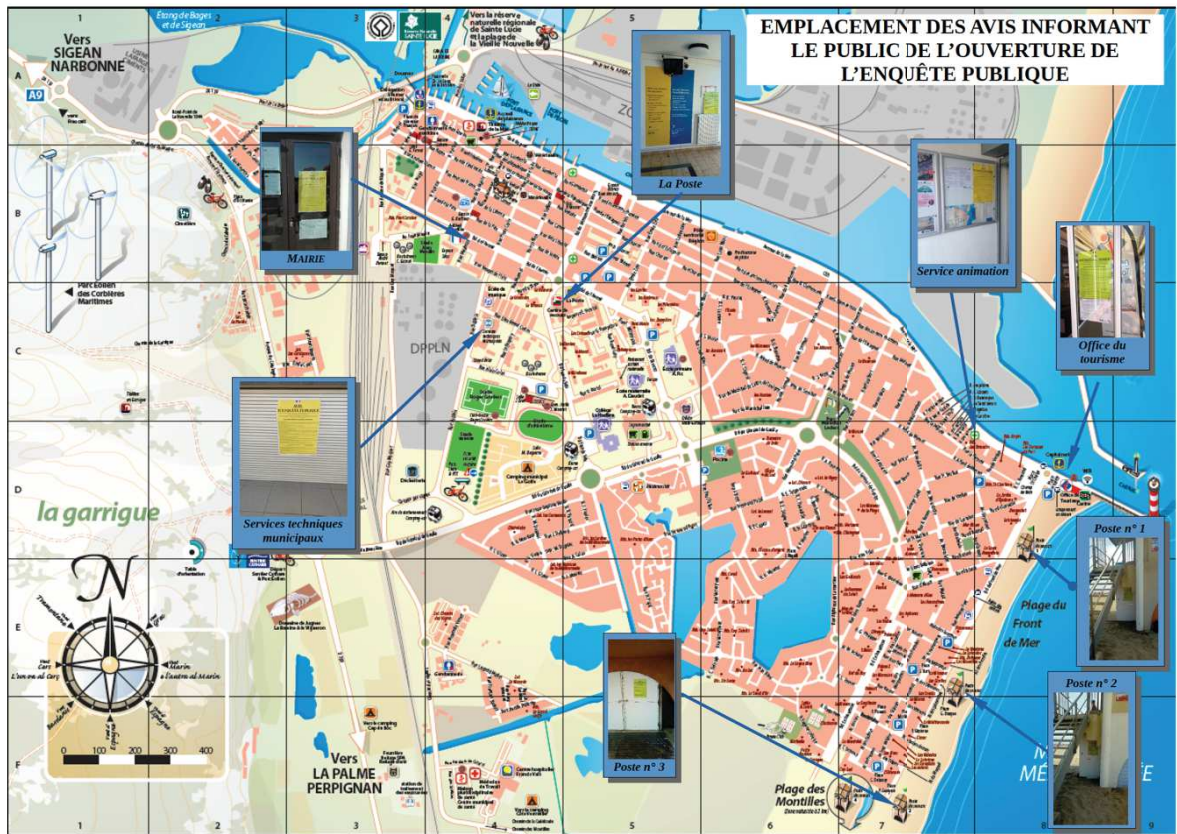
A La Poste

Aux services techniques municipaux

Au service d’animation

A l’Office du tourisme

Et à trois postes de secours



4.2 LE CERTIFICAT D’AFFICHAGE DE LA MAIRIE

DÉPARTEMENT DE L’AUDE

ÉLABORATION DU PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES
LITTORAUX SUR LA COMMUNE DE PORT-LA-NOUVELLE

ENQUÊTE PUBLIQUE

Du 11 juillet 2019 au 14 août 2019 0 17H00 inclus

*

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné Henri MARTIN, Maire certifie que l’avis informant le public de l’ouverture d’une enquête publique relative à l’élaboration du plan de prévention des risques littoraux sur la commune de Port-la-Nouvelle a été affiché à partir du 21.08.2019

et pendant toute la durée de l’enquête publique.

Il a été affiché aux endroits suivants :

- cf carte ci-jointe
-
-
-

Fait à PORT LA NOUVELLE, le 14.08.2019

Le maire ou son représentant



5 LE DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

Le dossier d'enquête était consultable sur le site Internet de la Préfecture de l'Aude. La version papier était mise à disposition du public

www.aude.gouv.fr/enquete-publique-du-11-juillet-au-14-aout-2019-a10733.html



Les services de l'État dans l'Aude

Services de l'État | Politiques publiques | Actualités | Publications | Démarches administratives | Vous êtes ...

Accueil > Politiques publiques > Sécurité et prévention des risques > Prévention des risques > Risques Naturels > Risques Littoraux > Procédures en cours > PPRL de Port-La-Nouvelle > **Enquête publique du 11 juillet au 14 août 2019 inclus**

PPRL de Port-La-Nouvelle

- Prescription du PPRL de Port-La-Nouvelle
- Evaluation environnementale - examen au cas par cas
- Concertation du Public
- Consultation des personnes et organismes associés
- Enquête publique du 11 juillet au 14 août 2019 inclus**

Enquête publique du 11 juillet au 14 août 2019 inclus

Article créé le 09/07/2019 Mis à jour le 09/07/2019

L'ouverture de l'enquête publique relative au Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) sur la commune de Port-La-Nouvelle a été prescrite par arrêté préfectoral n° DDTM-SPRISR-2019-014 du 13 juin 2019. Vous trouverez l'arrêté préfectoral ci-après : [Arrêté d'enquête publique ddtm sprisr 2019 014](#) (format pdf - 241.5 ko - 24/06/2019)

Les dates et horaires de permanences sont consultables dans l'avis informant le public de l'ouverture de l'enquête publique : [Affiche informant avis d'enquête publique](#) (format pdf - 129.5 ko - 24/06/2019)

Vous pouvez consigner vos observations et propositions sur le registre dématérialisé en cliquant [ICI](#)

Le dossier d'enquête

Pièces écrites

- [Note de présentation](#) (format pdf - 4.3 Mo - 08/07/2019)
- [Rapport valant bilan de concertation](#) (format pdf - 259.3 ko - 08/07/2019)
- [Projet de règlement](#) (format pdf - 833.7 ko - 08/07/2019)

Dossier cartographique

- [Aléa 2010](#) (format pdf - 4.6 Mo - 09/07/2019)
- [Aléa 2100](#) (format pdf - 618.4 ko - 09/07/2019)
- [Carte des enjeux](#) (format pdf - 11.9 Mo - 09/07/2019)
- [Carte de zonage réglementaire - commune](#) (format pdf - 13.8 Mo - 09/07/2019)
- [Carte de zonage réglementaire - zoom](#) (format pdf - 12.7 Mo - 09/07/2019)
- [Carte de zonage réglementaire - cadastre](#) (format pdf - 7.7 Mo - 09/07/2019) Cette carte permet de faciliter la recherche des biens exposés au risque de submersion.

6 LES REGISTRES PAPIER ET DEMATERIALISE

6.1 LE REGISTRE D'ENQUETE PAPIER MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC A LA MAIRIE DE PORT-LA-NOUVELLE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
 PRÉFECTURE / DÉPARTEMENT Aude
 COMMUNE Port La Nouvelle

REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Cocher la case correspondante

Installations classées pour la protection de l'environnement
 Schémas de cohérence territoriale (S.C.O.T.)
 Plan local d'urbanisme (P.L.U.)
 Plan d'occupation des sols (P.O.S.)
 Carte communale
 Classement de voirie
 Divers

relatif à : Projet de PPRL de la commune de Port-La-Nouvelle (Aude)

réf. 501 051 Berger LEVETZK

REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Objet de l'enquête : PPRL de la commune de Port La Nouvelle (D 11)

Arrêté d'ouverture de l'enquête : arrêté n° DDTM-SARISR-2019-014 en date du 13 juin 2019 de
 M. le Maire de : Aude
 M. le Préfet de : Aude

Président de la commission d'enquête : Commissaire enquêteur
 M. HARIGOT Sokon qualité Commissaire enquêteur
 M. _____ qualité _____
 M. _____ qualité _____

Membres suppléants : M. _____ qualité _____
 M. _____ qualité _____
 M. _____ qualité _____

Durée de l'enquête : dates d'ouverture : du 14 juillet 2019 à 5h00 du 14 août 2019 à 17h00
 les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____
 les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

Siège de l'enquête : Mairie de Port-La-Nouvelle, hôtel de ville, Place de la République
 Autres lieux de consultation du dossier : _____

Registre d'enquête : comporte 24 feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, destiné à recevoir les observations du public; ces dernières peuvent aussi être adressées par écrit au nom du commissaire enquêteur à :
 Enquête publique "Projet PPRL de Port-La-Nouvelle", hôtel de ville, Place de la République 11210 Port-La-Nouvelle

Rapport et conclusions du commissaire enquêteur : la mairie de Port-La-Nouvelle et le DDTM
 seront tenus à la disposition du public dès leur réception à : 105 Bd Barbès, 11000 Carcassonne
 aux heures et jours habituels d'ouverture des bureaux et dans chacune des mairies où s'est déroulée l'enquête et à la préfecture de chaque département concerné.

Réception du public par le commissaire enquêteur :
 les 16 juillet 2019 de 13h45 à 17h00
 les 14 août 2019 de 13h45 à 17h00
 les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____
 les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____
 les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____
 les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

une réunion publique a été n'a pas été organisée par le Commissaire enquêteur.

réf. 501 051 Berger LEVETZK 11/2019 11/2019

6.2 LE REGISTRE DEMATERIALISE

REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ
CONSULTATION & ENQUÊTE PUBLIQUE

PORT-LA-NOUVELLE : projet de Plan de Prévention des Risques naturels Littoraux sur le territoire de la commune

Présentation

Déroulement

Documents de présentation

Les observations

Déposer une observation

Présentation de l'enquête publique



PORT-LA-NOUVELLE : projet de Plan de Prévention des Risques naturels Littoraux sur le territoire de la commune

L'enquête publique porte sur le projet de Plan de Prévention des Risques naturels Littoraux (PPRL) sur le territoire de la commune de Port-la-Nouvelle. Cette enquête se déroulera du 11 juillet 2019 à 9h00 au 14 août 2019 à 17h00 inclus, soit durant 35 jours consécutifs.

Arrêté d'ouverture de l'enquête publique

Arrêté préfectoral n° DDTM-SPRISR-2019-014 en date du 13 juin 2019

Référence du Tribunal Administratif

N°E1900061/34 en date du 26 avril 2019 - Tribunal administratif de Montpellier

Commissaire enquêteur(rice)

Madame Sokorn MARIGOT

Information du public

Utilisez le ou les boutons ci-dessous pour télécharger les documents.

Télécharger l'avis

Télécharger l'arrêté

Apportez votre contribution à cette enquête publique !

Déposer un avis sur le registre dématérialisé de cette enquête publique est simple, sécurisé et si vous le souhaitez anonyme.

Il vous reste **encore 24 jours**.

En savoir plus

L'objectif de ce registre d'enquête publique électronique est de permettre au public de prendre connaissance plus facilement du projet puis de consigner ses observations et propositions.

7 LA CLOTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

7.1 LA CLOTURE DU REGISTRE D'ENQUETE

Le présent registre ainsi que les lettres (2 lettres / Deux lettres) pièces
qui y sont annexes et le dossier d'enquête sont adressés par mes soins,

le Commissaire enquêteur, le 14/08/2019
à M _____

(Voir mentions de clôture en page 21)

**RAPPORT ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
SONT ANNEXES AU PRÉSENT REGISTRE**

VU
Commissaire Enquêteur
Mme Sokorn MARIGOT

7.2 LA CLOTURE SUR LE REGISTRE DEMATERIALISE

Registre dématérialisé <noreply@registre-dematerialise.fr>

mer. 14 août 17:00

À moi

Registre

Fermeture du registre

dématérialisé

Bonjour Sokorn Marigot,

Le registre "PORT-LA-NOUVELLE : projet de Plan de Prévention des Risques naturels Littoraux sur le territoire de la commune" a été clos par le système. Il comptabilise à cet instant 2 observations et 0 téléchargement pour 206 visiteurs. **Si votre registre dématérialisé inclut la relève d'une boîte e-mail, il est important de la consulter afin de vous assurer que des messages ne soient dans l'attente d'importation.**

Pour accéder aux observations, données statistiques et outils d'assistance à l'analyse, nous vous invitons à vous rendre dans votre espace réservé.

[Accéder à votre espace réservé](#)

Nous nous tenons à votre disposition pour répondre à vos interrogations.

Cordialement,
L'équipe Préambules



Accueil > Politiques publiques > Sécurité et prévention des risques > Prévention des risques > Risques Naturels > Risques Littoraux > Procédures en cours > **PPRL de Port-La-Nouvelle**

Partager Mis à jour le 09/07/2019

Procédures en cours

PPRL de Port-La-Nouvelle

PPRL de Peyriac-de-Mer

PPRL de Port-La-Nouvelle

Plan de Prévention des Risques Littoraux de Port-La-Nouvelle

A lire dans cette rubrique

- ▶ [Prescription du PPRL de Port-La-Nouvelle](#)
- ▶ [Evaluation environnementale - examen au cas par cas](#)
- ▶ [Concertation du Public](#)
- ▶ [Consultation des personnes et organismes associés](#)
- ▶ [Enquête publique du 11 juillet au 14 août 2019 inclus](#)

Le dossier d'enquête reste accessible au public mais ce dernier ne peut plus déposer d'observations.



Accueil > Politiques publiques > Sécurité et prévention des risques > Prévention des risques > Risques Naturels > Risques Littoraux > Procédures en cours > PPRL de Port-La-Nouvelle > **Enquête publique du 11 juillet au 14 août 2019 inclus**

PPRL de Port-La-Nouvelle

[Prescription du PPRL de Port-La-Nouvelle](#)

[Evaluation environnementale - examen au cas par cas](#)

[Concertation du Public](#)

[Consultation des personnes et organismes associés](#)

[Enquête publique du 11 juillet au 14 août 2019 inclus](#)

Enquête publique du 11 juillet au 14 août 2019 inclus

Article créé le 09/07/2019

Mis à jour le 09/07/2019

L'ouverture de l'enquête publique relative au Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) sur la commune de Port-la-Nouvelle a été prescrite par arrêté préfectoral n° DDTM-SPRISR-2019-014 du 13 juin 2019.

Vous trouverez l'arrêté préfectoral ci-après :

[Arrêté d'enquête publique ddtm sprisir 2019 014](#) (format pdf - 241.5 ko - 24/06/2019)

Les dates et horaires de permanences sont consultables dans l'avis informant le public de l'ouverture de l'enquête publique : [Affiche informant avis d'enquête publique](#) (format pdf - 129.5 ko - 24/06/2019)

Vous pouvez consigner vos observations et propositions sur le registre dématérialisé en cliquant [ici](#)

Le dossier d'enquête

Pièces écrites

- [Note de présentation](#) (format pdf - 4.3 Mo - 08/07/2019)
- [Rapport valant bilan de concertation](#) (format pdf - 259.3 ko - 08/07/2019)
- [Projet de règlement](#) (format pdf - 833.7 ko - 08/07/2019)

Dossier cartographique

- [Aléa 2010](#) (format pdf - 4.6 Mo - 09/07/2019)
- [Aléa 2100](#) (format pdf - 618.4 ko - 09/07/2019)
- [Carte des enjeux](#) (format pdf - 11.9 Mo - 09/07/2019)
- [Carte de zonage réglementaire - commune](#) (format pdf - 13.8 Mo - 09/07/2019)
- [Carte de zonage réglementaire - zoom](#) (format pdf - 12.7 Mo - 09/07/2019)
- [Carte de zonage réglementaire - cadastre](#) (format pdf - 7.7 Mo - 09/07/2019) Cette carte permet de faciliter la recherche des biens exposés au risque de submersion.

Partager

DEPARTEMENT DE L'AUDE (11)

COMMUNE DE PORT-LA-NOUVELLE

ENQUETE PUBLIQUE SUR
**LE PLAN DE PREVENTION DES RISQUES LITTORAUX (PPRL) SUR LA
COMMUNE DE PORT-LA-NOUVELLE**

ARRETE PREFECTORAL N°DDTM-SPRISR-2019-014 DU 13 JUIN 2019

COMMISSAIRE-ENQUETEUR
SOKORN MARIGOT, CADRE STATISTICIENNE INSEE

Procès-verbal de remise de la synthèse des observations au responsable du projet

Présents :

Le commissaire-enquêteur : Mme MARIGOT

DDTM de l'Aude : M. SIDORSKI
M. SAEZ

D'un commun accord, il a été décidé que la synthèse des observations recueillies lors de l'enquête publique qui s'est clôturée le mercredi 14 août 2019 à 16h15 sera transmise, **dans un premier temps, par voie dématérialisée** par Mme MARIGOT Sokorn, commissaire enquêteur, à M. SIDORSKI et M. SAEZ, responsables du projet et, **dans un second temps, sera suivi d'une rencontre**, organisée dans les jours suivants, au cours de laquelle le commissaire enquêteur remettra le procès-verbal de synthèse des observations.

Conformément à l'article R.123-18 du Code de l'Environnement, la maîtrise d'ouvrage, l'État représenté par la DDTM de l'Aude, dispose d'un délai de 15 jours pour produire ses observations éventuelles.

L'ensemble des observations a été répertorié dans les listes ci-jointe :

1. Présentation des observations recueillies au cours de l'enquête
2. La synthèse des observations par thèmes.

Pour la maîtrise d'ouvrage
M. SIDORSKI

L'Adjoint au Chef du Service
Prévention des Risques et Sécurité Routière

Éric SIDORSKI

le 22 août 2019

Le commissaire-enquêteur

DOCUMENT D

TABLE DES MATIERES

1	LES OBSERVATIONS RECUEILLIES LORS DE LA CONSULTATION DES PERSONNES ET ORGANISMES PUBLICS	5
1.1	LE CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'AUDE	5
1.2	LE CONSEIL REGIONAL OCCITANIE	6
1.3	LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE L'AUDE	9
2	OBSERVATIONS RECUEILLIES EN COURS D'ENQUETE	17
2.1	OBSERVATIONS ORALES RECUEILLIES LORS DES PERMANENCES ET DES RENDEZ-VOUS	17
2.2	OBSERVATIONS REÇUES PAR LETTRE	17
2.3	OBSERVATIONS CONSIGNEES SUR LE REGISTRE PAPIER	17
2.4	OBSERVATIONS DEPOSEES SUR LE REGISTRE DEMATERIALISE	18
2.4.1	<i>Anonyme</i>	18
2.4.2	<i>ECCLA, association</i>	18
3	LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	22
3.1	OBSERVATIONS SUR LE CONTENU DES DOCUMENTS	22
3.2	OBSERVATIONS PORTANT SUR LA MISE EN ŒUVRE DU PPRL	24
3.3	DES OBSERVATIONS VISANT LA CLARTE DU DOCUMENT POUR UNE MEILLEURE COMPREHENSION DU PPRL	24
4	SYNTHESE DES OBSERVATIONS CLASSEES PAR THEMES.....	29
4.1	A/ LE CADRE GENERAL DU PPRL.....	32
4.2	B/ ARTICULATION AVEC LES AUTRES OUTILS	33
4.3	C/ LES MESURES DE REDUCTION DE LA VULNERABILITE	34
4.4	D/ LA ZONE PORTUAIRE	35
4.5	E/ DEFINITIONS, GLOSSAIRE	35
5	ANNEXES AU PV DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS.....	37
5.1	OBSERVATION DU REGISTRE D'ENQUETE	38
5.2	DOCUMENT DEPOSE SUR LE REGISTRE DEMATERIALISE PAR L'ASSOCIATION ECCLA	40
5.3	LETTRE DU CONSEIL REGIONAL OCCITANIE	46
5.4	LETTRE DE LA CCI DE L'AUDE	57
5.5	TABLEAU DE SYNTHESE DES ZONES A RISQUE PRODUIT PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR.....	69

PRESENTATION DES OBSERVATIONS

La présentation ci-après constitue un résumé des observations recueillies dont vous avez déjà connaissance (les copies intégrales sont jointes en annexes).

J'ai rajouté les observations des organismes publics qui s'étaient exprimés lors de la consultation au titre du R.562-7 du code de l'Environnement et qui n'avaient pas été réceptionnées dans le délai imparti des deux mois. Les observations du Conseil Régional Occitanie ainsi que celles du Conseil Départemental de l'Aude ont été à nouveau déposées dans la phase d'enquête publique. Ce qui explique qu'elles soient reprises en détail dans ce procès-verbal de synthèse des observations.

Dans une logique de transparence pour que le public ait tous les éléments d'éclairage sur le processus décisionnel conduisant à l'approbation ou pas du PPRL de Port-la-Nouvelle, j'y ai inclus les remarques de la CCI de l'Aude.

En incluant mes observations et le tableau de synthèse des zones à risque du projet, vous avez, il me semble, l'exhaustivité des observations relatives à cette enquête publique.

1 LES OBSERVATIONS RECUEILLIES LORS DE LA CONSULTATION DES PERSONNES ET ORGANISMES PUBLICS

1.1 LE CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'AUDE

Le Département souhaite faire part de ses observations et recommandations suivantes :

DEP-1./ Le réseau routier, notamment départemental, ne figure pas sur la carte des enjeux. Le Département recommande de représenter le réseau départemental à l'instar des voies ferrées.

DEP-2./ La légende de la carte du zonage réglementaire (et celle du zoom) ne représente pas le zonage RL4 figuré en violet sur la carte. → Recommandation compléter la légende des deux cartes avec le zonage RL4.

Remarque du CE :

Cette observation se base sur la version d'avril 2019 et est sans objet puisque les cartes avaient été rectifiées dans leur version de juin 2019 avant mise en enquête publique.

DEP-3./ La carte des aléas 2100 est peu lisible.

1.2 LE CONSEIL REGIONAL OCCITANIE

Les observations, transmises par lettre, sont les suivantes :

Périmètre portuaire et zonage réglementaire

Reg-4./ La Région demande que la zone RLp doit tenir compte a minima du périmètre portuaire approuvé par arrêté préfectoral N°DDTM-SATEM-2015-004 du 12 août 2015 en tenant compte de l'arrêté préfectoral N° DDTM-SATEM-2019-003. Ce périmètre correspond aux limites terrestres et maritimes de la propriété de la Région.

Reg-5./ La Région demande à ce qu'à l'intérieur de la zone RLp, soient exclues les zones non soumises à la submersion marine suite aux aménagements effectués (les plans de recollement des ouvrages réalisés ont été transmis à la DDTM en date du 27 mars 2019).

Remarque du CE :

Les cartes ont été produites en novembre 2012 à partir du SCAN25 de l'IGN édition 2010. Celles datées de juin 2019 par la DDTM de l'Aude ont été mises à jour avec les données du SCAN25 de l'IGN, édition 2015. Les travaux d'aménagement n'apparaissent pas à cette époque.

C'est pour cette raison que la DDTM de l'Aude précise dans ces dispositions générales que la fourniture d'une topographie terrestre plus récente que les cartes du PPRL établie par un expert agréé sera prise en compte, sous réserve que des adaptations illégales du sol n'aient pas précédé le relevé.

Reg-6./ La Région demande de prévoir, une fois les travaux correspondants réalisés, que cette zone devienne une zone blanche. Une fois réalisés les travaux, les activités du port (notamment le stockage) nécessiteront des constructions que le projet de règlement interdit.

Arrêtés d'autorisations préfectorales des travaux portuaires

Reg-7./ La Région souhaite voir dans la note de présentation et dans le règlement l'ensemble des arrêtés préfectoraux autorisant les travaux portuaires.

Remarque du CE :

Les documents du PPRL n'ont pas vocation à fournir la liste des arrêtés d'autorisation de travaux sur chacune des zones du territoire défini comme bassin à risque. Les documents citent les textes réglementaires qui cadrent l'objet du document. Ainsi l'arrêté mentionné dans le règlement portant sur le parc logistique semble suffisant pour éclairer le périmètre RLp sur le bassin à risque (la partie terrestre de la commune et non la partie immergée), d'une part et d'autre part, le grand terminal n'est pas encore autorisé et de ce fait le PPRL ne peut pas encore l'intégrer.

Futures phases d'aménagement

Reg-8./ Au-delà des travaux déjà autorisés, le projet de développement portuaire prévoit d'autres étapes d'aménagement : digues, zones quai lourd dite éolien, dragage partiel, création ultérieure de môles et de quais d'accostage. Le PPRL doit intégrer ces aménagements complémentaires.

Reg-9./ Notamment, le paragraphe II-2 du règlement RLp pourrait être formulé de la façon suivante :

« Les remblaiements et exhaussements de futures étapes d'aménagements pourront être également concernés par cette dérogation dès lors qu'elles auront obtenu les autorisations nécessaires et tiendront notamment compte de la côte de l'aléa de référence. »

Pour rappel, la version du II-2 du règlement de la zone RLp soumise à enquête est la suivante :

« Par dérogation, les remblaiements et les exhaussements, dans le cadre de la création du Parc Logistique Portuaire, sont autorisés, suivant les dispositions prises selon l'arrêté préfectoral n° DREAL-SN-PEL-11-2015-003 du 17 novembre 2015.

Lorsque le règlement ne répond pas directement et explicitement au problème rencontré et qu'il convient d'interpréter les présentes dispositions, la consultation du représentant de l'État est requise. »

Le secteur La Campagne

Reg-10./ Le site au Nord de la zone portuaire abrite diverses structures en lien avec la mer. La commune est propriétaire des parcelles qui constituent ce site. Suite à un accord l'acquisition de ces parcelles et des bâtiments par la Région est en cours. Les bâtiments sont d'anciens hangars autrefois dévolus aux activités d'exploitation du sel. La Région souhaite que ce projet d'acquisition en cours soit formalisé par l'intégration de ce site dans la zone RLp sur les cartes du PPRL.

Autres remarques sur la note de présentation

Reg-11./ Chapitre 2.3 « le port » : préciser que le port accueille également des activités dédiées à la pêche et à la plaisance avec 250 anneaux.

Reg-12./ Chapitre 2.3 « le port » : les données surfaciques (117 ha) doivent être mises à jour car elles proviennent du PLU de 2013. Ce PLU de la commune a fait l'objet de deux mises en compatibilité ensuite lors de l'autorisation préfectorale donnée au projet d'extension du port.

Reg-13./ Chapitre 2.3 « le port » : être plus précis sur l'extension du port en parlant de l'ensemble des travaux autorisés. La Région propose la rédaction suivante :

« Selon le PLU approuvé le 27 décembre 2013 par la ville de Port-la-Nouvelle, la zone économique dédiée à l'activité industrialo-portuaire s'étend sur 117 ha incluant la superficie du chenal portuaire. Ce même PLU prévoyait déjà une extension de cette zone sur 51 ha supplémentaire (correspondant à une partie du parc logistique portuaire dont la « plateforme Nord »). La Région Occitanie porte sur le port un projet d'extension comprenant deux composantes. Une

composante terrestre avec la création d'un parc logistique portuaire et une composante maritime avec la création d'un nouveau bassin en eau profonde délimité par des nouvelles digues. Suite aux procédures menées pour ces deux projets, le parc logistique portuaire a été autorisé au titre du code de l'environnement par les arrêtés préfectoraux n°DREAL-SN-PEL-11-2015-003 du 17 novembre 2015 et n°DDTM-SUEDT-UFB-2015-128 du 17 novembre 2015 et le nouveau bassin portuaire par arrêté préfectoral n°DREAL/DE/DMMC-11-2018-005 du 24 octobre 2018. Une mise en compatibilité du PLU de Port-la-Nouvelle a été effectuée par la ville de Port-la-Nouvelle pour chacune des composantes du projet d'extension. »

Reg-14./ Chapitre 4.3.1 : dans le recensement et l'analyse des enjeux, il serait bon de compléter « la zone portuaire *et son projet d'extension* ».

Reg-15./ Chapitre 4.3.3 : parler des activités de pêche et plaisance du port.

Reg-16./ Chapitre 4.3.3 : Parler de EPPLN pour entrepôts pétroliers de Port-la-Nouvelle et non de Total.

Reg-17./ Chapitre 4.3.3 : Dernier alinéa, il serait bon de compléter « projet de développement de la zone portuaire *avec la création du parc logistique et du nouveau bassin portuaire* dont la vocation ... ».

Reg-18./ Chapitre 4.4 : la zone RLp n'est pas décrite. La zone RL4 est détaillée mais le zonage réglementaire n'en parle pas.

Reg-19./ Chapitre 4.5.1 : pour la zone RLp, il serait bon de préciser qu'à la suite des aménagements autorisés (remblaiements à 2,40 m NGF ou plus) et les nouvelles digues, les zones aménagées se situeront en zone blanche.

Remarque du CE : rappel de la circulaire du 11 juillet 2011 (NOR : DEVP1119962C)

« Dans le cadre de l'élaboration du projet de PPR, le principe qui doit guider l'action est qu'une zone protégée par une digue reste une zone inondable. Il s'agit d'une politique cohérente et constante de l'État, datant de la « loi de 1858 relative à l'exécution des travaux destinés à mettre les villes à l'abri des inondations » et qui a été rappelée à plusieurs reprises par l'intermédiaire de circulaires diffusées entre 1994 et 2004. »

Ainsi, la zone, sans remblaiement à 2,40 m minimum, ne peut pas devenir une zone blanche après la construction de digues, sauf cas très exceptionnel comme un ouvrage de plusieurs dizaines de mètres de large à la base et très solide ...

Autres remarques sur le règlement

Reg-20./ Dispositions générales – effets du PPRL (page 4) : préciser que le règlement s'impose aux projets susceptibles d'être réalisés.

Reg-21./ Dispositions générales – contenu du règlement : dans le titre 1, la zone RLp n'est pas décrite. La zone RL4 est inexistante sur les plans de zonage.

Reg-22./ Article 1 : les items relatifs aux campings sont inutiles.

Reg-23./ Article II.5.a : en zone portuaire, l'ensemble des stockages est réalisé sur les terre-pleins situés au niveau du sol naturel. Il est impossible de prévoir des stockages à au moins 0,20 m. Cet article doit disparaître.

Autres remarques sur la carte du zonage réglementaire.

Reg-24./ La Capitainerie est bien comprise dans les limites administratives du port tandis que la carte semble l'en exclure. L'ensemble du bâtiment correspond précisément à un usage nécessitant la proximité immédiate de l'eau et donc doit bien relever du règlement RLP.

1.3 LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE L'AUDE

Dans son préambule, la CCI de l'Aude rappelle que la Région Occitanie réalise une importante extension de l'infrastructure du port de commerce de Port-la-Nouvelle. A cet effet, un partenariat Public-Privé (PPP) prendra forme à travers la création d'un organisme nommé SEMOP dont la mise en place est prévue au 1^{er} janvier 2021. Le SEMOP interviendra pour la construction et la gestion des futurs terminaux.

Les remarques et commentaires de la CCI de l'Aude se situent dans ce contexte d'anticipation.

Elle rappelle le phasage des travaux :

	Financiers	Autorisation des travaux
Phase 1A	Région OCCITANIE	Oui (enquête publique validée)
Phase 1B	SEMOP	
Phase 2	(Région + investisseurs privés)	Pas encore (soumis à nouvelle enquête)

Source : dossier d'enquête, avis de la CCI de l'Aude.

Remarque du CE

Les travaux d'aménagement autorisés par l'**arrêté préfectoral de 2015**, concerne le **parc logistique** du port de commerce et se font en deux phases : la plateforme Nord sur une surface de 20,6 ha avec les voies d'accès à la plage de la Vielle Nouvelle et les aires de stationnement (phase 1), puis l'aménagement de la plateforme logistique sur une surface de 80 ha (phase 2).

Le remblaiement de la zone devra être à la côte minimum de +2,40 m NGF afin de prendre en compte le risque inondation et submersion marine.

Les travaux d'aménagement autorisés par l'**arrêté préfectoral de 2018**, concerne une **extension du port**: nouveau bassin au Nord, nouvelle digue de protection, prolongement de l'actuelle digue Sud, la zone de « colis lourds », terre-plein de 15 ha et remblaiement de 10 ha dans la partie Nord des aménagements notamment. Ces travaux se dérouleraient en trois étapes.

- **CCI-25./** La plateforme Nord du parc logistique est déjà à +2,40 m NGF. La CCI demande que les cartes soient mises à jour.

- **CCI-26./** Dès 2019, les travaux des digues et le quai destiné aux « colis lourds » pour le projet d'éoliens offshore débuteront. Le quai est prévu à +2,60 m NGF.
- **CCI-27./** En 2021, la SEMOP prendra en charge la construction du premier terminal vrac liquide à +3,10 m NGF, un premier poste navire pour les trafics liquides et le début de l'aménagement de la zone industrielle (ou port logistique).
- **CCI-28./** La phase 2 (non encore soumise à enquête) concernera la construction d'un grand terminal vrac dont la côte sera située entre +2,60 m et +3,10 m NGF.
- **CCI-29./** Les travaux d'extension concernent le port de commerce. Le règlement de la zone RLp doit être compatible avec les activités portuaires commerciales au sein de ces espaces.
- **CCI-30./** La CCI de l'Aude insiste sur la nécessité d'une bonne visibilité du potentiel du futur port pour les futurs investisseurs de la SEMOP, notamment en termes de contraintes. Elle rappelle que l'absence de contraintes majeures est de nature à rassurer les futurs investisseurs.
- **CCI-31./** La CCI pense que le PPRL doit tenir compte des travaux à venir car le projet global est connu.
- **CCI-32./** Même si la phase 2 peut être encore modifiée lors de la procédure d'enquête publique sont connus, cette prise en compte des travaux à venir dans le PPRL faciliterait le travail de mise à jour suite à l'enquête publique. La lecture du règlement serait grandement simplifiée avec des cartes et un zonage mis à jour avec les dernières données.
- **CCI-33./** Les travaux d'extension du port ont été approuvés par arrêté préfectoral en 2018. Le PPRL devrait les prendre en compte.
- **CCI-34./** La zone d'extension du port est décrite sur les cartes comme « soumise à l'action mécanique des vagues » mais sera protégée par des digues.
- **CCI-35./** Les zones en aléa fort sur les anciens salins (zone logistique) sera aménagée en future zone industrielle à une côte de +2,40 m NGF. La zone ne sera plus en aléa fort.
- **CCI-36./** La CCI propose la formulation suivante : (Page 44 du règlement) « la zone RLp correspond à la zone pouvant être soumise à la submersion marine (quel que soit le niveau d'aléa), dans le secteur de la zone d'activité portuaire existante et son extension, en cours de réalisation *future délimitée par le Domaine Public Maritime.* »
- **CCI-37./** La CCI propose la formulation suivante : (Page 44 du règlement) « Par dérogation et afin de permettre la continuité *et le développement des activités de l'activité* de la zone portuaire existante *et future*, sont autorisées les constructions, extensions ou aménagements nécessaires aux activités et à leur exploitation nécessitant la proximité immédiate de la mer. » → le port doit former un tout.
- **CCI-38./** La CCI propose la formulation suivante : (Page 44 du règlement) « Les activités telles que la pêche, ~~les services portuaires,~~ la conchyliculture, *le stockage et*

l'ensemble des opérations de manutention et de logistique portuaires du port de commerce ainsi que ou encore les activités nautiques liées à la plage et à la plaisance, y compris leurs équipements et installations, ne peuvent se situer que sur des espaces proches de la mer. Ces espaces étant directement exposés aux tempêtes marines, ces activités, équipements et installations sont donc soumises à l'aléa, bien souvent fort. Pour autant, elles doivent pouvoir exister en bord de mer. »

- **CCI-39./** La CCI considère que les affouillements (creusage) et les exhaussements (surélévation) doivent être autorisés dès lors qu'il s'agit de projet en lien avec les activités portuaires (ex : réservoirs enterrés de produits liquides ou gaziers, fosses d'atelier).
- **CCI-40./** Sur les stockages et dépôts autres : le fait d'interdire par défaut les stockages peut dérouter les opérateurs. La CCI propose que le règlement soit le plus ouvert possible afin de ne pas limiter les futurs projets.
- **CCI-41./** Sur les décharges : la CCI rappelle par précaution que les activités portuaires comprennent dans leur fonctionnement
 - Des stockages de matériaux (ferraille, verre, déchets industriels banals liés aux industries de transformation, de revalorisation ou de l'énergie). Ces matériaux sont des marchandises régulièrement transportées par les navires et exploités dans les ports.
 - Le ramassage de déchets de bord qui nécessite le stockage temporaire dans des équipements prévus à cet effet des poubelles des navires avant enlèvement.
 - La collecte et le stockage temporaire de résidus de cargaisons, balayures de quai, marchandises variées.
 - La collecte et le stockage dans des installations spéciales avant enlèvement des eaux grises ou noires des navires.
 - La récupération et le traitement dans des installations spéciales des eaux de ballast des navires.
 - Par ailleurs, une zone verte existe sur le port. Elle est exploitée comme une déchèterie de proximité (avec des bennes de tri sélectif). Ce type de zone se multipliera probablement avec l'agrandissement du port.
- **CCI-42./** La CCI rappelle que les pilotis désignent des pieux enfoncés dans le sol et sont destinés à soutenir une construction hors de l'eau ou au-dessus du sol. Concernant la zone portuaire, la CCI recommande de prévoir
 - A terre, le cas de bâtiments tels que des garages/parkings aériens (importations de véhicules).
 - Dans le futur bassin, l'utilisation de navires, plateformes ou ascenseurs de type « jack-lift ».

Constructions nouvelles, extensions autorisées

II. 3 - Constructions nouvelles, les extensions*, démolition / reconstruction* :

- sous réserve que le niveau des planchers créés et constitutifs de **surface de plancher de la construction*** soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit + 2,60 m NGF.
- **Toutefois** en fonction des caractéristiques spécifiques de l'activité, cette cote pourra être adaptée au niveau +0,20m par rapport à la **cote moyenne*** du **terrain naturel***.
- La reconstruction d'un bâtiment pourra être admise **par dérogation**, même si le sinistre est la conséquence d'une submersion marine ou de l'action mécanique des vagues, si celui-ci est à usage strict à l'activité portuaire. La reconstruction devra respecter la réglementation des constructions nouvelles (voir ci-dessus).

Source : règlement du PPRL- avril 2019, page 45

- **CCI- 43.** / Dans un port de commerce, l'objectif est de capter des trafics de marchandises. Ainsi, sauf cas particuliers (comme des bâtiments destinés à un stockage particulier comme un entrepôt frigorifique), les opérateurs s'équipent souvent d'installations polyvalentes pour être capables de traiter un large éventail de marchandises. La notion de « **caractéristiques spécifiques** » impliquerait de décrire des caractéristiques (produit, filière) précises qui ne sont ainsi pas connues à l'avance. La disponibilité des surfaces de stockage est un critère important pour capter le flux de marchandises. Dans un entrepôt de vracs à secs (donc avec des murs porteurs), l'opérateur pourra également y déposer du talc ou de la potasse. Il ne faut ainsi pas donner l'obligation de nommer précisément un produit ou une filière pour ne pas entraver le fonctionnement d'un port de commerce.
- **CCI-44.** / La CCI rappelle que les **hangars** ont des seuils au même niveau que le sol fini ou les quais des terminaux. **La surélévation de +0,20 m** par rapport à la côte de +2,40 m NGF est difficilement envisageable pour des raisons de fonctionnement des hangars. Si cela doit se faire, alors de lourds travaux d'aménagement devront être déployés.

Remarque du CE :

Les autorisations des travaux d'aménagement de la zone logistique portuaire ont été accordées avec un remblaiement du terrain à une hauteur de +2,40 m NGF minimum afin justement de prendre en compte le risque inondation par submersion marine. Il s'agit de la côte du terrain naturel. La couche de revêtement venant par-dessus offrira une côte de +2,60 m minimum. La question de la surélévation des hangars devient sans objet.

Concernant la zone du port actuel, même si le terrain naturel est en dessous de la côte +2,40 NGF, l'épaisseur du revêtement est déjà de +0,20 m. Les hangars dans le vieux port ne nécessitent pas de travaux d'aménagement.

Aménagements autorisés

II. 4 - Aménagements :

Les rez-de-chaussée seront obligatoirement surélevés de 0.20 m par rapport au terrain naturel lorsqu'ils sont utilisés comme garages, lieux de chargement-déchargement ou locaux indispensables pour assurer l'accès aux bâtiments.

De même, les planchers nécessaires **à l'accueil du public et à l'activité commerciale** sont admis à une cote inférieure à la crue de référence sans être inférieure au terrain naturel et sous réserve :

- qu'il existe ou que soit créé un espace refuge suffisant (10% au moins de la surface de plancher totale et dans le cas d'un ERP, 1 m² minimum par effectif déclaré). Ce refuge qui doit donner accès vers l'extérieur peut être constitué de bureaux, salles de réunion mais aussi d'une terrasse même non couverte. Ce refuge doit être accessible de l'intérieur
- que les stocks soient constitués hors d'eau.
- de mise hors d'eau de tous les équipements sensibles et électriques.
- d'utilisation de matériaux insensibles à l'eau pour les parties susceptibles d'être inondées.
- de mise en œuvre de dispositifs étanches pour les accès (atardeaux, portes étanches, ...).

Source : règlement du PPRL- avril 2019, page 45

- **CCI-45./** Surélévation de 0,20 m par rapport au **terrain naturel**. De quel terrain naturel parle-t-on ?
- **CCI-46./ Dispositifs étanches :** la CCI fait remarquer qu'aucun hangar dans les ports européens sont équipés de portes étanches. Les investisseurs ne comprendraient pas cette obligation. Cette obligation doit être retirée.

Remarque du CE :

Le II.4 autorise :

- d'une part d'un rez-de-chaussée obligatoirement surélevé de +0,20 m par rapport au terrain naturel lorsque les aménagements et les constructions sont utilisés comme garage, lieux de chargement-déchargement ou locaux indispensables pour assurer l'accès aux bâtiments.

- d'autre part, les planchers nécessaires à l'accueil du public et à l'activité commerciale (ex : boutiques) dont la cote est inférieure à la crue de référence mais sans être inférieure au terrain naturel sous certaines réserves dont celle de mettre en œuvre des dispositifs étanches pour les accès. L'objectif du PPRL est bien de protéger les personnes.

Stockage de matériaux et pratiques diverses autorisés

II. 5 - Stockage de matériaux et pratiques diverses

dans la mesure où ils satisfont aux dispositions et règles édictées dans le cadre des procédures dont ils relèvent (conformément au Code de l'Environnement et aux autorisations ou déclarations au titre des installations classées pour la protection de l'environnement).

a – stockage de produits autorisés, produits polluants et inertes :

- qu'une étude d'impact démontre qu'ils ne constituent pas de risque significatif pour la sécurité et la santé des personnes en cas d'entraînement ou de dilution par une submersion, ainsi que son innocuité sur le milieu.
- que le niveau de stockage soit situé au moins 0,20 m au-dessus du sol naturel.
- les dépôts provisoires, pour une durée maximale de deux ans, dont l'étude d'impact devra démontrer qu'ils ne constituent pas de risque significatif pour la sécurité et la santé des personnes en cas d'entraînement ou de dilution par une submersion, ainsi que son innocuité sur le milieu.

b - cuves de stockage enterrées :

sous réserve qu'elles soient solidement arrimées à des massifs béton ancrés dans le sol évitant tout risque de flottaison.

c - cuves de stockage non enterrées (hors cuves stockage des produits pétroliers) :

sous réserve qu'elles soient solidement arrimées à un massif en béton ancré dans le sol, dont la surface sera située au minimum 0,20 m au-dessus du sol naturel.

Source : règlement PPRL- avril 2019, page 46

- **CCI-47./** La CCI souhaite que les prescriptions du PPRL permettent la continuité des trafics existants sans avoir à produire de nouvelles études de danger (ICPE). Les délais d'instruction ICPE, les coûts des études (non proportionnés aux volumes des flux, l'évolution réglementaire (avec des durcissements de critères) rendent difficiles la gestion du port et la recherche d'investisseurs. La CCI pense en effet que le PPRL gagnerait à accepter des situations antérieures.
- **CCI-48./** La CCI s'interroge sur l'interdépendance entre les prescriptions du PPRL et la réglementation ICPE. La CCI craint en effet que la complexité des contraintes apportées de la confusion réglementaire dans l'instruction des dossiers.
- **CCI-49./** Si le PPRL n'est qu'une question d'altimétrie, l'étude des risques inhérents à la dilution des produits et marchandises entreposés ne devrait pas poser de problème dès lors qu'ils sont localisés dans des zones.
- **CCI-50./** Les dépôts provisoires pour une **durée maximale de 2 ans** : la CCI demande d'éviter d'introduire une notion de « **dépôts provisoires** ». En effet, une des fonctions d'un port est le stockage de marchandises pour des durées qui varient en fonction de paramètres (prix du marché par exemple). La durée de stockage peut dépasser 2 ans

pour des marchandises gérées par des marches de négoce ou pour des matières premières.

- **CCI-51./ Cuves de stockage enterrées** : la CCI demande que la notion de « cuve » soit définie afin de ne pas les confondre avec les bacs, réservoirs, sarcophages, silos utilisés pour le stockage de marchandises. La CCI rappelle que le port actuel présente des aires de lavage, de débourbeurs, déshuileurs qui ne peuvent être ancrés à des massifs en béton.
- **CCI-52./ Cuves de stockage non enterrées** (hors cuves de stockage des produits pétroliers) : la CCI signale qu'il faut également prévoir le cas de stockage de gaz et de produits liquides non pétroliers (chimie et liquides alimentaires, par exemple).

Définition de typologie d'activités

ACTIVITÉS PARTICIPANT AU SERVICE PORTUAIRE

Au sens du présent règlement, la zone portuaire doit être considérée comme la zone délimitée par un périmètre administratif et dans lequel interviennent des autorités publiques spécifiques investies de différentes missions et notamment l'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ou de façon plus générale le bon fonctionnement du port.

Dans ces zones, il apparaît que certaines activités (installations ou ouvrages) sont indispensables au bon fonctionnement du port, notamment pour des raisons de sécurité ou de facilité de la navigation ou d'exploitation de la zone.

Les activités participant au service portuaire sont les suivantes :

a/ Activités générales

- Capitainerie,
- Ateliers navals (réparation / entretien des bateaux),
- Stations de dégazage et de déballastage des navires,
- Stations des activités de remorquage, de lamanage, etc.,
- Postes de gardiennage,
- Quais et bassins.

b/ Activités de chargement / déchargement et activités connexes

- Portiques, cavaliers,
- Grues,
- Bras de chargement / déchargement,
- Outillage des quais : chouleurs, camions, nacelles, chariots élévateurs, etc...,
- Aires ou entrepôts de transit des marchandises ou conteneurs directement liés aux installations de chargement / déchargement portuaires.

Les activités autres que celles directement liées aux opérations de chargement ou de déchargement ne sont pas considérées comme des activités connexes. A titre d'exemple, les activités intervenant sur le conditionnement des marchandises ou des conteneurs ne sont pas des activités connexes.

Source : règlement PPRL-avril 2019, page 64

- **CCI-53./** Pour simplifier et éviter d'autres interprétations, la CCI suggère de les supprimer entièrement. Est-ce utiles de séparer les activités (a : activités générales et b/ activités de chargement/déchargement et connexes) ?

- **CCI-54./** Périmètre administratif : il existe (=DPM)
- **CCI-55./** Autorités publiques : intégrer l'ensemble des entreprises privées qui sont les acteurs des ports de commerce, pêche et plaisance.
- **CCI-56./** Activités générales : ajouter *pilotage*.
- **CCI-57./** Activités de chargement/déchargement : rajouter la notion de *terminaux* et de *postes navires (liquides)*, rajouter *et tout dispositif de chargement, déchargement et de manutention* car il en existe énormément (tapis et bandes transporteuses, systèmes pneumatiques, déchargeurs mécaniques, etc.).
- **CCI-58./** La CCI suggère la formulation suivante :

Activités générales, telles que

- Capitainerie,
- Ateliers navals (réparation / entretien des bateaux),
- Stations de dégazage et de déballastage des navires,
- [...]

b/ Activités de chargement / déchargement et activités connexes, telles que

- Portiques, cavaliers, grues,

Source : réponse de la CCI de l'Aude, page 9

- **CCI-59./ Transit de marchandises ou conteneurs** : l'expérience a montré que sur certains dossiers ICPE, des discussions ont porté sur la notion de *transit* et celle de *durée de stockage*. Des stockages étaient autorisés par la DREAL du moment qu'il s'agissait de stockages temporaires en attente de chargement (stockage court et risque limité). La définition du transit est multiple (passage, transfert d'un mode de transport à un autre, ...) mais n'est pas attachée à une notion de durée. La CCI pense toutefois qu'en elle-même la formulation est juste (*aires ou entrepôts de transit des marchandises ou conteneurs directement liés aux installations de chargement / déchargement portuaires*) mais appréhende un lien présumé avec les procédures d'autorisations ICPE récemment accordées. La CCI propose le terme de *passage*.
- **CCI- 60. / Directement liés aux installations de chargement / déchargement portuaires** : faut-il comprendre que des activités portuaires qui ne seraient pas directement liés aux opérations (et installations?) de chargement ou de déchargement sont exclues de la définition et donc exclues des espaces et zones indispensables au trafic maritime ? Or beaucoup de combinaisons sont possibles dans les opérations de chargement et déchargement et plus généralement dans la chaîne logistique maritime : manutention des navires, des trains, des camions ou des barges fluviales. Ces opérations peuvent se réaliser sur des terminaux, sur des sites industriels ou des sites logistiques, généralement situés en arrière des quais.
- **CCI- 61. / Autres que celles ...** : la CCI insiste sur la logique d'une interdiction/ restriction par défaut.
- **CCI-62./ A titre d'exemple ...** : dans la pratique, les exemples cités font partie des opérations de manutention au sens large. L'emportage et le dépotage de marchandises, ainsi que le calage, la fumigation et d'autres opérations similaires, peuvent se faire en même temps que les opérations de manutention de navires.

Exemple de Port-Vendres : des conteneurs de fruits pleins sont débarqués, dépotés et rembarqués vides au cours de l'escale. La CCI alerte sur le fait que de telles opérations sont courantes et ne doivent pas être exclues.

2 OBSERVATIONS RECUEILLIES EN COURS D'ENQUETE

Les observations sont référencées par le commissaire-enquêteur avec le préfixe qui informe sur la source, suivi d'un numéro.

- O pour oral
- L pour lettre/courrier
- RP pour registre papier
- RD pour registre dématérialisé

Les observations d'une même personne sont éclatées en indice (ex : O-4.1, O-4.2) si les sujets abordés sont différents.

2.1 OBSERVATIONS ORALES RECUEILLIES LORS DES PERMANENCES ET DES RENDEZ-VOUS

Deux permanences du commissaire enquêteur ont été prévues dans l'arrêté d'organisation de l'enquête publique.

Aucune personne ne s'est présentée lors des permanences et n'a souhaité prendre un rendez-vous avec le commissaire enquêteur.

2.2 OBSERVATIONS REÇUES PAR LETTRE

Deux lettres sont parvenues en mairie et destinées au commissaire enquêteur : le Conseil Régional de l'Occitanie (référéncée Reg-n./) et le Conseil Départemental de l'Aude (référéncée Dep n./) ont transmis à nouveau leurs observations et avis qui avaient réceptionnés hors délai lors de la phase de consultation préalable à l'ouverture de l'enquête publique. Ces lettres ont été jointes au registre d'enquête papier. Étant donné que ces documents figuraient déjà dans le dossier d'enquête, ces observations étaient également consultables sous forme dématérialisée.

2.3 OBSERVATIONS CONSIGNEES SUR LE REGISTRE PAPIER

Seulement **une personne** a consigné ses observations sur le registre d'enquête.

RP-63. / Le 26/07/2019, **Mme UCHAN** (Sigean) a consigné ses observations. Le commissaire enquêteur ne comprend pas ses observations. La déposition figure en annexe de ce procès-verbal de synthèse.

2.4 OBSERVATIONS DEPOSEES SUR LE REGISTRE DEMATERIALISE

Une personne anonyme a déposé une observation le 11/08/2019 et l'association ECCLA, localisée à Narbonne a déposé un document le 13/08/2019.

2.4.1 ANONYME

RD-64. / **Anonyme.** Dans le règlement du PPRL de PORT LA NOUVELLE, il serait opportun de préciser le type de clôture correspondant à un seuil de perméabilité supérieur à 80 % admis par la réglementation.

2.4.2 ECCLA, ASSOCIATION.

RD-65. / ECCLA accueille avec satisfaction l'enquête publique du PPRL de Port la Nouvelle, l'un des derniers du département de l'Aude, après les PPRL de Narbonne, Gruissan, Fleury d'Aude et Leucate approuvés depuis 2016. Il reste encore des PPRL moins prioritaires car ne se situant pas directement sur la mer comme ceux de Bages, La Palme ou Peyriac de Mer.

RD-66. / ECCLA souligne l'absence d'étude d'impact. L'association regrette cette décision de l'Autorité Environnementale.

« C'est bien dommage car, entre la Réserve Naturelle Régionale de Sainte Lucie qui jouxte le port et l'étang de Bages Sigean, l'environnement naturel est exceptionnel. Bien sûr l'impact violent attendu n'est pas spécialement lié au PPRL, mais plus aux travaux à venir du 'très grand port' ».

RD-67. / le niveau marin de référence. L'association se félicite de la prise en compte du réchauffement climatique sur le niveau d'élévation de la mer.

RD-68. / la hauteur d'eau pour l'aléa fort élevée. L'association souligne que le seuil de 50 cm de hauteur d'eau permettant de qualifier un aléa de fort ou de modéré n'entraîne pas de contestation. Cependant l'association considère que ce seuil de hauteur d'eau est élevé. En effet, même un sportif avec une hauteur d'eau de 50 cm et un courant fort inhérent en cas de submersion marine, aura du mal à se déplacer. Une voiture à l'arrêt peut se mettre en mouvement.

RD-69. / détermination du zonage. ECCLA note que tout le port et son extension font l'objet d'une zone spéciale avec une réglementation particulière indépendamment des aléas.

RD-70. / L'association remarque que la réglementation en zones urbanisées sont plus souples que ceux en zones rurales. De ce fait la détermination de la zone urbanisée en continu (ZUC) est importante et a fait l'objet de discussion entre la commune et l'État. L'un cherchant à

préserver un maximum de possibilité de construction et l'autre tentant de limiter la construction pour ne pas accroître les risques.

RD-71./ L'association rappelle que les zones AU (à urbaniser) du PLU sont intégrées dans la ZUC du projet de PPRL. Ces cartes d'aléas avaient déjà été produites en novembre 2012 et fournies lors de l'élaboration du PLU pour une prise en compte.

RD-72./ ECCL fournit une carte IGN de la commune de la fin des années 80 sur laquelle le secteur des Estagnols apparaît en zone humide. Ce secteur est aujourd'hui urbanisé après remblaiement et est en aléa modéré.

RD-73./ l'association note que des zones sans risque aujourd'hui sont en zone RL4, donc en aléa modéré en 2100. Il reste donc du temps pour améliorer les précautions.

RD-74./ Le centre hospitalier. ECCLA rappelle que le centre était en zone humide et une partie l'est encore. L'association observe qu'il suffit de remblayer un terrain pour changer de catégorie et renvoyer l'inondations chez le voisin.

La zone portuaire

RD-75./ La zone portuaire. Cette zone est très importante et fait l'objet d'une seule zone RLp. Dans cette zone, la priorité est clairement donnée à l'activité économique.

RD-76./ La zone portuaire. ECCLA commente les remarques de la Région Occitanie sur le projet de PPRL qui s'inquiète que ce PPRL puisse limiter les capacités de développement de son « très grand port ».

RD-77./ La zone portuaire. Sur la demande de la Région portant sur le fait que la partie non inondable soit exclue de la zone RLp, l'association pense que la demande est légitime.

RD-78./ La zone portuaire. Sur la demande de la Région portant sur le fait qu'après travaux, les zones devenues non inondables sortent également de la zone RLp, l'association note des remblaiements en vue.

RD-79./ La zone portuaire. Sur la demande de la Région que « tout soit fait pour ne pas inquiéter les investisseurs du port », l'association ne fait qu'observer la phrase sans émettre d'avis.

RD-80./ La zone portuaire. ECCLA note que la phrase de l'État « conformément à la jurisprudence, la fourniture d'une topographie terrestre plus récente rattachée au NGF et établie par un expert agréé, sera prise en compte, sous réserve que des adaptations illégales du sol n'aient pas précédé le relevé » est de nature à rassurer la Région puisque les terrassements sont autorisés sur la zone portuaire.

RD-81./ Zone portuaire. ECCLA ajoute que la phrase dans la zone RLp « Par dérogation, les remblaiements et les exhaussements, dans le cadre de la création du Parc Logistique Portuaire, sont autorisés. » signifie que la Région peut remblayer autant qu'elle veut et mettre ainsi carrément hors aléa les zones qui l'intéressent.

RD-82./ Zone portuaire. L'association rappelle qu'il existe 4 usines SEVESO seuil haut dans la zone portuaire avec un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) qui reste opérationnel même si sa mise en œuvre complète n'est pas encore achevée.

Position de l'association ECCLA

RD-83./ ECCLA accueille positivement tout nouveau PPRL, même s'il est « conciliant » pour pouvoir être adopté sans recours juridique.

RD-84./ L'association considère que c'est une première étape pour faire prendre conscience qu'il n'est pas possible de poursuivre comme ces dernières décennies.

Remarque du CE :

Le CE s'interroge sur le complément d'objet direct : « ... de poursuivre » quoi ?

RD-85./ ECCLA rappelle sa forte opposition à toute construction dans les « dents creuses » en zone RL1 d'aléas forts en zone urbaine. Si ces espaces ne sont pas encore construits, il faut les laisser libres pour l'écoulement des eaux lors des inondations. Cette opposition est d'autant plus affirmée que le niveau de submersion dans les dents creuses ne doit pas dépasser 1,50 m, ce qui est « énorme » !

RD-86./ ECCLA avait déjà été alertée sur des constructions dans des zones inondables justifiées par un principe de dent creuse, même sans présence de bâtiment autour de la parcelle.

Remarque du CE :

Dent creuse sans présence de bâtiment autour de la parcelle ... ?

RD-87./ L'association est consciente de la contrainte que représentent pour les communes les risques d'inondations, mais considère qu'il n'est pas possible de continuer comme les 30 dernières années. Le nombre de catastrophes naturelles s'élève à une dizaine en 30 ans sur la commune de Port-la-Nouvelle.

Remarque du CE :

Le CE s'interroge sur la compréhension de cette observation : « il n'est pas possible de continuer ». Est-ce qu'il n'est pas possible d'urbaniser ? ou de construire ?

(catastrophes naturelles)

RD-88./ L'association souhaite insister sur l'information du public concerné par le PPRL. Elle pense qu'il serait utile que la commune communique largement sur le sujet : cartes affichées en mairie en grand format montrant les zonages, mise en ligne de ces cartes sur le site de la commune, mais aussi publication régulière dans les bulletins municipaux avec possibilité pour les citoyens d'interroger les services d'urbanisme.

RD-89./ ECCLA regrette que la commune n'ait pas donné plus d'informations sur cette enquête publique. En allant sur le site de la mairie, dans la partie actualité, il n'y a rien sur l'enquête publique en cours.

RD- 90. / Concernant les autorisations d'extension, l'État préconise que les planchers nouvellement construits soient à 20 cm au-dessus du niveau marin de référence de 2100. ECCLA pense que cette mesure est parfaite pour la sécurité mais... comme elle est complexe à mettre en œuvre, des dérogations suivent sauf pour l'hébergement.

RD-91. / Mais pour tous les autres bâtiments (industriel, commercial, agricole, camping...) il peut y être largement dérogé par des batardeaux et la création d'un espace refuge.

RD-92. / ECCLA considère, de façon générale, qu'il est souhaitable que les extensions se traduisent plutôt par un étage supplémentaire faisant office d'espace refuge) que par une extension au sol.

RD-93. / Pour les bâtiments résidentiels existants, ce PPRL est aussi une charge pour les propriétaires car il oblige à toute une série de mesures.

RD-94. / Obligations pour les propriétaires. Un diagnostic de vulnérabilité suivi de mesures parfois simples et de bon sens comme bien arrimer les bouteilles d'hydrocarbures, mais aussi de mesures plus coûteuses comme installer des batardeaux ou créer un espace refuge (6 mètres carrés de base plus 1 mètre carré par personne).

RD-95. / L'association remarque que mot refuge apparaît 52 fois dans le règlement, preuve qu'il est considéré comme essentiel, mais considère pour autant plutôt complexe à mettre en œuvre. Des aides pour les études et les travaux sont disponibles, elles peuvent aller de 40 à 80% pour les particuliers. ECCLA pense que si ce PPRL doit vraiment servir à améliorer la sécurité, une information des propriétaires sera indispensable.

RD- 96. / ECCLA rappelle que les particuliers doivent être alertés en cas de risque de submersion afin de penser à mettre la voiture dans un site hors inondation largement avant le début des submersions. En effet nombre d'accidents mortels ont eu lieu quand des personnes sont parties trop tard pour tenter de mettre leur voiture en sécurité.

RD-97. / L'association n'a pas trouvé sur le site de la commune un PCS, un plan communal de sauvegarde. Dans les 2 ans après l'adoption du PPRL, la commune doit mettre en place un PCS ou adapter le sien si elle en a un. La commune de Port-la-Nouvelle a mis sur son site Internet un DICRIM, Document d'Information Communale sur les Risques Majeurs. L'association rappelle que DICRIM et PCS ont des rôles différents.

RD-98. / ECCLA constate que la grande majorité des communes audoises ont déjà un PCS car seules 20% des communes n'ont pas de risques naturels.

RD-99. / ECCLA pense qu'une zone refuge collective devra être créée et son existence et son emplacement bien diffusés auprès des habitants.

RD-100. / ECCLA s'étonne que le milieu rural soit plus réglementé que le milieu urbain. Elle remarque que le milieu rural fait office de champ d'expansion des crues pour préserver les zones urbaines.

3 LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

3.1 OBSERVATIONS SUR LE CONTENU DES DOCUMENTS

- **CE-101./** La justification du choix de la zone exposée aux risques littoraux ne figure pas dans la note de présentation. Elle est supposée correspondre aux limites du territoire communale de Port-la-Nouvelle. Cependant, le territoire d'une commune littoral s'étend jusqu'à 12 milles en mer. Or le PPRL ne vise que sa partie terrestre.
- **CE-102./** Les enjeux permettent de déterminer les risques en les croisant avec les aléas. La note de présentation présente les enjeux environnementaux mais ne présente pas de la même façon les enjeux économiques et autres de la commune. La note de présentation parle de la caractérisation des enjeux mais pas de son recensement.
- **CE-103./** Les enjeux du PPRL concernent la sécurité des populations, la protection des milieux naturels et la préservation des terres agricoles. Cette articulation est à trouver sur un territoire. Où positionne-t-on le curseur à Port-la-Nouvelle ?
- **CE-104. /** Ce positionnement est délicat à trouver avec un développement économique des territoires littoraux, recherché et souhaitable pour la population en termes d'emplois, notamment. Cet équilibre doit être compris par la population et par les acteurs du développement pour une meilleure acceptation et lecture du PPRL. Il faudrait l'aborder dans la note de présentation (la doctrine de l'État ?)
- **CE-105./** Le choix de se baser sur deux niveaux d'aléas déroute le lecteur. Pourquoi ne pas prendre directement l'aléa de référence 2100 ?
- **CE-106./** Le changement climatique est pris en compte dans les deux niveaux de référence : l'aléa 2010 intègre le changement climatique par une élévation du niveau de +20 cm et l'aléa 2100 intègre également le changement climatique par une élévation de +40 cm. Si l'on doit comprendre que les deux aléas sont indépendants, pourquoi la côte de l'aléa 2100 est de +2,40 m NGF au lieu de +2,20 m NGF (= 2,00 m - 0,20 m + 0,40 m) ?
- **CE-107./** La notion de hauteur d'eau de submersion en pages 21 et 22 de la note de présentation : cette notion est importante car elle conditionne l'instruction d'un projet. Le lecteur n'est jamais certain d'avoir compris. Pourquoi ne pas la nommer "h" comme dans les tableaux de la page 22 ? Dans ces tableaux, les seuils affichés de 1,50 m / 1,90 m / 2,00m / 2,40 ne sont pas expliqués. On retrouve les 2 m de l'aléa 2010 et les 2,40 m de l'aléa 2100 mais les quid des autres seuils ? Le lecteur qui cherche à comprendre peut imaginer que 1,90 m = 2,40 - 0,50 m mais ce n'est pas explicite pour un public non averti. Il en est de même pour les 1,50 m = 2,00 - 0,50 m. Par ailleurs, en page 16 du règlement, la phrase "sous réserve que la hauteur de submersion engendrée par l'aléa marin de référence ..." n'est pas facile à comprendre. "ne soit pas supérieur à 1,50 m" ...
- **CE-108./** La notion de vulnérabilité mériterait de figurer dans la note de présentation, au chapitre 3.1 avec l'aléa, l'enjeu et le risque, d'autant plus que c'est un critère important pour le règlement.

- **CE-109./** La zone RLh correspond à la zone exposée au déferlement des vagues. La figure dans le chapitre 3.3 (page 18) de la note de présentation donne les termes anglais de set-up et run-up. Le texte en haut de la page 19 parle de « jet de rive ». Il faut faire la traduction pour le lecteur.
- **CE-110./** La zone portuaire RLp n'est pas mentionnée dans le tableau synthétique de la note de présentation (page 25). Elle n'apparaît pas non plus dans le règlement en page 5 alors qu'on mentionne la zone blanche.
- **CE-111./** Sur la carte du zonage règlementaire la zone RLh empiète sur la partie marine du territoire.
- **CE-112./** Page 13 de la note de présentation, vous écrivez 30 000 habitants. Préciser la source. Pour une commune dont le parc de logements est de 7507 logements il est difficile d'héberger 30 000 « habitants » en période estivale. Même en y ajoutant la capacité des 900 emplacements des campings. Je suppose que ce ne sont pas des habitants mais des "fréquentations", termes utilisés dans les statistiques de tourisme. Si l'on veut quantifier la capacité des réseaux pour faire face aux besoins en période estivale, on cherchera à estimer la population dite "présentielle" (population présente à un moment/jour donné).
- **CE-113./** La note de présentation doit respecter les dispositions de l'article R.123-8 du code de l'environnement sur la composition du dossier d'enquête publique : comme il n'y a pas d'évaluation environnementale, la note de présentation devrait contenir les coordonnées du responsable du PPRL, l'objet de l'enquête et les principales caractéristiques du plan, un résumé des raisons (sous l'angle environnemental) pour lesquelles le PPRL est soumis à enquête publique.
- **CE-114. /** Page 13 de la note de présentation, le port est qualifié de port multifonctionnel car il concentre les statuts de port de commerce, de port de pêche et de port de plaisance dans l'item « industrie ». Dans l'item « Le Port », il est mentionné comme port de commerce et d'industrie visiblement parce qu'il est le lieu de transit de marchandises industriels. La fonction industrielle est-elle présente sur ce port ? Est-elle amenée à se développer ?

Remarque du CE :

On parle généralement de « point de rupture de charge » à une étape du transport de la marchandise ou à une zone de contact entre deux modes de transports dans la littérature. La fonction industrielle d'un port n'est pas seulement une étape ou un lieu de rupture de charge ; c'est aussi un lieu où séjournent plus ou moins longtemps de grandes quantités de marchandises et de matières premières lourdes pouvant intéresser de nombreuses industries. L'intérêt réside dans le fait que ces types de marchandises pouvant intéresser les industries sont des matières, matériaux, substances de valeur marchande faible mais dont la valeur devient élevée après avoir subi une transformation qui en fait des produits plus élaborés. Ces produits élaborés supportent mieux le coût élevé des transports intérieurs. C'est pourquoi les industries attirées par le voisinage d'un port sont surtout celles qui reçoivent ou expédient des produits lourds. Elles travaillent de gros tonnages et ne fournissent en général qu'un demi-produit envoyé à l'arrière-pays pour affinage. Parfois, au contraire, les industries portuaires valorisent un produit de l'intérieur avant son exportation par la mer. La fonction industrielle est relativement récente mais elle connaît un essor depuis la fin de la seconde guerre mondiale, 1945. On

assiste depuis à un déplacement des industries vers le front de mer. La géographie industrielle s'est ainsi profondément transformée.

L'existence d'industries se traduit par la présence de navires spécialisés, par une spécialisation des quais et des postes de travail. Cette fonction du port peut être recherchée car elle fait naître des bassins et des zones industrielles, en général à l'écart du reste du port.

3.2 OBSERVATIONS PORTANT SUR LA MISE EN ŒUVRE DU PPRL

- **CE-115./** Le fichier d'identification personnes vulnérables à mettre en sécurité devra être déclaré à la CNIL¹
- **CE-116./** La préparation, l'organisation de la crise par des exercices relève de la responsabilité de la commune sur la totalité de son territoire. La zone portuaire est-elle intégrée dans le plan communal de sauvegarde qui suivra le PPRL ?
- **CE-117./** Des mesures de gestion de crise existent dans la zone portuaire (a priori). Comment s'articulera le plan communal de sauvegarde ?
- **CE-118./** Ce PCS couvre-t-il la zones portuaire ?
- **CE-119./** Dans les mesures de réduction de la vulnérabilité, le propriétaire d'un bien en zone submersible, autre qu'un établissement recevant du public (ERP) ou collectif, doit remplir « une fiche jointe ». Quelle fiche ? Quelle est la valeur de cette fiche ?

3.3 DES OBSERVATIONS VISANT LA CLARTE DU DOCUMENT POUR UNE MEILLEURE COMPREHENSION DU PPRL

- **CE-120./** Le préambule mériterait que soit d'emblée posée la problématique à laquelle le PPRL tente de répondre.
- **CE-121./** Les textes réglementaires cadrent le contenu d'un PPRL. Le dossier d'un PPRL est composé d'une notice de présentation, des plans de zonages, du règlement, des annexes si besoin. Un sommaire global et un peu détaillé aiderait le lecteur à se retrouver dans les documents et les chapitres qui les composent et à en comprendre l'articulation.
- **CE-122./** Les définitions, glossaire sont éparpillés. Les regrouper dans un chapitre « annexes ».
- **CE-123./** Pourquoi s'éparer la définition des typologies d'activités des informations complémentaires ?
- **CE-124./** Six catégories de construction et/ou d'équipements ont été introduites pour les besoins d'utilisation du sol dans le règlement. Quelles sont les correspondances

¹ Commission national d'informatique et des libertés est chargée de veiller à la protection des données personnelles contenues dans les fichiers et traitements informatiques ou papiers, aussi bien publics que privés.

entre ces six catégories et la nomenclature Cerfa des destinations et sous-destinations ?

- **CE-125./** La zone RLh ne devrait pas être concernée par les six catégories car c'est la zone de déferlement des vagues. D'une part, il est bien spécifié en page 6 du règlement, chapitre « principes de détermination du zonage réglementaire », que la présence de construction et d'infrastructure fragilise ces milieux et augmente la vulnérabilité des personnes et des biens. D'autre part, le tableau en page 25 de la note de présentation ne mentionne pas de dérogation. Supprimer ce texte en RLh ?
- **CE-126./** Sur les catégories, si elles ne correspondent pas aux destinations du R.151-27 et R.151-28 du code de l'urbanisme, alors cela brouille la clarté du règlement. Un tableau de correspondance est dans ce cas nécessaire pour l'instruction.
- **CE-127./** La catégorie 6 n'est pas définie dans le code de l'urbanisme.
- **CE-128./** La zone RLp n'est pas concernée par la notion de catégorie des constructions.
- **CE-129./** page 54 du règlement, il manque des mots en début de phrase pour le II.1-2.
- **CE-130./** page 53 du règlement, l'intitulé du II.1 « Biens à usage d'habitation » n'est pas approprié car le chapitre englobe les établissements recevant du public (ERP). Les bureaux sont-ils des biens à usage d'habitation ?
- **CE-131./** Page 13 de la note de présentation : le port est dans deux items : industrie et port.
- **CE-132./** Page 13 de la note de présentation, le port est présenté comme étant le 3^{ème} port français en Méditerranée. Citer votre source et compléter cette affirmation en donnant le critère de classement. C'est une information que l'on peut également lire sur la page internet de la Région avec la même question : 3^{ème} sur quel critère et source officielle.

Sur le site du Ministère, il y a bien les sept grands ports d'État dont un seul est en Méditerranée : Marseille

Les ports d'État

Le système portuaire maritime français est composé de 66 ports de commerce maritimes (« port de commerce » s'entend ici au sens de l'[arrêté du 24 octobre 2012](#)) dont 12 ports maritimes d'État : 11 grands ports maritimes (GPM) et un port d'intérêt national.

Les grands ports maritimes sont des établissements publics de l'État, installés sur de vastes sites portuaires. Ils exercent leurs activités à l'intérieur d'un périmètre géographique propre. Ils traitent plus de 80 % du trafic maritime de marchandises.

En métropole, sept grands ports

 [Dunkerque](#)

 [Le Havre](#)

 [Rouen](#)

 [Nantes Saint-Nazaire](#)

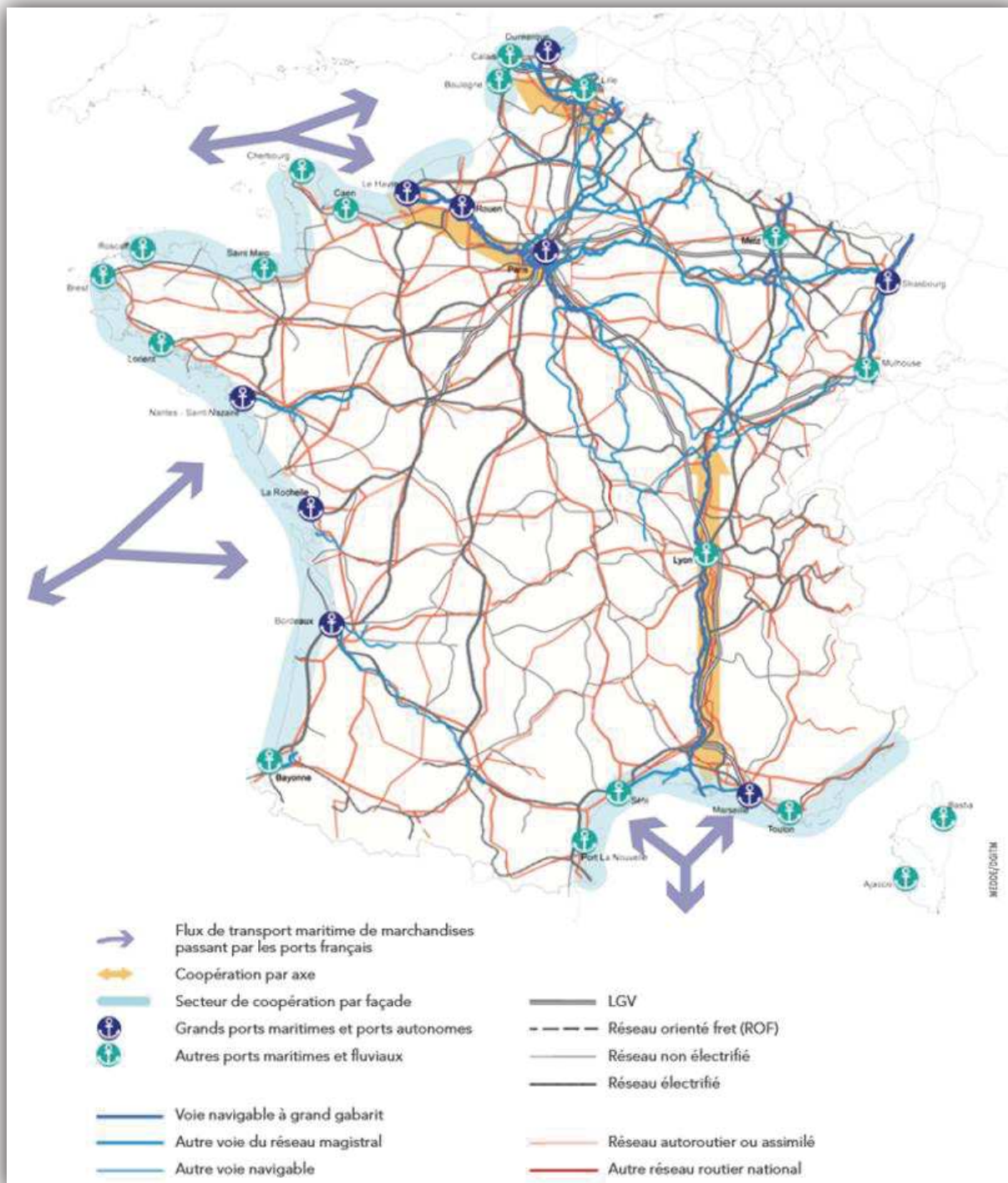
 [La Rochelle](#)

 [Bordeaux](#)

 [Marseille](#)

Source : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/ports-maritimes-france>

Sur le même site du Ministère de la Transition Ecologique, une carte recense les ports français relevant des collectivités territoriales ou de leurs groupements :



Source : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/ports-maritimes-france>

- **CE-133./** Page 5 du règlement, rappeler au lecteur que les principes et les objectifs poursuivis par le règlement figurent au chapitre 4.5 de la note de présentation.
- **CE-134./** L'interdiction « Reconstructions de bâtiments, remblai, aires de stockage ou de stationnement dont tout ou partie du gros-œuvre a été endommagé par submersion marine ou action mécanique des vagues » vaut pour les zones RL1, RL2 et

RL3. Comment cela se passe si la route est endommagée par la submersion marine ou l'action mécanique de la mer ?

4 SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS CLASSEES PAR THEMES

La présentation de chacune des observations soulevées précédemment nécessite une réponse motivée de votre part.

J'ai dégagé les thèmes des observations. Ces thèmes conditionnent la cohérence et l'économie générale du projet, le cadre de vie des habitants et la prise en compte des incidences environnementales. Aussi, je souhaiterais que le mémoire en réponse précise les suites que vous comptez donner à chacun de ces thèmes, pour la mise au point définitive du projet et des pièces du dossier :

- Soit par l'engagement d'adopter l'observation et d'effectuer les modifications,
- Soit par la contestation motivée de l'observation entraînant un refus total ou partiel des dispositions actuelles.

Les thèmes concernent le fond ou la forme des sujets soulevés.

A. Le cadre général du PPRL

1. Les principes, l'objet et la doctrine de l'État
2. Le périmètre du bassin à risque de submersion marine
3. La méthodologie, les niveaux de référence, les cartes
4. Les enjeux

B. Articulation avec les autres outils

1. L'information préventive
2. Les PPRI, PGRI et SLGRI
3. PPRT, ICPE
4. Le SCOT, PLU

C. Les mesures de réduction de la vulnérabilité

1. Les diagnostics
2. Les batardeaux, les espaces de refuge
3. Clôtures

D. La zone portuaire RLp

1. Limite administrative du port
2. Remblaiement et zone blanche
3. Les activités du port autorisées ou interdites

E. Les définitions, glossaire

1. Tout dans une annexe
2. Les « activités liées à la mer »

3. Les six catégories de constructions et/ou d'équipements

Résumé des observations du public sur le thème auxquelles il vous faut répondre :

A/ Le cadre général du PPRL	
Thèmes	Les observations ayant abordé le sujet
Principes, objet et doctrine	Reg-7, Reg-8, CCI-26, CCI-27, CCI-28, CCI-30, CCI-30, CCI-32, CCI-33, CCI-35, RD-70, RD-83, RD-100, CE-104, CE-108, CE-113, CE-120, CE-121, CE-133,
Périmètre du PPRL, présentation du territoire,	Reg-7, Reg-12, CE-101, CE-114, CE-131, CE-132,
Méthodologie, niveaux de référence, cartes, zonage réglementaire, hauteur d'eau	Dep-1, Dep-2, Dep-3, Reg-18, Reg-19, Reg-21, CCI-25, CCI-33, CCI-34, CCI-35, RD-67, RD-68, RD-69, RD-71, RD-72, RD-73, CE-105, CE-106, CE-109, CE-110, CE-111,
Enjeux économiques, sociale, environnementale,	Reg-11, Reg-13, Reg-14, Reg-15, Reg-16, Reg-17, CCI-27, CCI-28, CCI-43, RD-66, RD-70, RD-74, RD-100, CE-102, CE-103, CE-104,
Règlement,	CE-129, CE-130, CE-133, CE-134, Voir le tableau de synthèse des zones à risque du projet de règlement en annexe.
B/ Articulation avec les autres outils	
Thèmes	Les observations ayant abordé le sujet
L'information préventive	RD-84, RD-88, RD-89, RD-96, RD-97, RD-98,

	CE-115, CE-116, CE-117, CE-118,
Le PPRL et les outils en matière d'inondations (PGRI, SLGRI, PPRI)	RD-65, RD-87,
Les risques technologiques et environnementaux (PPRT, ICPE)	Reg-16, CCI-47, CCI-48, CCI-49, CCI-59, RD-82, RD-84,
L'aménagement territoriale et la gestion de l'urbanisme (SCOT, PLU)	Reg-12, RD-70, RD-72, RD-74, RD-84, RD-85, RD-100,
C/ Les mesures de réduction de la vulnérabilité	
Thèmes	Les observations ayant abordé le sujet
Les seuils des planchers, surélévations, hauteur d'eau,	CCI-44, CCI-45, CCI-46, RD-90, CE-107,
Les diagnostics	RD-94, CE-119,
Les batardeaux et les espaces refuge	RD-91, RD-92, RD-94, RD-95, RD-99,
Les clôtures	RD-64,
Charges, aides	RD-93, RD-95,
D/ La zone portuaire	
Thèmes	Les observations ayant abordé le sujet
Des limites administratives du port Limites de la zone RLp	Reg-4, Reg-10, Reg-12, Reg-24, CCI-36, CCI-37, RD-69, RD-75, CE-110,
Remblaiement et zone blanche	Reg-5, Reg-6, RD-77, RD-78, RD-80, RD-81,

La compatibilité des activités du port avec les interdictions ou autorisations du PPRL	Reg-8, Reg-9, Reg-20, Reg-22, Reg-23, CCI-29, CCI-38, CCI-39, CCI-40, CCI-41, CCI-42, CCI-50, CCI-51, CCI-52, CCI-61, CCI-62, RD-76, RD-79, CE-128,
Liste des arrêtés préfectoraux autorisant les travaux portuaires	Reg-7, Reg-8, CCI-33, CCI-35,
E/ Définitions, glossaire	
Thèmes	Les observations ayant abordé le sujet
Définitions	CCI-59, CCI-60, CE-108, CE-122, CE-123, CE-130,
Les « activités liées à la mer »	CCI-38, CCI-53, CCI-54, CCI-55, CCI-56, CCI-57, CCI-58, CCI-59, CCI-60, CE-114, CE-127,
Les six catégories de construction et/ou d'équipements	CE-124, CE-125, CE-126, CE-127, CE-128

4.1 A/ LE CADRE GENERAL DU PPRL

Plusieurs observations et remarques font penser que les **principes du PPRL** n'ont pas été systématiquement compris et intégrés. Malgré ce que vous avez déjà écrit dans la note de présentation et dans les dispositions générales du règlement, il serait bon de réaffirmer l'objet d'un PPRL dès le début par un rappel des principes généraux d'un PPRL et la **doctrine de l'État** qui a évolué depuis Xynthia. Les circulaires sont listées mais une explication serait souhaitable pour comprendre cette doctrine.

Concernant les principes, les observations et demandes de la Région portant sur la prise en compte des projets, aménagements futures connus voire les projets récemment autorisés, expliquer que le **PPRL se base sur des faits**, des travaux effectifs. Expliquer les procédures d'évolution ou de prise en compte des travaux effectifs donc avérés et postérieurs à la date des données.

La notice de présentation, le règlement et les plans ainsi que les annexes sont complémentaires. Ils composent le document ou dossier intégral du PPRL mis à la disposition du public par la suite. Un sommaire général un peu détaillé fournirait une vision de l'articulation des documents et chapitres entre eux. Cette « grille de lecture » participe à une meilleure compréhension du PPRL. C'est une proposition du commissaire enquêteur.

Un PPRL est un plan de prévention. Que recouvre pour l'État cette **notion de prévention** ? Les politiques de prévention souffrent en générale d'un déficit de connaissance de la vulnérabilité des territoires. Comme l'a soulignée l'association ECCLA, la prévention des risques ne se borne pas à contraindre l'aménagement du territoire mais englobe également la préparation à la crise. Cet aspect n'est pas assez explicité dans la note de présentation.

Concernant le **périmètre du PPRL**, sa justification de la zone exposée aux risques qualifiés de littoraux n'apparaît pas dans la note de présentation. Elle semble nécessaire d'autant plus que les observations de la Région y reviennent fréquemment. Le PPRL parle de risque de submersion marine. De ce fait, il paraît logique que les parties terrestres du territoire soient concernées et que les parties immergées ne soient pas l'objet du PPRL (c'est déjà sous l'eau !).

La méthodologie adoptée se veut objective. Le choix d'afficher de se baser sur **deux scénarios de référence déroutent le lecteur**. Il est souhaitable de l'éclairer. L'observation de l'association ECCLA (RD-67) interroge sur la compréhension des deux scénarios. Certains peuvent comprendre que l'aléa 2100 reflète la prise en compte du changement climatique par une élévation du niveau de la mer de + 0,40 m. D'autres peuvent comprendre que ce sont deux scénarios indépendants qui permettent une prise de conscience « graduelle » de l'élévation du niveau de la mer par le changement climatique. Le choix est certainement justifié mais il faut expliquer le but recherché.

La **notion de hauteur d'eau** et d'altimétrie semblent essentielles dans le règlement. Le lecteur a du mal à situer son projet dans le règlement. Des graphiques ou des tableaux pourraient illustrer ces notions et aider à mieux se situer dans les prescriptions du règlement. Il en est de même avec la notion de seuil de plancher dans les mesures de réduction de la vulnérabilité.

L'équilibre à trouver entre le développement économique du territoire, la sécurité des populations et la protection et la préservation des milieux naturels et des terres agricoles s'appuient sur les **enjeux** que vous avez abordé en page 24 de la note de présentation mais qu'il faudrait reprendre pour que le lecteur comprenne clairement en quoi cette liste d'enjeux participe au choix réglementaire. On revient encore sur l'esprit du PPRL et sa traduction sur ce territoire : la protection des personnes et des activités et la capacité du territoire à s'organiser pour être résilient, pour un retour rapide après un sinistre.

4.2 B/ ARTICULATION AVEC LES AUTRES OUTILS

Augmenter la sécurité des populations exposées est une priorité mais pas à n'importe quel prix. En termes de coût-bénéfice, la prévention reste la mesure la plus efficace pour limiter les dommages. Cette prévention passe par une **limitation de l'urbanisation**. Comme il est écrit, le PPRL est une servitude qui doit être annexé aux **documents d'urbanisme** (SCOT, PLU) afin de veiller à la préservation des zones d'expansion par l'interdiction de construire en zone d'aléa fort. L'esprit de la loi littoral ne vise pas l'interdiction absolue de construire (car il y a des dérogations) mais l'équilibre dont il est question dans le paragraphe supra entre la

protection de l'environnement et le développement économique, notamment le développement des activités économiques en mer. Les observations de la Région et celles de l'association ECCLA interpellent.

La culture du risque auprès des populations, **l'information préventive**, l'éducation aux risques seront développés à travers différentes mesures (loi « Risques » du 30 juillet 2003). Le plan communal de sauvegarde (PCS) vise quant à lui les exercices simples de simulation de préparation de gestion de crise. Ce **PCS comprend-il la zone portuaire** ? S'articulera-t-il avec les mesures de crise existantes au sein de la zone portuaire ? Ces questions sont certes hors champ du PPRL mais connexes car faisant partie du dispositif global de gestion de crise. Comme écrit dans la note de présentation, l'information préventive se compose de plusieurs mesures et dispositifs. Cet aspect est fortement sollicité par l'association ECCLA.

La note de présentation aborde rapidement le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) alors que l'objet de l'enquête porte sur les risques littoraux. Il faudrait signifier à ce stade que le lien entre le PPRL et les **outils pour les risques inondations** (PGRI, SLGRI, PPRI). Une information existe sur le lien entre le PGRI et le PPRL : la première phrase en haut de la page 5 portant sur le rapport de compatibilité des deux documents. Apporter un peu plus d'éclairage pour le public.

Les observations abordent les risques technologiques (**PPRT**) et les installations classées pour la protection de l'environnement (**ICPE**). Le sujet est certes hors objet de l'enquête mais toutefois lié. En effet une tempête violente peut être à l'origine accident technologique. C'est dans ce sens, je suppose, qu'il faut comprendre la remarque de l'association. La CCI, quant à elle, appréhende une complexité de prescriptions concernant l'instruction des dossiers pour les travaux à venir, sans remettre en cause la nécessité d'un PPRL. Le paragraphe introductif en page 46 du projet de règlement mériterait de figurer dans l'introduction du règlement de la zone RLp, en page 44. Là où il se trouve, il ne concerne que les stockages de matériaux et produits divers et a priori pas le reste. A priori les déclarations et autorisations ICPE ou au titre de la loi sur l'eau concerne un éventail large de travaux, d'installations ou d'ouvrages.

4.3 C/ LES MESURES DE REDUCTION DE LA VULNERABILITE

Ces mesures concernent l'information préventive qui a été abordée dans le thème B/. ce thème regroupe les observations portant sur les prescriptions du PPRL pour les biens et les activités existants. Autant la **surélévation** de 20 cm semble comprise, autant les notions de **seuils des planchers** sont difficiles à comprendre car formulées uniquement de façon littérale. Des figures donnant des exemples aideraient grandement le lecteur à comprendre les seuils des différents planchers et les **hauteurs d'eau** qui servent à mieux situer dans quels cas on se trouve et, partant, quelles prescriptions s'appliquent, notamment pour les **atardeaux** et **l'espace refuge**. Cette demande enlèverait la complexité appréhendée par la CCI en matière d'instruction.

Une personne a demandé des précisions sur le seuil de perméabilité admis pour les **clôtures**.

La question de la **prise en charge financière** a été abordée par l'association ECCLA. Comme vous le précisez, la prise en charge ne peut pas dépasser les 10% de la valeur du bien. Bien communiquer sur ces mesures de mitigation par des canaux comme le site Internet de la commune, des fascicules à distribuer.

Pour les biens existants, des **diagnostics** sont demandées. Ils sont réalisés par des organismes qualifiés dans le cas des ERP ou de bâtiments collectifs. Pour les autres biens situés en zone submersible, le propriétaire doit mener un **autodiagnostic de vulnérabilité** « à l'aide de la fiche jointe ». Quelle fiche ? Qu'en fait-on ensuite de cette fiche ? Quelle est la valeur de cette fiche ?

4.4 D/ LA ZONE PORTUAIRE

Quelques observations de la Région et de la CCI portent sur le fait de faire figurer sur les cartes **les limites administratives actuelles du port**, domanialité de la Région, notamment sur la partie actuellement immergée. En effet, les cartes présentées en enquête montrent que la zone RLh s'étend en mer. La Région s'inquiète ainsi des projets en cours qui seraient interdits en zone RLh au vu des cartes du zonage. Préciser les **limites de la zone RLp**.

La région Occitanie et la CCI de l'Aude demandent à ce que figure dans les documents du PPRL, **l'ensemble des arrêtés préfectoraux** ayant autorisé les travaux du port logistique et son extension. Elles s'inquiètent des interdictions en zone RLp figurant dans le projet de règlement soumis à enquête par rapport aux dernières autorisations de travaux. Ces travaux concernent la zone logistique et l'extension pour lesquels des autorisations ont été accordées sous réserve, notamment que le **remblaiement** soit de minimum +2,40 m NGF. La Région et la CCI demandent à ce que ces secteurs deviennent des **zones blanches**. L'association ECCLA remarque qu'il suffit de remblayer un secteur (en l'occurrence, le secteur du centre hospitalier) pour qu'il bascule en zone blanche. Le problème est ainsi déporté « chez le voisin ».

La commune de Port-la-Nouvelle est caractérisée par le port ou plutôt les ports : port de plaisance, port de pêche et de conchyliculture, port de commerce. Dans la note de présentation, le port apparaît deux fois : dans l'item « L'industrie » et dans l'item suivant « Le port ». Caractérisé comme un port multifonctionnel, il est également mentionné comme un **port de commerce et d'industrie**. La CCI de l'Aude en tant que gestionnaire du port, s'inquiète des prescriptions du PPRL par rapport aux activités diverses du port (logistique, stockage de marchandises pour l'industrie, transformation de produits élaborés) ou aux équipements, installations participant à la gestion d'un port (décharges, récupération des déchets des navires, réparation, stockage, ...). Elle craint que les prescriptions lui ferment des activités actuelles et à venir dans un souci de développement du port, enjeu stratégique pour la Région. Les prescriptions du PPRL sont-elles **compatibles** ou plutôt restreint-elles les activités d'un port de commerce et d'industrie et de son fonctionnement ? Cette crainte paraît légitime et reflète la délicate recherche de l'équilibre entre le développement économique, la sécurité des populations et la protection et la préservation des milieux naturels du territoire.

4.5 E/ DEFINITIONS, GLOSSAIRE

Les chapitres portant sur des **définitions** devraient être regroupés sans pour autant se mélanger. Préciser la distinction que vous faites des définitions et informations complémentaires. Pourquoi avoir séparé la définition des typologies d'activités des informations complémentaires ?

La CCI de l'Aude a réagi sur les activités liées à la mer et a proposé une autre formulation du règlement sous l'angle de son fonctionnement et à l'aune du nouveau port.

Le chapitre du droit du sol introduit six catégories de constructions et/ou équipements.

5 ANNEXES AU PV DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

5.1 OBSERVATION DU REGISTRE D'ENQUETE

VU
Le Commissaire Enquêteur

PREMIERE JOURNEE

Le 15 juillet 2019 de 9h00 heures à _____ heures

Mme MARIGOT

Observations de M^{lle} Mademoiselle Nathalie UCHAN

59 GRAND-RUE 11130 SICRAN à PORT-LA-NOUVELLE
VENDREDI 26 JUILLET 2019.

J'ai lu "PARTIE LEGISLATIVE du REGISTRE D'ENQUETE
PUBLIQUE DIVERS." J'ai relu LIVRE 1^{er} TITRE II
INFORMATION ET PARTICIPATION DU CITOYEN CHAPITRE III
ENQUETES RELATIVES AUX OPERATIONS SUSCEPTIBLES D'AFEC-
TER L'ENVIRONNEMENT - SECTION I CHAMP D'APPLICATION
ET OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE - ARTICLE L 123 1^{er}
MODIFIE PAR LA LOI N° 2010 783 DU 12 JUILLET 2010
ARTICLE 236 - ARTICLE L 123 2^{er} MODIFIE PAR LA LOI
N° 2013 1168 DU 18 DECEMBRE 2013 ART 50
III LES TRAVAUX OU OUVRAGES EXECUTES EN VUE DE
PREVENIR UN DANGER GRAVE ET IMMEDIAT SONT EXCLUS
DU CHAMP D'APPLICATION DU PRESENT CHAPITRE.
LIVRE V TITRE 1^{er} SECTION I SOUS-SECTION 4
MESURE DE PUBLICITE ARTICLE R 512 39 MODIFIE PAR
LE DECRET N° 2012 189 DU 7 FEVRIER 2012 ART 7
I EN VUE DE L'INFORMATION DES TIERS
1° UNE COPIE DE L'ARRETE D'AUTORISATION OU DE L'AR-
RETE DE REFUS ET LE CAS ECHEANT, DES ARRETES COM-
PLEMENTAIRES, EST DEPOSE A LA MAIRIE OU, A PARIS,
AU COMMISSARIAT DE POLICE, ET PEUT Y ETRE CONSULTE.
CHAPITRE IV : CARTES COMMUNALES ARTICLE L 142 2
MODIFIE PAR LA LOI N° 2014 386 DU 24 MARS 2014
ART 133, paragrahe AVANT LA NOTA PAGE 30,
ANNÉES 1970 PIERRE PENNET CHANTEUX " LE ZIZI "
PLUS TARD RANSAN, LPO, PNR " LE ZIZI BRUANT
ANALGÈNES SUR ZICO : ENTRE PDA ET GPA QUI
VA PORTER LES OEUVES DU ZIZI-BRUANT ? PUISQUE
LES POLICIERS SONT DANS LA LIGNE DE MIRE ?! ILS
SEMBLENT L'ÊTRE EN TOUT CAS ! N.U.
" DENT CREUSE " " BATHMADEAUX " " CAMPING "
PORT-LA-NOUVELLE, MARDI 14 AOÛT 2019 : LA MÈRE !
JOUR ANNIVERSAIRE D'UNE RENCONTRE D'UN PRÉSIDENT DE LA
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET D'UN PAPE DANS LES HAUTES-PY-

¹¹ Pour prendre en considération vos remarques, consignez-les sur le présent registre ou adressez-vous directement au commissaire-enquêteur.

RÉNÉES EN 1983. CE MÊME PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE QUI, A L'AIDE DE SES BRAS, MAIS SANS CHOCOLAT, A SYMBOLISÉ UN "M" AVEC SON HOMOLOGUE GÉOMÉTRIQUE À NAASTRICHT ENTRE UN "PETIT PÈRE" ET "UN GRAND PÈRE". CONCERNANT LE PPAL DE LA COMMUNE DE PORT-LA-NOUVELLE, LA LECTURE DES LIMITES EN COULEURS DE LA CARTE DES ENJEUX À LA CARTE DU ZONAGE RÉGLEMENTAIRE APRÈS LA CARTE DES ALÉAS DEVIENT DIFFICILE À DISTINGUER. JE VOUS OFFRE POUR CELA UNE BOÎTE DE GRAYONS DE COULEURS. ET BON ANNIVERSAIRE ! N.V. *du*
EXEMPLE : LIDO ET BATHYOLLES

VU
Le Commissaire Enquêteur
Mme Sokorn-MARIGOT

5.2 DOCUMENT DEPOSE SUR LE REGISTRE DEMATERIALISE PAR L'ASSOCIATION ECCLA



ÉCOLOGIE DU CARCASSONNAIS, DES CORBIÈRES ET DU LITTORAL AUDOIS

Agréée au titre des articles L. 121-8 et L. 160-1 du Code de l'Urbanisme et au titre de l'article L 141-1 du Code de l'Environnement, dans un cadre départemental

Contribution d'ECCLA à l'enquête publique du PPRL de Port la Nouvelle

ECCLA accueille avec satisfaction l'enquête publique du PPRL de Port la Nouvelle, l'un des derniers du département de l'Aude.

En effet, les PPRL de Narbonne, Gruissan, Fleury d'Aude et Leucate sont déjà approuvés depuis 2016. Il reste encore des PPRL moins prioritaires car ne se situant pas directement sur la mer comme ceux de Bages, La Palme ou Peyriac de Mer.

Le premier élément à repérer dans cette E.P. est l'**absence d'étude d'impact**. Il a été demandé au niveau national à l'Autorité Environnementale de décider « au cas par cas » s'il devait y avoir une étude d'impact ou non.

L'Autorité Environnementale a tranché pour l'enquête publique du PPRL de Port la Nouvelle : pas d'étude d'impact. C'est bien dommage car, entre la Réserve Naturelle Régionale de Sainte Lucie qui jouxte le port et l'étang de Bages Sigean, l'environnement naturel est exceptionnel.

Bien sûr l'impact violent attendu n'est pas spécialement lié au PPRL, mais plus aux travaux à venir du « très grand port ». **Malgré tout, cette absence reste très regrettable pour ECCLA**

Au départ : la détermination des aléas:

1/ Le niveau marin de référence

Le niveau marin de référence à prendre en compte pour les risques de submersion marine est de 2m NGF pour 2010 et 2,4m NGF pour 2100. Comme il s'agit d'une règle générale, elle entraîne moins de conflit que dans le cas des inondations où chaque rivière est un cas particulier. Remarquons immédiatement la prise en compte du réchauffement climatique avec l'élévation du niveau de la mer, ce dont ECCLA se félicite car l'urbanisation d'aujourd'hui sera encore là en 2100 ; autant la situer dans une zone non inondable. Reste à espérer que les mesures qui seront prises au niveau planétaire permettront de ne pas dépasser ces prévisions finalement optimistes.

2/ Hauteur d'eau pour aléa fort

Par ailleurs, dès qu'une zone peut être inondée avec une hauteur d'eau de 50cm ou plus, elle est considérée en aléa fort. Si elle peut être inondée avec une hauteur d'eau inférieure à 50 cm, elle est considérée comme aléa modéré. Cette règle est générale elle aussi et n'entraîne pas de contestations. Ce niveau de 50 cm, qui peut paraître assez faible, est en réalité déjà élevé car se déplacer dans une hauteur de 50 cm d'eau avec un courant très fort, ce qui est toujours le cas dans les périodes de submersion, n'est pas chose facile même pour un sportif. Mais plus encore, avec 50 cm et un fort courant, une voiture à l'arrêt peut se mettre en mouvement et être entraînée. De nombreuses photos ont illustré ce phénomène avec des voitures encastrées dans des façades. Donc 50 cm est un bon repère.

Ensuite : le zonage du PPRL

1/ Les critères du zonage

Le premier critère est naturellement le niveau de l'aléa, fort ou modéré, pour déterminer les zones.

Présidente : Maryse Arditi - Secrétaire : Christine Roques
170, av. de Bordeaux - 11100 Narbonne – Tél.: 04 68 41 75 78
Courriel : eccla@wanadoo.fr Site Internet : eccla-asso.fr

Mais un second élément est pris en compte : est-on dans une zone urbanisée ou peu urbanisée, voire plutôt rurale ?

Nous voilà déjà rendu à 4 zones, en fait 3 car les aléas modéré et fort feront une seule et même zone en milieu rural. A ces 3 zones vont s'ajouter, comme dans tous les PPRL, 2 autres zones :

- des zones non inondables en 2010 et qui vont voir arriver un aléa modéré à l'horizon 2100
- les zones qui sont directement le long de la rive et qui sont soumises à l'action des vagues et de la houle en plus du niveau de la mer, zones toujours considérées comme aléa fort, mais qui sont à déterminer au cas par cas.

En ce qui concerne Port la Nouvelle, tout le port existant et à venir, en tenant compte de l'extension et du « très grand port » fait l'objet d'une zone spéciale et d'une réglementation particulière indépendamment des aléas.

2/ Les 6 zones

Si on récapitule le PPRL distingue 6 zones qui sont précisées par une carte et par le règlement qui s'y applique :

RL1 = risques littoraux forts en zone urbaine

RL2 = risques littoraux modérés en zone urbaine

RL3 = risques littoraux forts ou modérés en zone rurale

RL4 = risques modérés en zone urbaine à l'horizon 2100 (et non inondable actuellement)

RL_h = risques littoraux forts liés à la houle

RL_p = zone particulière portuaire, indépendamment de toute autre classification

3/ La synthèse du règlement et la définition de la ZUC

Sans entrer dans le détail des règlements de chaque zone, les règlements des zones urbanisées sont plus souples que ceux des zones rurales comme le montre cette synthèse du règlement

SYNTHESE DU REGLEMENT

Nature de la construction	Type d'intervention	Espaces non ou peu urbanisés	Zones urbanisées	
		Aléa modéré ou fort	Aléa modéré	Aléa fort
Construction d'habitation, de bâtiments agricoles, industriels ou d'activité	Nouvelle	INTERDIT	PRESCRIPTIONS	INTERDIT ●
	Reconstruction	INTERDIT ●	PRESCRIPTIONS	INTERDIT ●●
	Extension	PRESCRIPTIONS	PRESCRIPTIONS	PRESCRIPTIONS
	Aménagement ●●	PRESCRIPTIONS	PRESCRIPTIONS	PRESCRIPTIONS
Construction à caractère vulnérable	Nouvelle	INTERDIT	INTERDIT ●	INTERDIT
	Reconstruction	INTERDIT	INTERDIT ●●	INTERDIT
	Extension	INTERDIT	PRESCRIPTIONS ●	INTERDIT
	Aménagement ●	PRESCRIPTIONS	PRESCRIPTIONS	PRESCRIPTIONS
Équipements publics	Tout type	PRESCRIPTIONS	PRESCRIPTIONS	PRESCRIPTIONS
	Nouveau	INTERDIT	PRESCRIPTIONS	INTERDIT ●
Campings	Nouveau	INTERDIT	INTERDIT	INTERDIT
	Extension	INTERDIT	INTERDIT	INTERDIT
	Aménagement ●	PRESCRIPTIONS	PRESCRIPTIONS	PRESCRIPTIONS
Équipements liés à la mer ●	Nouveaux	PRESCRIPTIONS	PRESCRIPTIONS	PRESCRIPTIONS

Présidente : Maryse Arditi - Secrétaire : Christine Roques
 170, av. de Bordeaux - 11100 Narbonne - Tél.: 04 68 41 75 78
 Courriel : eccla@wanadoo.fr Site Internet : eccla-asso.fr

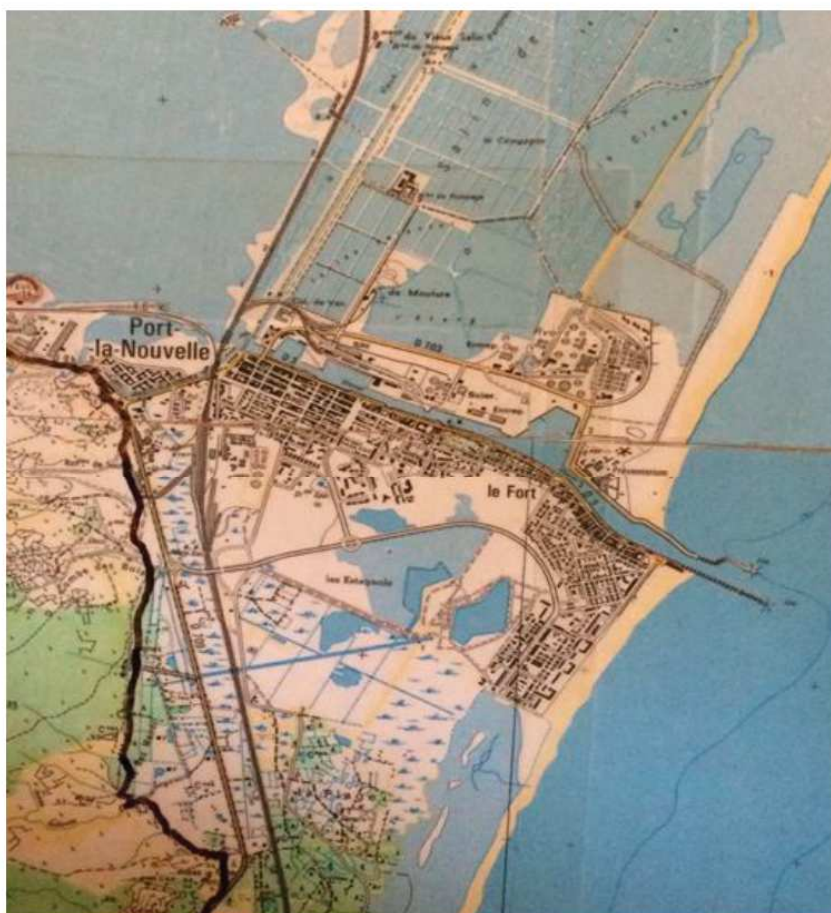
Du coup c'est dans la définition de la zone urbanisée que se situent les discussions entre l'état et les communes : la commune essayant de préserver un maximum de possibilité de construction et l'état tentant de limiter – un peu – la construction en zone à aléa fort pour éviter d'accroître les risques.

La Zone Urbaine Continue – ZUC – est donc un enjeu important.

En général, y sont inclus toutes les zones à urbaniser prévues dans le PLU. Quand le PLU a été particulièrement généreux en zones à urbaniser, il peut y avoir discussion. Mais il faut savoir que la carte des aléas existe depuis 2012 et qu'elle a été fournie à la commune lors de l'élaboration du PLU ; elle a donc été prise en compte.

4/ Remarques générales sur le zonage

La majorité de la ZUC est en RL1 ou RL2 donc en zone d'aléa modéré ou fort. La ville est donc fortement contrainte. Ce n'est pas très étonnant. Nous reproduisons ci-contre la carte IGN de la fin des années 80. On peut constater que toute la zone en bleu clair, autour des Estagnols, qui était une zone humide a été construite, bien sûr après remblaiement. Elle est donc aujourd'hui en aléa modéré. Il reste cependant quelques zones urbaines sans risques aujourd'hui, mais qui seront pour la plupart en RL4, donc en aléa modéré en 2100. Il reste du temps pour améliorer les précautions



*Présidente : Maryse Arditi - Secrétaire : Christine Roques
170, av. de Bordeaux - 11100 Narbonne – Tél.: 04 68 41 75 78
Courriel : eccla@wanadoo.fr Site Internet : eccla-asso.fr*

Quelques remarques particulières

1/ Le centre hospitalier

Quand le centre hospitalier s'est créé, ECCLA a rappelé qu'il était en zone inondable, une zone humide dont il reste encore ... une partie. Les cartes le précisent aujourd'hui comme le montre cet extrait ci-dessous.

Le bleu est un aléa modéré et le rouge un aléa fort.

On comprend bien que la zone blanche (sans risques) et la zone blanche hachurée (risque à l'horizon 2100) encastrées entre les zones bleue et rouge résultent du remblaiement du terrain pour arriver en zone non inondable. On touche ici à la limite de l'exercice. Il suffit de remblayer un terrain pour le faire changer de catégorie, et renvoyer les inondations chez le voisin.



2/ La zone portuaire

a/ La zone portuaire est d'une superficie très importante, plus ou moins équivalente à toute la surface urbanisée de la commune. Dans cette zone la priorité est clairement donnée à l'activité économique. Il y a une seule zone qu'elle soit en aléa fort, modéré ou sans aucun aléa.

b/ La Région avait envoyé une note avec toutes ses remarques, inquiète que ce PPRL puisse limiter les capacités de développement de son « très grand port ». La Région demande entre autres :

- que la partie non inondable soit exclue de la zone portuaire, ce qui paraît normal
- qu'après les travaux, les zones devenues non inondables soient exclues de la zone portuaire, ce qui signifie des remblaiements en vue
- que tout soit fait pour ne pas inquiéter les futurs investisseurs du port...

c/ Par rapport au zonage, l'Etat signale que : « conformément à la jurisprudence, la fourniture d'une topographie terrestre plus récente rattachée au NGF et établie par un expert agréé, sera prise en compte, sous réserve que des adaptations illégales du sol n'aient pas précédé le relevé ».

Ceci permet de rassurer la région puisque les terrassements sont autorisés sur la zone portuaire :

« **Par dérogation, les remblaiements et les exhaussements**, dans le cadre de la création du Parc Logistique Portuaire, sont autorisés. ».

Donc dans cette zone, la région peut remblayer autant qu'elle veut et mettre ainsi carrément hors aléa les zones qui l'intéressent.

d/ Enfin on ne peut quitter cette zone portuaire sans rappeler qu'il existe **4 usines SEVESO seuil haut** dans cette zone et **donc un PPRT** (Plan de Prévention des Risques Technologiques) qui impacte environ 16 ha de la zone. Ce PPRT reste opérationnel même si sa mise en œuvre complète n'est pas encore achevée.

Remarques et position d'ECCLA

1/ De façon générale ECCLA accueille positivement tout nouveau PPRL, même s'il est « conciliant » pour pouvoir être adopté sans recours juridique. C'est une première étape pour faire prendre conscience qu'il n'est pas possible de poursuivre comme ces dernières décennies.

*Présidente : Maryse Ardit - Secrétaire : Christine Roques
170, av. de Bordeaux - 11100 Narbonne – Tél.: 04 68 41 75 78
Courriel : eccla@wanadoo.fr Site Internet : eccla-asso.fr*

2/ ECCLA souhaite rappeler **sa forte opposition à toute construction dans les « dents creuses » en zone RLI** d'aléas forts en zone urbaine. Si ces espaces ne sont pas encore construits, il faut les laisser libres pour l'écoulement des eaux lors des inondations.

Nous y sommes d'autant plus opposés qu'il est précisé que le niveau de submersion de la dent creuse « constructible » ne doit pas dépasser 1,5 m !!! **C'est énorme.**

De plus, ECCLA a déjà été alertée sur des constructions dans des zones inondables justifiées par un principe de dent creuse, même sans présence de bâtiment autour de la parcelle. ECCLA est parfaitement consciente de la contrainte que représentent pour les communes les risques d'inondations, **mais il n'est pas possible de continuer comme les 30 dernières années.** Le nombre de catastrophes naturelles, une dizaine en 30 ans pour Port La Nouvelle, est considérable. Il ne s'agit plus de catastrophes, et encore moins naturelles, mais quasiment d'une habitude.

3/ ECCLA voudrait **insister particulièrement sur l'information du public concerné par les PPRL, notamment sur la situation exacte des zones réglementaires où sont situées leurs habitations.**

Dès que le PPRL est approuvé, il serait utile que la **commune communique largement sur le sujet** : cartes affichées en mairie en grand format montrant les zonages, mise en ligne de ces cartes sur le site de la commune, mais aussi publication régulière dans les bulletins municipaux avec possibilité pour les citoyens d'interroger les services d'urbanisme.

A ce sujet, ECCLA regrette que la commune n'ait pas donné plus d'informations sur cette enquête publique. En allant sur le site de la mairie, dans la partie actualité, il n'y a rien sur l'enquête publique en cours.

4/ Des autorisations d'extension existent et l'Etat préconise deux mesures phares. La première demande que les planchers nouvellement construits soient à 20 cm au-dessus du niveau marin de référence de 2100, cette mesure est parfaite pour la sécurité mais... comme elle est complexe à mettre en œuvre, les dérogations arrivent de suite sauf pour l'hébergement.

Mais pour tous les autres bâtiments (industriel, commercial, agricole, camping...) il peut y être largement dérogé à l'aide de deux mesures : des batardeaux et la création d'un espace refuge.

De façon générale ECCLA considère qu'il est **souhaitable que les extensions se traduisent plutôt par un étage supplémentaire que par une extension au sol, cet étage représentant de fait un espace refuge.**

5/ Pour les bâtiments résidentiels existants, ce PPRL est aussi une charge pour les propriétaires car il oblige à toute une série de mesures.

La première est un diagnostic de vulnérabilité suivi de mesures parfois simples et de bon sens comme bien arrimer les bouteilles d'hydrocarbures, mais aussi de mesures plus coûteuses comme installer des batardeaux ou créer un espace refuge (6 mètres carrés de base plus 1 mètre carré par personne).

Le mot refuge apparaît 52 fois dans le règlement, preuve qu'il est considéré comme essentiel, mais pour autant plutôt complexe à mettre en œuvre.

Des aides pour les études et les travaux sont disponibles, elles peuvent aller de 40 à 80% pour les particuliers. Si ce PPRL doit vraiment servir à améliorer la sécurité, **une information des propriétaires sera indispensable**

6/ ECCLA souhaite rappeler que **les particuliers doivent être alertés en cas de risque de submersion** afin de penser à mettre la voiture dans un site hors inondation largement avant le début des submersions.

En effet nombre d'accidents mortels ont eu lieu quand des personnes sont parties trop tard pour tenter de mettre leur voiture en sécurité.

7/ Dans les 2 ans après l'adoption du PPRL, la commune doit mettre en place un PCS (Plan Communal de Sauvegarde) ou adapter le sien si elle en a un.

La plus grande majorité des communes audoises ont déjà un PCS car seuls 20% des communes audoises n'ont aucun risque naturel. Nous avons cherché sur le site de la commune : pas de PCS en vue.

*Présidente : Maryse Arditi - Secrétaire : Christine Roques
170, av. de Bordeaux - 11100 Narbonne – Tél.: 04 68 41 75 78
Courriel : eccla@wanadoo.fr Site Internet : eccla-asso.fr*

En insistant sur cet aspect risques apparaît le DICRIM (Document d'Information Communale sur les Risques Majeurs). La commune a donc déjà sur son site des éléments d'information à destination de ses habitants sur les risques existants dans la commune. Mais le DICRIM et le PCS ont des rôles différents. Le PCS doit prévoir comment intervenir quand le risque se concrétise. La commune **devra donc mettre rapidement en place un PCS.**

Dans ce PCS, **une zone refuge collective devra être créée et son existence et son emplacement bien diffusés auprès des habitants.**

8/ ECCLA s'étonne que **le milieu rural soit plus réglementé que le milieu urbain.**

En fait le milieu rural fait office de champ d'expansion des crues pour préserver les zones urbaines. Pour ceux qui ont eu la chance de voir le spectacle d'Ariane Mnouchkine, « Tambours sur la digue » où on inonde le monde rural pour préserver l'urbain, quelque chose résonne !!!

En conclusion **ECCLA approuve globalement ce PPRL**
mais espère surtout que des mesures de mises en œuvre vont suivre

Narbonne, le 13/08/19

Pour l'association ECCLA
Sa Présidente, Maryse Arditi



*Présidente : Maryse Arditi - Secrétaire : Christine Roques
170, av. de Bordeaux - 11100 Narbonne – Tél.: 04 68 41 75 78
Courriel : eccla@wanadoo.fr Site Internet : eccla-asso.fr*

5.3 LETTRE DU CONSEIL REGIONAL OCCITANIE



Direction départementale des Territoires
et de la Mer de l'Aude
24 JUIN 2019
COURRIER ARRIVÉE

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

Montpellier, le 19 06 19

Pôle Aménagement, Mer, Changement Climatique
Pascal PINET
Directeur Général Délégué

Monsieur Jean-François DESBOUIS
Directeur Départemental des Territoires
et de la Mer de l'Aude
105, Boulevard Barbès
11 838 Carcassonne - Cedex 9

NOS RÉF. : PP/MT/BB/DM/VR/AB/SDM/D19-04719-Chrono n°1.151
AFFAIRE SUIVIE PAR : Arnaud BRASSEUR
CONTACT : arnaud.brasseur@laregion.fr
Tél.: +33 (0)4 34 35 77 07

OBJET : Avis de la Région Occitanie sur le projet de plan de prévention des risques littoraux de la commune de Port-La Nouvelle.

Monsieur le Directeur,

Par courrier du 10 avril dernier, Monsieur le préfet de l'Aude sollicitait l'avis de l'assemblée délibérante de la Région concernant le projet de plan de prévention des risques littoraux de la commune de Port-La Nouvelle conformément aux dispositions de l'article R 562-7 du code de l'environnement.

Je vous prie de trouver ci-joint la délibération de la commission permanente du 7 juin 2019 et son annexe faisant état des observations de la Région sur le projet de PPRL.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'expression de mes salutations distinguées.

Pascal PINET

P.J. : - Délibération
- Annexe



STIET

DDTM	<i>u</i>	DDTMa	<i>Vu</i>
SMBD	<i>1</i>	I : Information S : Suite à donner	MAISP
SPC			MECAD
SG		24 JUIN 2019	SUEOT
SEADR		A : Assistera à la réunion E : Eléments de réponse P : Projet de réponse	SPRISF <i>S</i>
SEMA			SHBD
SIGNALE			

HÔTEL DE RÉGION





Commission Permanente du 7 juin 2019

Délibération N°CP/2019-JUIN/19.07

COMMISSION MEDITERRANEE DU 24 MAI 2019

MER ET PORTS

AVIS DE LA REGION OCCITANIE SUR LE PROJET DE PLAN DE PREVENTION DES RISQUES LITTORAUX (PPRL) DE LA COMMUNE DE PORT LA NOUVELLE.

DELIBERATION :

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL OCCITANIE

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération n°2017/AP-JUIN/14 de l'Assemblée Plénière du 30 juin 2017 donnant délégation à la Commission Permanente,

Vu l'article R.562-7 du code de l'environnement,

Vu le courrier du préfet de l'Aude du 10 avril 2019 sollicitant l'avis de la Région sur le projet de Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) de la commune de Port-La Nouvelle,

Vu le projet de PPRL disponible sur le site internet de la préfecture de l'Aude,

Vu l'avis de la Commission n°19, Commission Méditerranée du 24 mai 2019,

Vu le rapport N°CP/2019-JUIN/19.07 présenté par Madame la Présidente,

Considérant que

La tempête Xynthia a touché une partie importante de la façade atlantique de la Manche et de la Mer du Nord en février 2010 avec des conséquences dramatiques sur une frange importante du littoral français. Elle a montré la nécessité d'actualiser et d'accélérer la mise en œuvre des Plans de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) sur les côtes françaises.

Pour la Commune de port-La Nouvelle des cartes d'aléas (risques) ont été diffusées en décembre 2012 par le Préfet de l'Aude dans le cadre de la préparation du PPRL de cette Commune avec une côte de référence pour le risque de submersion à 2,40 m au-dessus du niveau de la mer à horizon 2100.

Ces cartes ont été pris en compte dans les études du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle. Tous les nouveaux quais et terre-pleins prévus dans l'extension auront ainsi une altimétrie supérieure à la côte de référence. Par ailleurs les digues créées pour la construction du nouveau bassin portuaire permettront de protéger les espaces aménagées à l'intérieur du nouveau port.

Les dispositions prévues pour le projet prenant en compte les aléas, le projet d'extension a été autorisé à la fois pour le parc logistique par arrêté préfectoral le 17 novembre 2015 et pour le projet de nouveau bassin portuaire le 24 octobre 2018.



Commission Permanente du 7 juin 2019

Délibération N°CP/2019-JUIN/19.07

L'élaboration du PPRL a démarré suite à l'élaboration de ces cartes sur la Commune de Port-La Nouvelle en 2018 et par courrier du 10 avril dernier, le Préfet du département de l'Aude a transmis à la Région le projet de PPRL pour avis.

En effet, conformément aux dispositions de l'article R562-7 du code de l'environnement, ce dernier est soumis à l'avis des organes délibérants des collectivités territoriales compétentes dont le territoire est couvert, en tout ou partie, par le plan.

Le PPRL a été mis à disposition sur le site des services de la préfecture à l'adresse suivante : <http://www.aude.gouv.fr/consultation-des-personnes-et-organismes-associes-a10626.html>

En l'état, le projet présenté lors de la consultation ne prend pas en compte dans son ensemble le projet d'extension du port. Il ne permet pas la réalisation des travaux d'extension du port en interdisant notamment la construction de digues ou certains travaux de remblaiements alors que ces derniers ont déjà été autorisés. Le règlement tel que présenté pourrait par ailleurs compromettre l'installation des activités susceptibles de s'implanter dans le port.

Pour tenir compte du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle et des activités qui nécessitent la proximité du plan d'eau portuaire, il est demandé au Préfet de prendre en compte l'avis ci-annexé proposant des modifications aux différentes pièces composant le PPRL notamment l'intégration complète du périmètre administratif portuaire (intégrant les travaux d'extension) dans la zone réglementaire correspondant aux activités portuaires.

Après en avoir délibéré,

Décide :

ARTICLE UN : de demander au Préfet de l'Aude de prendre en compte les observations jointes en annexe dans le rapport d'avis sur le projet de plan de prévention des risques littoraux de la Commune de Port-La Nouvelle.



Commission Permanente du 7 juin 2019

Délibération N°CP/2019-JUIN/19.07

ARTICLE DEUX : d'autoriser la Présidente à signer tout acte ou document relatif à cette décision.

La Présidente

Carole DELGA

ANNEXE

OBSERVATIONS DE LA REGION OCCITANIE SUR LE PROJET DE PLAN DE PREVENTION DES RISQUES LITTORAUX DE LA COMMUNE DE PORT-LA NOUVELLE

1- Périmètre portuaire et zonage réglementaire :

La zone réglementée en tant que « Zone portuaire » codée RLp doit tenir compte, a minima, du périmètre portuaire approuvé par l'arrêté préfectoral n° DDTM-SATEM-2015-004 du 12 août 2015 en tenant compte de l'extension prévue par l'arrêté préfectoral n° DDTM-SATEM-2019-003, ceci par souci de cohérence et de lisibilité des différentes strates réglementaires administratives.

De plus, à l'intérieur de cette zone RLp, il faut d'ores et déjà exclure les zones non soumises à la submersion marine selon les connaissances actuelles suite aux aménagements effectués dans le cadre des travaux autorisés pour l'extension portuaire (C'est le cas de la plateforme nord dont les plans de recollement des ouvrages réalisés ont été transmis aux services de la DDTM en date du 27 mars 2019).

Il faut également prévoir, une fois les travaux correspondants réalisés, que soient exclus de cette zone et intégrés en zone blanche tous les espaces dont l'aménagement est prévu dans le cadre de l'extension portuaire et qui seront situés, après aménagement, au-delà de la côte de référence 2100, soit supérieurs à 2,4m NGF. En effet une fois les travaux réalisés, les activités liées au port (stockage notamment) nécessiteront des constructions que ne permet le règlement RLp mais qui pourront être réalisés une fois les espaces reclassés en zone blanche.

2- Arrêtés d'autorisations préfectorales de travaux d'extension portuaire :

Seule figure dans le règlement (Zone RLp article II.2) la référence à l'arrêté « parc logistique » n°DREAL-SN-PEL-11-2015-003 du 17 novembre 2015.

Il manque :

- l'arrêté préfectoral (au titre de la dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées concernant le parc logistique) n° DDTM-SUEDT-UFB-2015-128 du 18 novembre 2015
- et l'arrêté préfectoral relatif à la création du « nouveau bassin portuaire » n°DREAL/D/DMCC-11-2018-005 du 24 octobre 2018.

Il est nécessaire de les mentionner dans la note de présentation et au règlement zone RLp et de compléter le texte de l'article II.2 ainsi (proposition de rédaction) :

« Par dérogation, les remblaiements et les exhaussements, dans le cadre de la création du parc logistique portuaire et des nouveaux quais et terre-pleins prévus à l'intérieur du nouveau bassin portuaire, sont autorisés, suivant les dispositions prises selon les arrêtés préfectoraux n°_DREAL-SN-PEL-11-2015-003 du 17 novembre 2015 et n° DREAL/DE/DMCC-11-2018-005 du 24 octobre 2018. »

Nota : L'arrêté autorisant les travaux de la première phase d'aménagement et les plans correspondant ont été transmis aux services de la DDTM en date du 27 mars 2019

3- Futures phases d'aménagements :

Au-delà des travaux autorisés par les arrêtés susvisés, le projet prévoit d'autres étapes d'aménagements pour parachever un projet global de développement portuaire comprenant : digues, zone quai lourd dite éolien, dragage partiel puis, ultérieurement, la création de môles et de quais d'accostage.

Il est donc essentiel que le PPRL intègre cette notion d'aménagements complémentaires tout particulièrement dans le règlement RLP §II.2. Ce paragraphe ne doit pas être restrictif aux autorisations obtenues mais considérer que « *Les remblaiements et exhaussements de futures étapes d'aménagements pourront être également concernés par cette dérogation dès lors qu'elles auront obtenu les autorisations nécessaires et tiendront notamment compte de la côte de l'aléa de référence.* » (proposition de rédaction).

4- Secteur La Campagne (voir carte en PJ) :

Le site de la Campagne, regroupant des ateliers techniques a vocation à moyen terme à intégrer le complexe portuaire afin de constituer un site d'entreposage de matériel portuaire ou toute autre activité en lien avec le développement du port. Il abrite actuellement diverses structures ayant un lien avec la mer dont : un local dédié à la gendarmerie maritime, un atelier communal de remisage de matériel de balisage de plage, des associations nautiques.

La Région souhaite donc que ce site soit concerné par le règlement RLP dans une logique d'harmonisation de la réglementation applicable et de reconnaissance des usages liées à la mer.

5- Autres remarques :

a- Note de présentation :

- Chapitre 2.3 « le port » : Il convient de préciser que le port accueille également des activités liées à la pêche et à la plaisance avec 250 anneaux.

- Chapitre 2.3 « le port » : les données en termes de surface énoncées émanent du PLU établi en 2013. Or avec le projet d'extension et les arrêtés d'autorisation préfectoraux l'autorisant, deux mises en compatibilité du PLU ont été faites. Par ailleurs, il convient d'être plus précis sur l'extension du port en parlant de l'ensemble des travaux autorisés soit le parc logistique et le nouveau bassin portuaire. Les arrêtés de travaux correspondants ont été transmis à la DDTM en date du 27 mars 2019. La proposition de rédaction suivante est faite : « *Selon le PLU approuvé le 27 décembre 2013 par la ville de Port-La Nouvelle, la zone économique dédiée à l'activité industrialo-portuaire s'étend sur 117 Ha incluant la superficie du chenal portuaire. Ce même PLU prévoyait déjà une extension de cette zone sur 51 ha supplémentaires (correspondant à une partie du parc logistique portuaire dont la « plate-forme Nord »). La Région Occitanie porte sur le port un projet d'extension comprenant deux composantes. Une composante terrestre avec la création d'un parc logistique portuaire et une composante maritime avec la création d'un nouveau bassin en eau profonde délimité par des nouvelles digues. Suite aux procédures menées pour ces deux projets, le parc logistique portuaire a été autorisé au titre du code de l'environnement par les arrêtés préfectoraux n° DREAL-SN-PEL-11-2015-003 du 17 novembre 2015 et n° DDTM-SUEDT-UFB-2015-128 du 18 novembre 2015 et le nouveau bassin portuaire par arrêté préfectoral n° DREAL/DE/DMMC-11-2018-005 du 24 octobre 2018. Une mise en compatibilité du PLU de Port-La Nouvelle a été effectuée par la ville de Port-La Nouvelle pour chacune des composantes du projet d'extension ».*

- Chapitre 4.3.1 : dans le recensement et l'analyse des enjeux, il serait bon de compléter : « la zone industrialo-portuaire **et son projet d'extension** »
- Chapitre 4.3.3 :
 - o Il convient dans ce chapitre de parler des activités pêche et plaisance du port.
 - o Il faut désormais parler d' EPPLN (Entrepôts Pétroliers de Port-La Nouvelle) et non de Total.
 - o Pour le dernier alinéa, il serait bon de compléter : « projet de développement de la zone portuaire **avec la création du parc logistique et du nouveau bassin portuaire** dont la vocation.... ».
- Chapitre 4.4 : La zone RLp n'est pas décrite ici. Par ailleurs, on détaille la zone RL4 alors que le zonage réglementaire n'en parle pas.
- Chapitre 4.5.1 : Concernant la zone RLp et le projet d'extension du port. Il serait bon de préciser qu'à la suite des aménagements autorisés, à savoir le remblaiement à +2.4m NGF pour le parc logistique, la réalisation des nouveaux quais et terre-pleins également à +2.4 m NGF ou plus et les nouvelles digues, les zones aménagées se situeront après aménagement en zone blanche.

b- Règlement :

- Dispositions générales-effets du PPRL : en fin de p 4, il serait bon de préciser dans le paragraphe précisant que le règlement du PPRL s'impose aux projets susceptibles d'être réalisés que ce n'est pas le cas pour les projets autorisés par arrêtés préfectoraux préalablement à l'approbation du PPRL. En effet concernant le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle, il serait inconcevable que le PPRL ne permette pas le projet autorisé et au-delà ses futures extensions.
- Dispositions générales-contenu du règlement : dans le titre 1, la zone RLp n'est pas décrite alors que la zone RL4 est inexistante sur les plans de zonage
- Article 1 : Les items relatifs aux campings sont inutiles
- Article II.5.a : en zone portuaire, l'ensemble des stockages est réalisé sur les terre-pleins situés au niveau du sol naturel. Il est impossible de prévoir des stockages à au moins 0.2m. En conséquence cet article doit disparaître.

c- Remarque sur la carte du zonage réglementaire :

La Capitainerie est bien comprise dans les limites administratives du port tandis que la carte semble l'en exclure. L'ensemble du bâtiment correspond précisément à un usage nécessitant la proximité immédiate de l'eau et donc doit bien relever du règlement RLp.

5.4 LETTRE DE LA CCI DE L'AUDE

A Carcassonne, le 27 mai 2019

Présidence

Tél. : 04 68 42 71 32

presidence@aude.cci.fr

Réf. : JC/JFC/CM/AA/D1943

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES
TERRITOIRES ET DE LA MER
A L'ATTENTION DE MONSIEUR JEAN-
FRANCOIS DESBOUIS - DIRECTEUR
105 BOULEVARD BARBES
CS 40001
11838 CARCASSONNE CEDEX

Objet : Plan de Prévention des Risques Littoraux – Commune de Port-La Nouvelle

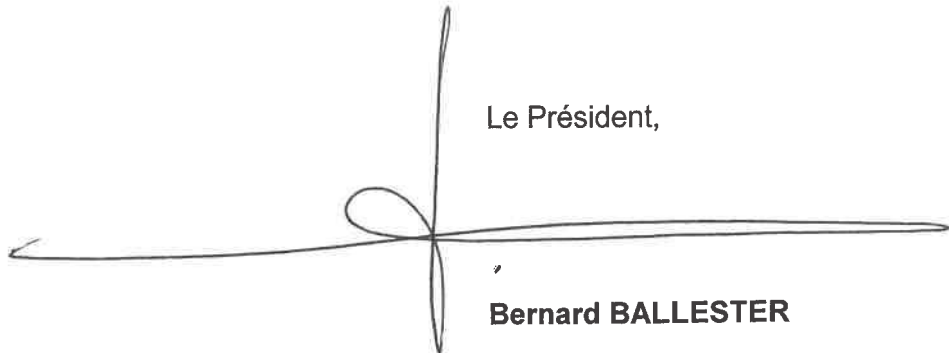
Monsieur le Directeur

En tant que délégué du port de Port-La Nouvelle, vous avez sollicité la CCI Aude afin d'émettre un avis quant au projet de règlement du Plan de Prévention des Risques Littoraux concernant la zone portuaire.

Aussi, je vous prie de bien vouloir trouver en attache les commentaires rédigés par mes services.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de mes sincères salutations.

Le Président,



Bernard BALLESTER

DDTM	<i>Ju</i>	DDTMa	<i>Vz</i>
SUBD	I : Information S : Suite à donner		MAJS#
SPC			MECAD
SG	05 MAI 2019		SUEDT
SEADR	A : Assister à la réunion E : Eléments de réponse P : Projet de réponse		SPRISF <i>5</i>
SEMA			SHSD
SIGNALE			

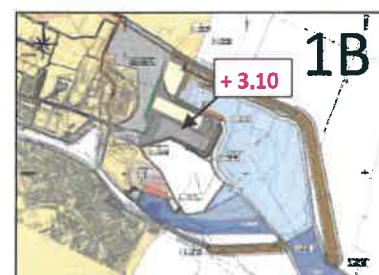
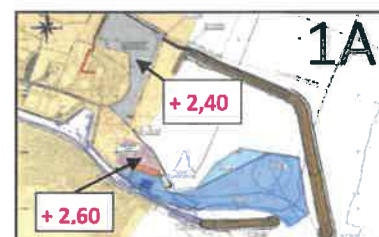
1 - PREAMBULE

La Région OCCITANIE Pyrénées-Méditerranée réalise une importante expansion de l'infrastructure du Port de Commerce de Port-La Nouvelle. Par ailleurs, un nouvel organisme de gestion, sous forme d'un Partenariat Public-Privé appelé SEMOP, sera mis en place à partir du 1^{er} Janvier 2021. Il interviendra pour la construction et la gestion des futurs terminaux. Les commentaires partagés dans la présente rédaction anticipent l'émergence de ce futur port, l'environnement opérationnel dont il a besoin pour son fonctionnement et la nécessité de le rendre attractif aux futurs partenaires et investisseurs logistiques, industriels et financiers.

Rappel sur le phasage des travaux.

	Financiers	Autorisation des travaux
Phase 1A	Région OCCITANIE	Oui (enquête publique validée)
Phase 1B	SEMOP	
Phase 2	(Région + investisseurs privés)	Pas encore (soumis à nouvelle enquête)

- La plateforme Nord a déjà été aménagée à la cote **+ 2,40 m NGF minimum**. Les aléas mentionnés dans les plans joints au Projet de Règlement peuvent donc être mis à jour.
- Dès 2019, une première phase de travaux, financée par la Région, va commencer (phase 1A). Elle concerne la construction des digues et d'un quai destiné aux manutentions de colis lourds (projets éoliens offshore). Cette étape permettra la création du nouveau plan d'eau. Le quai lourd est prévu à la cote **+ 2,60 m NGF** donc à un niveau supérieur des préconisations du projet de règlement (2,40 m +/- 0,20 m).
- A partir de 2021, la SEMOP s'occupera de la seconde étape de construction (phase 1B). Cette étape comprendra un premier terminal vrac dont la réalisation est annoncée à **+ 3,10 m NGF** par les Services de la Région, a minima un premier poste navire pour les trafics liquides ainsi que le début de l'aménagement de la zone industrielle (ou parc logistique).
- Enfin la dernière phase de travaux, dénommée Phase 2, concernera surtout la construction d'un grand terminal vrac et la finalisation de la zone industrielle. Cette dernière étape n'est pas encore validée car elle doit faire l'objet de nouvelles études et d'une nouvelle enquête publique. Cependant, le futur grand terminal étant dans la continuité de la « zone éolienne » et face au 1^{er} terminal vrac, il sera logiquement réalisé à une cote variant de **+ 2,60 à + 3,10 m NGF** (donc toujours au-dessus des préconisations suggérées dans le projet de règlement).



Note : la numérotation des phases de construction (1A – 1B – 2) est simplifiée. La Région OCCITANIE peut utiliser d'autres références.

De ces premières informations, nous tirons trois conclusions :

1. Les travaux d'expansion concernent exclusivement le Port de Commerce. La partie du règlement dédiée à la zone « RLP » devra donc être particulièrement compatible avec les activités portuaires commerciales qui se dérouleront au sein de ces espaces en développement.
2. Les futurs investisseurs partenaires de la SEMOP doivent avoir une excellente visibilité sur le potentiel technique du futur port. Il est important de les rassurer sur l'absence de contraintes majeures pouvant compromettre leurs intentions et/ou engagements.
3. Le PPRL tient compte des travaux « en cours » (comme précisé dans le projet de rédaction) mais il peut également intégrer ceux « à venir » puisque les phases successives de travaux sont connues, même si la phase 2 peut encore être modifiée au cours du processus d'enquête publique. La Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Aude obtiendrait ainsi un règlement en phase avec les ouvrages attendus dans les prochaines années. Les Services de la Région (Direction de la Mer) partageront avec précision les cotes NGF qui ont été définies. Ce travail de mise à jour changerait assez radicalement les termes du règlement, notamment compte tenu des infrastructures qui seront construites bien au-delà de la cote + 2,40 m. Le règlement en serait grandement simplifié.

2 - PLANS FOURNIS AU DOSSIER

▪ Plan « ALEA 2010 »

Le PPRL peut être amélioré en intégrant les schémas de développement approuvés lors de l'enquête publique (plan 1B).

- La zone aujourd'hui décrite comme « soumise à l'action mécanique des vagues » sera **protégée par des digues** qui sont justement destinées à protéger le plan d'eau et les futurs terminaux. Leur conception a déjà pris en compte des aléas de hauteurs d'eau.
- La zone des « aléas forts » sur les anciens salins sera aménagée en future zone industrielle à la cote **+ 2,40 m NGF** comme la plateforme Nord déjà réalisée. Les aléas seront ainsi réduits.



En extrapolant la construction du futur grand môle (selon une configuration théorique telle que ci-dessous), le niveau de ce terminal devrait être entre + 2,60 et 3,10 m NGF minimum.



- Plan « ALEA 2100 »
- Plan « COMMUNE – Carte de Zonage règlementaire »
- Plan « Zoom ZONE REGLEMENTAIRE»

Commentaires identiques. Les plans du PPRL devraient intégrer les futurs ouvrages. Les zones d'aléas seront ainsi configurées fidèlement et démontreront que le futur port sera affranchi des prescriptions.

3 – REGLEMENTATION APPLICABLE A LA ZONE Rlp – PAGES 44 + 45 + 46 / 65

Compte tenu des remarques exprimées dans ces premières pages de commentaires, nous proposons de nouvelles formulations du règlement.

PREAMBULE

1. La zone Rlp correspond à la zone pouvant être soumise à la submersion marine (quel que soit le niveau d'alea), dans le secteur de la zone d'activité portuaire existante et son extension, en cours de réalisation.

La zone Rlp correspond à la zone pouvant être soumise à la submersion marine (quel que soit le niveau d'alea), dans le secteur de la zone d'activité portuaire existante et future délimitée par le Domaine Public Maritime.

2. Par dérogation et afin de permettre la continuité de l'activité de la zone portuaire existante, sont autorisées les constructions, extensions ou aménagements nécessaires aux activités et à leur exploitation nécessitant la proximité immédiate de la mer.

Afin de permettre **la continuité et le développement des activités** de la zone portuaire existante **et future** sont autorisés les constructions, extensions **et** aménagements nécessaires **aux activités des ports de commerce, de pêche et de plaisance ainsi qu'aux services associés.**

Note : nous suggérons de ne pas établir de distinction entre les activités immédiatement proches de la mer (par exemple les terminaux) et celles qui se développeront dans la zone industrielle plus lointaine (le parc logistique). Le port doit former un tout.

3. Les activités telles que la pêche, les services portuaires, la conchyliculture ou encore les activités nautiques liées à la plage, ne peuvent se situer que sur des espaces proches de la mer. Ces espaces étant directement exposés aux tempêtes marines, ces activités sont donc soumises à l'aléa, bien souvent fort. Pour autant, elles doivent pouvoir exister en bord de mer.

Les activités telles que la pêche, la conchyliculture, **le stockage et l'ensemble des opérations de manutention et de logistique portuaires du port de commerce** ainsi que les activités nautiques liées à la plage **et à la plaisance, y compris leurs équipements et installations**, ne peuvent se situer que sur des espaces proches de la mer. Ces espaces étant directement exposés aux tempêtes marines, ces activités, **équipements et installations** sont donc soumis à l'aléa, bien souvent fort. Pour autant, elles doivent pouvoir exister en bord de mer.

ARTICLE 1

Sont interdits :

- les **exhaussements et affouillements** des sols non mentionnés à l'article II ci-après,
 - les ouvertures en dessous du niveau marin de référence 2100 (soit 2,40 m NGF) qui ne sont pas strictement nécessaires aux accès des bâtiments,
 - les constructions nouvelles à **caractère vulnérable** *
 - les changements de destination * ayant pour objet de transformer un bâtiment existant en construction **à caractère vulnérable** *
 - les stockages et dépôts autres que ceux visés à l'article II ci-après,
 - la création de **décharges*** quelle que soit la nature des matériaux, déchets ou produits concernés
 - les travaux concernant des constructions existantes **sur pilotis** ayant pour conséquence de réduire la transparence hydraulique.
- **Les affouillements** (creusage) **et exhaussements** (surélévation) doivent être autorisés dès lors qu'il s'agit de projets en lien avec les activités portuaires. Exemples = construction de réservoirs de stockage de produits liquides ou gaziers (et non pas exclusivement pétroliers) qui peuvent être partiellement enterrés, des fosses d'ateliers pour l'entretien des matériels de manutention, les bassins de rétention qui seront réclamés lors des procédures ICPE, etc.
- **les stockages et dépôts autres que ceux visés à l'article II ci-après** : le fait d'interdire les stockages *par défaut* [« autres que ceux visés ci-après »] peut dérouter les opérateurs. Nous suggérons que le règlement soit le plus ouvert possible pour ne pas y limiter les futurs projets.

- la création de **décharges [ordures, décombres et immondices]** quelle que soit la nature des matériaux, déchets ou produits concernés.

Nous avons bien noté la notion de « décharge ». Pour autant, par précaution, nous rappelons que l'activité portuaire peut impliquer :

- des stockages de matériaux tels que ferraille (déchets métalliques), de verre (calcin), de DIB (déchets industriels banals), de scories ou autres matières liées aux industries de transformation, de revalorisation ou de l'énergie. Ces produits sont des marchandises régulièrement transportées par voie maritime et exploitées dans les ports. Il s'agit d'ailleurs de filières en croissance.
- Le ramassage des déchets de bord ce qui sous-entend le stockage temporaire (dans des équipements prévus à cet effet) des poubelles des navires avant enlèvement.
- La collecte et le stockage temporaire de résidus de cargaisons, balayures de quai, marchandises avariées, etc.
- La collecte et le stockage avant enlèvement des eaux grises ou noires des navires (dans des installations spécialisées).
- La récupération et le traitement des eaux de ballast des navires (installations spécialisées).

Les ports de pêche et de commerce disposent également d'une « zone verte » exploitée comme une déchetterie de proximité (bennes de tri sélectif). Avec l'agrandissement du port, il est probable que de telles zones se multiplient.

- Les travaux concernant des constructions existantes **sur pilotis** ayant pour conséquence de **réduire la transparence hydraulique**.

Les pilotis désignant des pieux enfoncés dans le sol et destinés à soutenir une construction hors de l'eau ou au-dessus du sol, il peut être utile de prévoir :

- **A Terre**, le cas de bâtiments tels que des garages/parkings aériens (importation de véhicules),
- Dans le futur **plan d'eau**, l'utilisation de navires, plateformes ou ascenseurs de type « Jack-up ». Ces équipements s'appuient sur le plancher marin pour se stabiliser (pas d'enfoncement de leurs structures dans le sol cependant). Ils pourraient être utilisés par la filière éolienne offshore.

ARTICLE 2

II.3 - Construction nouvelles, les extensions, démolitions et reconstructions

Sous réserve que le niveau des planchers créés et constitutifs de surface de plancher de la construction* soit situé au moins à **0,20 m** au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit + 2,60 m NGF.

(*) **Toutefois en fonction des caractéristiques spécifiques de l'activité**, cette cote pourra être adaptée au niveau +0,20m par rapport à la cote moyenne* du terrain naturel*.

- Au Port de Commerce, la construction de bâtiments - notamment de stockage - peut correspondre à une activité industrielle spécialisée permettant effectivement d'en prévoir l'usage : par exemple un terminal bitumier ou un entrepôt frigorifique. Mais pour bon nombre

de trafics, les opérateurs vont s'équiper d'installations polyvalentes capables de répondre au plus grand nombre de catégories de marchandises pouvant être traitées. Les « **caractéristiques spécifiques de l'activité** » ne sont donc pas toujours connues à l'avance. Dans un entrepôt spécialisé dans les vrac secs (à murs porteurs), l'opérateur pourra y entreposer des produits aussi différents que du talc ou de la potasse sans s'interdire de l'utiliser pour des produits unitisés tels que des aciers ou des contreplaqués. Par ailleurs, seule la disponibilité de surfaces permet de capter des trafics, d'où le besoin de polyvalence dans l'usage des bâtiments. Les « **caractéristiques spécifiques de l'activité** » auront donc avantage à ne pas nécessiter l'obligation de nommer *précisément* soit un produit soit une filière industrielle. Il est recommandé que le règlement offre de la souplesse et de l'agilité.

- S'il peut éventuellement être concevable que les hangars soient placés à + 20 cm par rapport à la cote + 2.40 m NGF **sur la zone industrielle (parc logistique)**, ce qui sous-entend quand même soit des travaux d'aménagement (pourtours des hangars en pente douce pour permettre aux engins de rentrer à une porte située à + 20 cm) soit la mise à niveau (élévation) de la totalité de la parcelle (ce qui reste à évaluer), les hangars situés **sur les terminaux**, qu'ils soient en bord à quai (1ère zone) ou en arrière des quais (2nde zone), doivent impérativement être sortis de cette prescription. En effet, ces hangars ne peuvent pas être surélevés par rapport à la hauteur du quai. Un terminal doit être parfaitement plat.

A nouveau, les terminaux tels que décrits dans les phases de construction 1B et 2 sont prévus à des cotes comprises entre 2,60 m et 3,10 m. En revanche, la plateforme Nord et le parc logistique sont actuellement notifiés à + 2,40 m NGF minimum.



II.4 - Aménagements

Les rez-de-chaussée seront obligatoirement **surélevés de 0,20 m** par rapport au **terrain naturel** lorsqu'ils sont utilisés comme garages, lieux de chargement-déchargement ou locaux indispensables pour assurer l'accès aux bâtiments

[...]

de mise en œuvre de **dispositifs étanches pour les accès** (batardeaux, portes étanches, ...).

- **Surélévation de 0,20 m par rapport au terrain naturel** = de quel *terrain naturel* parle-t-on ? S'agit-il de celui correspondant aux relevés (actuels ou anciens) des cartes annexées au projet de règlement et précédemment commentées ? ou bien est-ce une notion générale quelle que soit la cote NGF des futurs aménagements ? Comme nous l'avons écrit, on pourra admettre une surélévation par rapport au sol pour des bâtiments de type bureaux mais pas pour des hangars, des entrepôts ou des terre-pleins de stockage. Ces zones ou ces constructions doivent être planes et leur accès au même niveau que celui des terrains sur lesquels elles sont installées.

- **Dispositifs étanches** : dans les autres ports Européens, nous ne connaissons pas de hangars portuaires équipés de portes étanches. Cette obligation doit être retirée. Elle compromettrait l'intérêt des investisseurs et l'ensemble du projet de développement du futur Port de Commerce.

II. 5 - Stockage de matériaux et pratiques diverses

a – stockage de produits autorisés, produits polluants et inertes :

- **qu'une étude d'impact démontre qu'ils ne constituent pas de risque significatif pour la sécurité et la santé des personnes en cas d'entraînement ou de dilution par une submersion, ainsi que son innocuité sur le milieu.**

- que le niveau de stockage soit situé au moins à **0,20 m au-dessus du sol naturel.**

- les dépôts provisoires, **pour une durée maximale de deux ans**, dont l'étude d'impact devra démontrer qu'ils ne constituent pas de risque significatif pour la sécurité et la santé des personnes en cas d'entraînement ou de dilution par une submersion, ainsi que son innocuité sur le milieu.

b - **cuves de stockage enterrés** :

sous réserve qu'elles soient solidement arrimées à des massifs béton ancrés dans le sol évitant tout risque de flottaison.

c - **cuves de stockage non enterrées (hors cuves stockage des produits pétroliers)** :

sous réserve qu'elles soient solidement arrimées à un massif en béton ancré dans le sol, dont la surface sera située au minimum à 0,20 m au-dessus du sol naturel.

- **qu'une étude d'impact démontre qu'ils ne constituent pas de risque significatif pour la sécurité et la santé des personnes en cas d'entraînement ou de dilution par une submersion, ainsi que son innocuité sur le milieu.**

La probabilité existe que des produits stockés en zone portuaire soient dommageables au milieu en cas de submersion. Pour autant, la submersion reste l'exception, surtout si les ouvrages sont édifiés sur des sols dont la hauteur sera supérieure aux prérequis du règlement.

Sur ce point, nous conseillons que les prescriptions du PPRL permettent la continuité des trafics existants sans avoir à produire de nouvelles études de danger ou ICPE.

Déjà, les délais d'instruction ICPE [souvent plusieurs mois], les coûts des études [non proportionnés au tonnage des flux proposés] ou l'évolution réglementaire [parfois plus restrictive et ne permettant plus d'exploiter des trafics ou des espaces portuaires à cause de critères durcis] sont des difficultés bien réelles dès lors que les clients attendent des réponses rapides. Ces difficultés peuvent contraindre au refus d'opportunités. Aussi, l'application du PPRL gagnerait à accepter les situations antérieures sans cautionner la continuité d'opérations existantes à de nouvelles conditions d'exploitation. Le risque est trop important.

Nous nous interrogeons également sur l'interdépendance qu'il y aurait entre les réglementations ICPE et celles du PPRL. Elle pourrait aboutir à des confusions réglementaires lors de l'instruction de nouveaux dossiers ou de leurs contrôles. Si le PPRL est avant tout une question d'altimétrie par rapport aux hauteurs possibles de submersion marine, l'étude des risques inhérents à la dilution des produits et marchandises entreposés ne devrait pas se poser sur les zones exclues des aléas.

- que le niveau de stockage soit situé au moins à **0,20 m au-dessus du sol naturel**.

Commentaires identiques au premier paragraphe de la page précédente. Nous suggérons que les mesures soient étudiées en fonction des cotes des terrains et des ouvrages proposés par la Région OCCITANIE (entre 2,40 et 3,10 m NGF).

- les dépôts provisoires, **pour une durée maximale de deux ans**, dont l'étude d'impact devra démontrer qu'ils ne constituent pas de risque significatif pour la sécurité et la santé des personnes en cas d'entraînement ou de dilution par une submersion, ainsi que son innocuité sur le milieu.

La notion de « dépôts provisoires » est à éviter. Un port sert au stockage de marchandises pour des durées plus ou moins longues. Il existe plusieurs marchés où le stockage de produits peut se concevoir au-delà de 2 ans, notamment pour des flux de matières premières soumis à de fortes fluctuations de prix ainsi qu'aux marchandises gérées par les marchés du négoce.

- **cuves de stockage enterrées :**

Une définition des cuves concernées permettra de ne pas les confondre avec les bacs, réservoirs, sphères, sarcophages, silos ou équivalents utilisés pour le stockage des marchandises.

Nous rappelons également l'existence dans le port actuel d'aires de lavage, de débourbeurs, déshuileurs et autres équipements similaires qui ne peuvent pas faire l'objet de travaux pour les ancrer à des massifs en béton.

- **c - cuves de stockage non enterrées (hors cuves stockage des produits pétroliers)**

Les cuves, réservoirs et stockages de produits liquides ne concernent pas essentiellement les produits pétroliers. Il faut prévoir le cas des stockages de gaz et de produits liquides non pétroliers (chimie et liquides alimentaires par exemple).

4 - DEFINITIONS DE TYPOLOGIES D'ACTIVITES – PAGE 64

ACTIVITES PARTICIPANT AU SERVICE PORTUAIRE

Au sens du présent règlement, la zone portuaire doit être considérée comme la zone délimitée par **un périmètre administratif** et dans lequel interviennent des **autorités publiques** spécifiques investies de différentes missions et notamment l'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ou de façon plus générale le bon fonctionnement du port.

Dans ces zones, il apparaît que certaines activités (installations ou ouvrages) sont indispensables au bon fonctionnement du port, notamment pour des raisons de sécurité ou de facilité de la navigation ou d'exploitation de la zone.

Les activités participant au service portuaire sont les suivantes :

a/ Activités générales

- Capitainerie,
- Ateliers navals (réparation / entretien des bateaux),
- Stations de dégazage et de déballastage des navires,
- Stations des activités de remorquage, de lamanage, etc.,
- Postes de gardiennage,
- Quais et bassins.

b/ Activités de chargement / déchargement et activités connexes

- Portiques, cavaliers,
- Grues,
- Bras de chargement / déchargement,
- Outillage des quais : chouleurs, camions, nacelles, chariots élévateurs, etc...,
- Aires ou entrepôts de **transit** des marchandises ou conteneurs **directement** liés aux installations de chargement / déchargement portuaires.

Les activités **autres que celles** directement liées aux opérations de chargement ou de déchargement ne sont pas considérées comme des activités connexes. **A titre d'exemple, les activités intervenant sur le conditionnement des marchandises ou des conteneurs ne sont pas des activités connexes.**

Les définitions de la page 64 invitent à de nombreuses modifications. Par simplification et pour éviter des ricochets avec d'autres interprétations, nous suggérons en fait de les enlever entièrement. Nous listons ci-dessous plusieurs remarques motivant cette proposition.

- **Périmètre administratif** : il existe (= Domaine Public Maritime).
- **Autorités publiques** : il faut intégrer l'ensemble des entreprises privées qui sont les acteurs des ports de commerce, pêche et plaisance.
- **Activités générales** (« pilotage » à rajouter)
- **Activités connexes**
- **Activités de chargement/déchargement** (rajouter la notion de « terminaux » et de « postes navires [liquides] », rajouter « et tout dispositif de chargement, déchargement et de manutention » car il en existe énormément (tapis et bandes transporteuses, systèmes pneumatiques, déchargeurs mécaniques, etc.).

Plus généralement

Est-il utile de séparer les activités entre elles ? Nous suggérons un texte non exhaustif. Par exemple :

Activités générales, telles que

- Capitainerie,
- Ateliers navals (réparation / entretien des bateaux),
- Stations de dégazage et de déballastage des navires,
- [...]

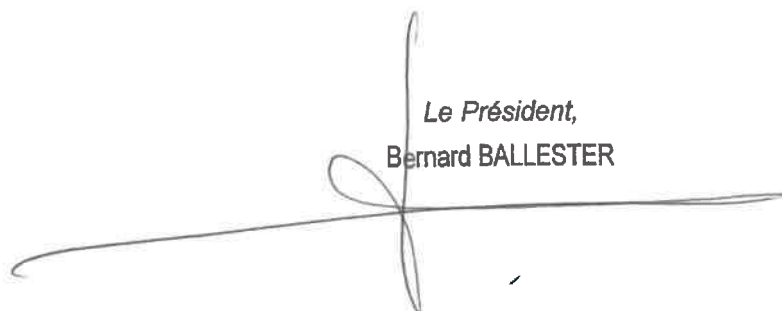
b/ Activités de chargement / déchargement et activités connexes, telles que

- Portiques, cavaliers, grues,

- **Transit** : sur certains dossiers ICPE, il y a eu dans le passé des discussions sur la notion de « transit » et de « durée de stockage », à savoir que des stockages étaient autorisés par la DREAL du moment qu'il s'agissait de stocks temporaires en attente de chargement (risque limité car stockage court). Ces interprétations peuvent correspondre à des situations particulières mais elles ne doivent pas être considérées comme des définitions pérennes. La définition du transit est multiple (notion de passage, transfert d'un mode de transport à un autre,..). En tout cas, elle n'est jamais attachée à une notion de durée.

En elle-même, la phrase du projet de PPRL est juste (« Aires ou entrepôts de *transit* des marchandises ou conteneurs directement liés aux installations de chargement / déchargement portuaires») mais il ne faudrait pas qu'on lui trouve un lien avec les autorisations ICPE récemment accordées. Précaution peut-être très exagérée mais nous suggérons que le mot transit soit remplacé par *passage*.

- **Directement liés aux installations de chargement / déchargement portuaires** : nous comprenons de la phrase que les espaces portuaires qui ne seraient pas DIRECTEMENT liés aux « opérations » (et non pas forcément aux « installations » ?) de déchargement ou de chargement sont exclues de la définition, donc exclues des zones « indispensables » au trafic maritime. Or beaucoup de combinaisons sont possibles dans les opérations de chargement/déchargement et plus généralement dans la chaîne logistique maritime : manutention des navires, mais aussi de trains, de camions ou de barges fluviales. Ces opérations peuvent se réaliser sur des terminaux (zones reliées aux linéaires de quai ou aux appontements et où interviennent des manutentionnaires portuaires), sur des sites industriels ou sur des sites logistiques (logisticiens) généralement situés en arrière des quais, mais pas toujours. Ces zones peuvent être interconnectées. Par exemple, on peut débarquer des bois d'un navire sur des remorques esclaves (Mafi, cassettes, camions de brouettage) afin de les transporter *directement* chez un importateur ou un entrepôt logistique dédié. Aussi, toutes les zones situées dans l'enclave du Port de Commerce méritent d'être considérées comme équivalentes.
- **« Autres que celles »** : nouvelle interdiction *par défaut*.
- **« A titre d'exemple, les activités intervenant sur le conditionnement des marchandises ou des conteneurs ne sont pas des activités connexes »** : dans la pratique, ces opérations font partie des opérations de manutention au sens large. L'empotage et le dépotage de marchandises, ainsi que le calage, la fumigation et d'autres opérations similaires, peuvent se faire en même temps que les opérations de manutention des navires. Par exemple à Port-Vendres, des conteneurs de fruits pleins sont débarqués, dépotés et rembarqués vides au cours de l'escale. De telles opérations sont courantes et ne doivent pas être exclues.


Le Président,
Bernard BALLESTER

5.5 TABLEAU DE SYNTHÈSE DES ZONES A RISQUE PRODUIT PAR LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.

1 TABLEAU SYNTHETIQUE DES ZONES A RISQUE DU PROJET DE REGLEMENT DU PPRL DE PORT-LA-NOUVELLE

1.1 CONVENTION DE NOTATION

La numérotation des lignes du tableau

- De 1 à n, concerne les interdictions. La case est alors cochée « X » si la zone contient le texte de l'interdiction.
- Pour les autorisations, la case est alors cochée par un « A » si la zone contient le texte de la prescription.
 - BE+n, concerne les prescriptions sur les bâtiments existants.
 - T+n, concerne les prescriptions sur les terrassements.
 - C+n, concerne les prescriptions sur les constructions toute catégorie confondue.
 - DC+n, concerne les prescriptions dans les Dents Creuses.
 - Cati+n, concerne les prescriptions de la catégorie i de construction.
 - Infra+n, concerne les prescriptions sur les travaux d'infrastructures et d'ouvrages de protection.
 - Stock+n, concerne les prescriptions sur les stockages et épandages.

La mise en forme du texte

Le texte en *italique relief* montre la variante par rapport à une autre ligne similaire de la prescription.
Le **rouge** est utilisé pour faire ressortir le texte.

Les regroupements possibles

Les lignes encadrées indiquent que des regroupements sont possibles sous réserve d'une formulation à ajuster.

N°	Type de projet	INTERDICTIONS (ART. I)	RL1	RL2	RL4	RL3	RLp	RLh	Observations CE

1.2 LE TABLEAU DU REGLEMENT DU PPRL

Observations et propositions du CE :

Généralités

Le règlement gagnerait en clarté en regroupant (→ Mutualiser) autant que possible les dispositions et prescriptions communes à toutes les zones et/ou aux zones du ZUC (RL1, RL2, RL4) et RL3 éventuellement. Exemple :

Chapitre : dispositions applicables **dans toutes les zones à risque** (donc les zones RL et en excluant la zone blanche)

- Article : dispositions applicables aux **projets nouveaux**

- sont autorisé :

Les exhaussements et affouillements **nécessaires** à la réalisation des projets autorisés par le présent PPRL.

- sont interdits :

Toute construction, occupation et aménagement du sol nouveaux **susceptibles d'aggraver** le risque de submersion marine ou de perturber l'écoulement, à l'exception des zones RLp et RLh.

Création et extension de sous-sol.

Création de campings ou parcs résidentiels de loisirs.

Extensions de périmètre ou l'augmentation du nombre d'emplacements des campings et parcs résidentiels de loisirs existants.

Etc.

- Article : dispositions applicables aux **biens et activités existants...**

- sont autorisés : ...

- sont interdits :

Tout changement de destination ou toute extension ayant pour conséquence une augmentation de la vulnérabilité, à l'exception de ...

Etc.

- Article : prescriptions applicables à tous les **projets autorisés** dans toutes les zones

- sont autorisés :

- sont interdits :

Zone RLp

Pour la zone portuaire, dont les activités nécessitent des constructions et des aménagements spécifiques pour son fonctionnement, éviter d'écrire trop d'interdits car tous les projets nécessiteront une autorisation environnementale soit au titre de la loi sur l'eau soit au titre des ICPE et généreront des prescriptions. Il faudrait plutôt avoir la posture « ce qui n'est pas autorisé est interdit ».

La question de l'ancien port : comment écrire les dispositions autorisées ou interdites au vu des contraintes techniques ? (à retravailler avec la CCI et visite sur place du CE). Étudier les observations de la CCI de l'Aude.

La notice technique descriptive

Le renvoi à cette notice est présent dans beaucoup de prescriptions. Cette notice n'est pas jointe au dossier d'enquête. Existe-t-elle ?

Les interdictions

N°	Type de projet	INTERDICTIONS (ART. I)	RL1	RL2	RL4	RL3	RLp	RLh	Observations CE
		<p>Les catégories de constructions ou d'équipements/ Sont distinguées 6 catégories :</p> <ul style="list-style-type: none"> - catégorie 1 – les constructions à usage d'habitation et autres que celles visées ci-après. - catégorie 2 – les constructions à usage agricole strict (sans habitation associée) - catégorie 3 – les constructions et installations à usage d'activité commerciale, artisanale, industrielle ou tertiaire. - catégorie 4 – les campings, parcs résidentiels de loisir. - catégorie 5 – les constructions, équipements et installations d'intérêt général ou ayant une fonction collective y compris les constructions à caractère vulnérable. - catégorie 6 – Équipements et activités les équipements liés à la mer. 							<p>La <u>zone RLh</u> ne devrait pas être concernée car c'est la zone de déferlement des vagues. D'une part, il est bien spécifié en page 6 du règlement, chapitre « principes de détermination du zonage réglementaire », que la présence de construction et d'infrastructure fragilise ces milieux et augmente la vulnérabilité des personnes et des biens. D'autre part, le tableau en page 25 de la note de présentation ne mentionne pas de dérogation. ➔ Supprimer ce texte en RLh.</p> <p>Sur les catégories, si elles ne correspondent pas aux destinations du R.151-27 et R.151-28 du code de l'urbanisme, alors cela brouille la clarté du règlement. ➔ Un tableau de correspondance est dans ce cas nécessaire pour l'instruction.</p> <p>La <u>catégorie 6</u> n'est pas définie dans le code de l'urbanisme. La zone RLp n'est pas concernée par la notion de catégorie des constructions. Et compte-tenu du territoire communal, seuls les zones RL1, RL2 et RL4 ne devraient être concernées sur au niveau du canal/grau du port. La bande en RL3 correspond à la route qui longe le canal.</p>
N°	Type de projet	INTERDICTIONS (ART. I)	RL1	RL2	RL4	RL3	RLp	RLh	Observations CE
1		Toute construction, reconstruction, changement de destination, occupation et aménagement du sol nouveaux ou extension de construction existante, quelle que soit la nature de l'occupation du sol.						X	<u>Zone RLh</u> , l'interdiction est en cohérence avec l'inconstructibilité de la zone de déferlement.
2	Projets nouveaux	Toute construction, occupation et aménagement du sol nouveaux susceptibles d'aggraver le	X	X	X	X			

		risque de submersion marine ou de perturber l'écoulement.							
3	Reconstructions	Reconstructions de bâtiments, remblai, aires de stockage ou de stationnement dont tout ou partie du gros-œuvre a été endommagé par submersion marine ou action mécanique des vagues	X	X		X			Ok mais attention car certaines choses pourront être autorisées. Par exemple, la route le long du canal du port côté ZUC (à droite en regardant vers la mer, avenue de la Mer) est en RL3. → Comment cela se passe si la route est endommagée par la submersion marine ou l'action mécanique de la mer ?
4	Hébergements collectifs	Changements de destination visant à la création d'hébergements collectifs	X						Définir ce qu'est un « hébergement » par rapport à un logement. La formulation n°7 suffit.
5		Extension ayant pour conséquence une augmentation de la vulnérabilité				X			
6		Changements de destination ayant pour conséquence une augmentation de la vulnérabilité	X			X			Cette formulation suffirait pour le RL1. → Regrouper N°5 et N°6 Terme « effet » dans RL3 au lieu de « conséquence ».
7	Projet à caractère vulnérable	Changements de destination ayant pour objet de transformer un bâtiment existant en construction à caractère vulnérable		X				X	Remplacer dans RL2 par la formulation N°4 « ayant pour conséquence une augmentation de la vulnérabilité ». En revanche, elle est sans objet pour la zone portuaire car les constructions à caractère vulnérable n'ont pas lieu d'être. Les constructions nouvelles à caractères vulnérables sont interdites en N°12 en zone RLp.
8	Exhaussement Affouillement	Exhaussements et affouillements des sols non mentionnés à l'article II	X	X	X	X	X		→ Au lieu de « non mentionnés à l'article II, écrire « non nécessaires à la réalisation du projet » + contrebalancer dans la partie Sont autorisés « les exhaussements et affouillements nécessaires à la réalisation des projets autorisés dans le présent PPRL ». Je pense qu'il faut enlever cette interdiction sur le principe que ce qui n'est pas autorisé est interdit. Dans ce cas, il faudrait dans le chapitre « dispositions applicables à toutes les zones », section projets nouveaux. Cf observations générales du CE. → Mutualiser + voir T01 et T02
9	Sous-sols	Création et extension de sous-sol.	X	X	X	X	X	X	<u>Zone RLh</u> , l'interdiction est en cohérence avec l'inconstructibilité de la zone de déferlement.

									→ Mutualiser
10	Campings, résidentiel de loisir	Création de campings ou parcs résidentiels de loisirs	X	X	X	X	X	X	Zone RLh, redondant par rapport à n°1, où toute occupation du sol est interdite.
11	Campings, résidentiel de loisir	Extensions de périmètre ou l'augmentation du nombre d'emplacements des campings et parcs résidentiels de loisirs existants.	X	X	X	X	X	X	Zone RLh, redondant par rapport à n°1, où toute occupation du sol est interdite.
12	Ouvertures	Ouvertures en dessous du niveau marin de référence 2100 (soit 2,40 m NGF) qui ne sont pas strictement nécessaires aux accès des bâtiments.	X	X	X	X	X	X	Zone RLh, redondant par rapport à n°1, où toute occupation du sol est interdite.
13	Projets nouveaux	Constructions nouvelles à l'exception de celles admises à l'article II ci-après	X			X			Pas utile car pour la zone RLh la ligne n°1 suffit, et en RL1, c'est possible dans les dents creuses. Question CE : quid des divisions parcellaires ?
14	Projet à caractère vulnérable	Constructions nouvelles à caractère vulnérable		X				X	Zone RLp, les constructions à caractère vulnérable telles que définies en page 59 du règlement n'ont pas vocation à être implantées dans la zone portuaire. Attention sur la zone hospitalière et aux écoles en zones RL1 et RL2.
15	Projet à caractère vulnérable	Extensions des constructions à caractère vulnérable	X						Attention sur la zone hospitalière et aux écoles en zones RL1 et RL2.
16	Projet à caractère vulnérable	Aménagements visant à augmenter la capacité d'accueil des constructions à caractère vulnérable	X			X			Attention sur la zone hospitalière et aux écoles en zones RL1 et RL2.
17	Digues	Construction de digues qui n'ont pas pour objet la protection des lieux habités.	X	X	X	X		X	
18	Décharges	Création de décharges quelle que soit la nature des matériaux, déchets ou produits concernés.	X	X	X	X	X		Zone RLp, il y a forcément une gestion des déchets qui nécessite des collectes, stockages de matériaux provisoirement avant enlèvement. Il faut bien définir la « décharge ».
19	Stockages	Stockages et dépôts autres que ceux visés à l'article II ci-après						X	→ Pourquoi alors le mentionner dans les interdits ? (Même remarque que les exhaussements et affouillements.) Le texte n°19 n'est pas utile dans les interdits du RLp.

20	Cuves non enterrées	Installation de cuves de stockage non enterrées .	X					X	
21	Cuves non enterrées	Installation de cuves non enterrées ne respectant pas les conditions spécifiées à l'article II ci-après.		X	X	X	X		<p>→ Mutualiser</p> <p>Zone RLp, ne devrait pas être concernée par cette interdiction car les projets d'installation de cuves non enterrées nécessiteront des autorisations environnementales avec des prescriptions en matière de sécurité.</p>
22	Stockage véhicules	Stockages nouveaux de véhicules	X	X		X			Parking en silo ?
23	Stockages matériaux flottants	Stockages de plus de 10 m3 de flottants (tels que rondins et billes de bois, produits de scierie, etc) susceptibles de se révéler dangereux s'ils sont mobilisés par submersion marine ou action mécanique des vagues.	X	X	X	X		X	→ Mutualiser
24	Stockages matériaux	Stockages et dépôts de produits ou matériaux susceptibles de se révéler dangereux pour la sécurité ou la santé des personnes ou pour la pérennité des biens, autres que ceux visés à l'article II ci-après,	X	X	X	X		X	<p>La prescription apparaît deux fois en zone RLh.</p> <p>→ Mutualiser</p>
25	Constructions existantes	Travaux concernant des constructions existantes sur pilotis ayant pour conséquence de réduire la transparence hydraulique	X	X	X	X	X	X	<p>→ Mutualiser</p> <p>Zone RLp, interdiction inadaptée pour des activités du port.</p>
26	Photovoltaïques	Installations photovoltaïques au sol.	X						<p>Attention : l'interdiction est écrite en zone RL1 mais elle est rappelée dans les autres zones (RL2, RL3, RL4...)</p> <p>→ Reformuler l'interdiction et la mutualiser si possible.</p>

Les autorisations

N°	Type de projet	SONT AUTORISES (ART. II)	RL1	RL2	RL4	RL3	RLp	RLh	Observations CE
	---	Bâtiments existants, quelle que soit la nature de leur occupation/							
BE01	Travaux d'entretien et de gestion courants	Travaux d'entretien et de gestion courants/ Traitements de façade et réfection de toitures, par exemple ; agencements internes, à condition qu'ils n'engendrent pas une augmentation des risques, n'en créent pas de nouveaux ou n'induisent pas une augmentation significative de la population exposée.	A					A	Est-ce que cela vaut pour toutes les zones ?
BE02	Travaux d'entretien et de gestion courants	Travaux d'entretien et de gestion courants/ Traitements de façade et réfection de toitures, par exemple ; agencements internes, <i>notamment, sauf s'ils augmentent les risques, en créent de nouveaux ou conduisent à une augmentation significative de la population exposée ; traitements de façade et réfection de toitures</i>		A	A	A	A		Rédaction différente de BE1. Harmoniser ? Le terme « sauf » est utilisé dans RL3 à la place de « notamment »
BE03	Reconstruction bâtiments sinistrés	Reconstruction de bâtiments sinistrés/ Dans les cinq ans suivant un sinistre – causé par un phénomène autre que la submersion marine ou l'action mécanique des vagues (et sous réserve du respect des autres réglementations applicables) – dûment constaté ou déclaré en mairie et à condition de diminuer leur vulnérabilité (<i>cote plancher identique aux bâtiments neufs, espace refuge, ...</i>) et notamment la capacité d'accueil (*) <u>Rappel</u> : La reconstruction n'est pas admise si le sinistre est la conséquence d'une submersion marine ou de l'action mécanique des vagues.	A	A	A	A	A	A	(*) La partie en italique relief est absente dans RL3, RL4 et RLp mais présente dans RL1, RL2 et RLh. → Mutualiser si possible La rédaction est-elle adaptée au zones RLp ? RL3 pour les routes (avenue de la Mer) ?
BE04	Clôture	Clôture/ Sous réserve que leur perméabilité soit supérieure à 80% (mur bahut éventuel limité à 0,20 m de hauteur).	A	A	A	A		A	→ Mutualiser
		Terrassement /							
T01	Exhaussement	Exhaussements directement liés à la construction des bâtiments/	A	A	A	A			

		Liaisons des planchers avec le terrain naturel (remblais en talus uniquement). Établissement des accès aux bâtiments et passage des réseaux.						
T02	Exhaussement	Remblaiements et exhaussements (zone portuaire) Par dérogation, les remblaiements et les exhaussements, dans le cadre de la création du Parc Logistique Portuaire, sont autorisés, suivant les dispositions prises selon l'arrêté préfectoral n° DREAL-SN-PEL-11-2015-003 du 17 novembre 2015. Lorsque le règlement ne répond pas directement et explicitement au problème rencontré et qu'il convient d'interpréter les présentes dispositions, la consultation du représentant de l'État est requise.					A	
T03	Exhaussement Affouillement	Travaux de protection/ Exhaussements et affouillements liés à la réalisation et/ou au confortement d'ouvrages ayant pour objet la protection des lieux habités ou à la gestion de l'érosion littorale.	A	A	A	A		→ Mutualiser
T04	Affouillement pour piscine	Affouillements aux abords des constructions/ Pour construction d'une piscine, sous réserve qu'elle soit calée au niveau du terrain naturel et qu'un balisage permettant d'en visualiser l'emprise soit mis en place.	A	A	A	A		→ Mutualiser
T05	Extraction de matériaux	Gravières/ Extraction de matériaux dans la mesure où elle n'entraîne pas de modification de la circulation de l'eau par rapport à la situation initiale et qu'elle n'est pas de nature à engendrer des érosions ou dégradations (effet de chenal, ...).	A	A	A	A		→ Mutualiser
		Constructions (toutes catégories confondues)						
C01	Projets nouveaux Extensions Reconstructions	Constructions nouvelles, extensions, démolitions/reconstructions (en zone portuaire) • Sous réserve que le niveau des planchers créés et constitutifs de surface de plancher de la construction soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit + 2,60 m NGF. • Toutefois en fonction des caractéristiques spécifiques de l'activité, cette cote pourra être adaptée au niveau +0,20m par rapport à la cote moyenne du terrain naturel.					A	Seul l'ancien port reste à la côte en dessous du niveau de référence. Le port logistique et l'extension sont ou seront au-dessus du niveau marin de référence. Donc cela ne concerne essentiellement que la zone du port ancien actuel.

		<ul style="list-style-type: none"> • La reconstruction d'un bâtiment pourra être admise par dérogation, même si le sinistre est la conséquence d'une submersion marine ou de l'action mécanique des vagues, si celui-ci est à usage strict à l'activité portuaire. La reconstruction devra respecter la réglementation des constructions nouvelles (voir ci-dessus). 						
C02	Aménagements	<p>Aménagements (en zone portuaire)</p> <p>Les rez-de-chaussée seront obligatoirement surélevés de 0.20 m par rapport au terrain naturel lorsqu'ils sont utilisés comme garages, lieux de chargement-déchargement ou locaux indispensables pour assurer l'accès aux bâtiments. De même, les planchers nécessaires à l'accueil du public et à l'activité commerciale sont admis à une cote inférieure à la crue de référence sans être inférieure au terrain naturel et sous réserve :</p> <ul style="list-style-type: none"> - qu'il existe ou que soit créé un espace refuge suffisant (10% au moins de la surface de plancher totale et dans le cas d'un ERP, 1 m² minimum par effectif déclaré). Ce refuge qui doit donner accès vers l'extérieur peut être constitué de bureaux, salles de réunion mais aussi d'une terrasse même non couverte. Ce refuge doit être accessible de l'intérieur - que les stocks soient constitués hors d'eau. - de mise hors d'eau de tous les équipements sensibles et électriques. - d'utilisation de matériaux insensibles à l'eau pour les parties susceptibles d'être inondées. - de mise en œuvre de dispositifs étanches pour les accès (atardeaux, portes étanches, ...). <p>Dans tous les cas, une <u>notice technique</u> descriptive précisera utilement les contraintes de fonctionnement de la construction et les dispositions techniques répondant aux prescriptions du règlement à l'appui de la demande d'autorisation d'urbanisme, ou autre autorisation prévue dans le cadre d'autres réglementations, déposée par le pétitionnaire.</p> <p><u>Équipement et installations techniques</u></p> <p>Les constructions, extensions ou aménagements, dans la mesure où aucun autre site n'est techniquement possible et sous réserve que les éléments sensibles soient situés au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF ou qu'ils soient protégés du risque de submersion marine et de l'action mécanique des vagues (étanchéité, par exemple).</p>						Idem que C01

		<p><u>Cas particulier des installations photovoltaïques</u> au sol sont autorisées sous réserve :</p> <ul style="list-style-type: none"> • que les équipements sensibles soient hors d'eau (situés au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF ou étanchéifiés). • que les panneaux soient hors d'eau (sans remblaiement) et solidement arrimés au sol pour éviter tout risque d'embâcle, que la clôture soit hydrauliquement transparente. 						
C03	Projets nouveaux	<p>Constructions nouvelles/</p> <p>A condition que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, se situe au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF.</p>			A			Zone RL4, les catégories de constructions sont inutiles. La prescription telle qu'elle est écrite est identique à Cat101 (zone RL2).
C04	Extensions	<p>Extension/</p> <p>à condition que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, se situe au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF.</p> <p>Toutefois, exception faite des locaux de sommeil et des constructions à caractère vulnérable, en cas de difficulté technique de liaison avec le plancher existant, le niveau des planchers sera calé au minimum 0,20 m au-dessus de la cote moyenne du terrain naturel.</p>			A			Voir Cat104
C05	Aménagements	<p>Aménagement/</p> <p>Il est recommandé que le niveau des planchers aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction, se situe au moins à 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100 soit 2,60 m NGF, avec un minimum obligatoire de 0,20 m par rapport à la cote moyenne du terrain naturel. Le respect de la cote 2,60 m NGF est obligatoire en cas d'augmentation de la vulnérabilité. Les constructions à caractère vulnérable devront impérativement avoir le niveau des planchers aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction, situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF.</p> <p>A titre dérogatoire, dans le cas d'aménagement d'un bâtiment à caractère vulnérable, si les travaux n'entraînent pas une augmentation de la vulnérabilité et en cas d'impossibilité technique de respecter la cote 2,60 m, le niveau des planchers sera calé au minimum 0,20 m au-dessus de la cote moyenne du terrain naturel.</p>			A			

C06	Locaux techniques ou annexes	<p>Locaux techniques, annexes/</p> <p>Pour les locaux annexe ou technique (abri de jardin, local poubelle, local technique de piscine, halls d'entrée d'immeubles collectifs et cage d'ascenseur) ou ceux non constitutifs de surface de plancher de la construction le niveau de plancher devra être situé au moins 0,20 m au-dessus du terrain naturel.</p> <p><u>Cas particulier</u> : les installations photovoltaïques au sol sont autorisées sous réserve que les équipements sensibles soient situés 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF.</p>						<p>Les exemples cités sont des locaux techniques ou annexes de la catégorie 1.</p> <p>Voir avec Cat108</p>
	---	Constructions nouvelles¹ dans les dents creuses²/ notice technique descriptive³						
DC01	Projets nouveaux	Le terrain d'assiette ne devra pas être porté à une cote supérieure à celle des parcelles avoisinantes.	A					Ok
DC02	Projets nouveaux	Un seul logement d'habitation ou une seule activité peuvent être autorisés sur une unité foncière à l'exception des constructions à caractère vulnérable.	A					Quid d'une division parcellaire ?
DC03	Projets nouveaux	La surface de planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, sera limitée à 150 m² par unité foncière.	A					En quoi cette prescription est de nature à figurer dans le PPRL ? raisonnement ?
DC04	Projets nouveaux	Les planchers, constitutifs de surface de plancher de la construction, devront se situer au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF pour les constructions à usage d'habitation.	A					
DC05	Projets nouveaux	Les planchers nécessaires à l'accueil du public et à l'activité commerciale , à l'exclusion de ceux liés à l'hébergement (chambres d'hôtes, gîtes, hôtellerie par exemple), sont admis à une cote inférieure au niveau marin de référence 2100 à la condition que cette cote soit, en tout point, au moins égale à celle du terrain naturel +0,60 m et sous réserve : <ul style="list-style-type: none"> – qu'il existe ou que soit créé un espace refuge suffisant, – que les stocks soient constitués hors d'eau, 	A					

¹ Sous réserve que la hauteur de submersion engendrée par l'aléa marin de référence (aléa 2010) ne soit pas supérieure à 1,50 m.

² À condition que la parcelle concernée réponde à la définition d'une dent creuse au sens du présent règlement.

³ Une notice technique descriptive précisera utilement les contraintes de fonctionnement de l'activité (commerces) ou la localisation des chambres (habitation) et toutes dispositions techniques répondant aux prescriptions du règlement, à l'appui de la demande d'autorisation d'urbanisme déposée par le pétitionnaire.

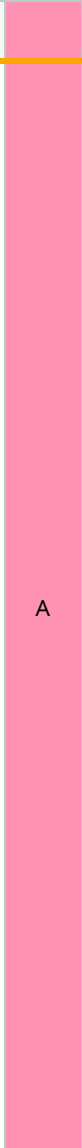


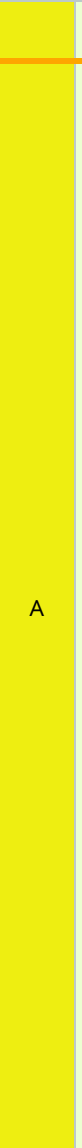
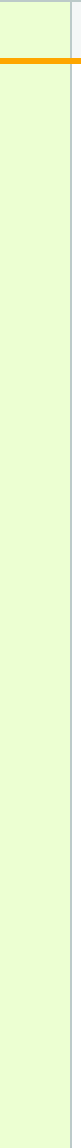





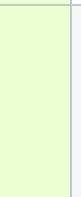
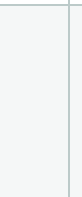
		<ul style="list-style-type: none"> – que les équipements sensibles et électriques soient situés hors d'eau ou qu'un réseau séparatif soit créé pour les parties inondables, – que les matériaux utilisés pour les parties inondables soient insensibles à l'eau, – que des dispositifs étanches soient mis en œuvre pour les accès. 						
		Constructions relevant de la catégorie 1 (usage d'habitation et autres que celles visées par les autres catégories)						
Cat101	Projets nouveaux	Catégorie 1/ Construction nouvelle/ Sous réserve que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF.		A				Voir C03
Cat102	Reconstructions	Catégorie 1/ Reconstructions. Démolition/reconstruction aux conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF, • sans création de logement supplémentaire, • sans augmentation de la surface d'emprise au sol. 	A		A			
Cat103	Extensions	Catégorie 1/ Extension sans création de nouveau logement et sans augmentation de la vulnérabilité aux conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • augmentation de l'emprise au sol : une seule fois et non cumulable avec un local technique ou annexe, dans la limite de 20 m² pour les constructions à usage d'habitation ou dans la limite de 20 % de l'emprise au sol du bâtiment existant pour les autres constructions. • que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. • exception faite des locaux de sommeil, cette cote pourra être adaptée à l'existant si le bâtiment intègre un espace refuge suffisant. 	A		A			
Cat104	Extensions	Catégorie 1/ Extension aux conditions suivantes :		A				Voir C04

		<ul style="list-style-type: none"> • que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. • exception faite des locaux de sommeil, cette cote pourra être adaptée à l'existant si le bâtiment intègre un espace refuge suffisant. 						
Cat105	Aménagements	<p>Catégorie 1/</p> <p>Aménagements aux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>ne pas créer plus d'un logement (une seule fois).</i> • <i>que les travaux n'entraînent pas une aggravation de la vulnérabilité de la construction ou de ses occupants.</i> • que le niveau des planchers aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. • <i>exception faite des locaux de sommeil, la cote des planchers aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction, pourra être adaptée à l'existant si le bâtiment intègre un espace refuge.</i> 	A					
Cat106	Aménagements	<p>Catégorie 1/</p> <p>Aménagement sans création de nouveau logement aux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>de ne pas augmenter la vulnérabilité,</i> • que le <u>niveau des planchers</u> aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. • en cas de <u>réhabilitation</u>, <i>exception faite des locaux de sommeil, cette cote pourra être adaptée à l'existant si le bâtiment intègre un espace refuge</i> suffisant ou s'il s'agit d'abris de jardin ou de locaux non constitutifs de surface de plancher de la construction comme les garages. <p><u>Les rez-de-chaussée</u>, obligatoirement surélevés de 0,20 m par rapport au terrain naturel, peuvent être utilisés comme garages, lieux de chargement-déchargement et locaux indispensables pour assurer l'accès aux bâtiments.</p>			A			Prescription pas tout à fait identique à RL1 ni RL2.
Cat107	Aménagements	<p>Catégorie 1/</p> <p>Aménagements aux conditions suivantes :</p>		A				Zone RL2, il manque la phrase sur l'aggravation de la vulnérabilité.

		<ul style="list-style-type: none"> • que le niveau des planchers aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. • <i>en cas de réhabilitation ou de changement de destination, exception faite des locaux de sommeil, cette cote pourra être adaptée à l'existant si le bâtiment intègre un espace refuge suffisant.</i> <p>Les <u>rez-de-chaussée</u>, obligatoirement surélevés d'au moins 0,20 m par rapport au terrain naturel, peuvent être utilisés comme lieux de chargement/déchargement, garages et locaux indispensables pour assurer l'accès aux bâtiments.</p>						
Cat108	Locaux techniques, annexes	<p>Catégorie 1/</p> <p>Locaux techniques ou annexes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • pour les locaux techniques ou annexes (abri de jardin, local poubelle, local technique de piscine, ...) ou ceux non constitutifs de surface de plancher de la construction le niveau de plancher devra être situé au moins 0,20 m au-dessus du terrain naturel. Leur emprise au sol sera limitée à 20 m², une seule fois, et non cumulable avec une extension. 	A	A		A		Voir avec C06
		Constructions relevant de la catégorie 2 (usage agricole strict sans habitation associée)						
Cat201	Projets nouveaux	<p>Catégorie 2/ Construction nouvelle à usage d'habitation/</p> <p>Les constructions nouvelles à <u>usage d'habitation</u> aux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • habitation strictement nécessaire à une activité agricole effective, en complément de bâtiments d'exploitation existants, • que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction (y compris ceux des locaux abritant le bétail), soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. • dans la mesure où le demandeur justifie qu'il doit résider en permanence sur place, • dès lors que l'exploitant ne dispose pas de terrains hors d'eau, • dans la limite d'un seul logement par exploitation (situé au siège de l'exploitation). 				A	Attention : on est en catégorie 2 sans habitation. Et la zone RL3 est inconstructible Voir Cat101 ?	
Cat202	Projets nouveaux	Catégorie 2/ Construction agricole nouvelle		A		A		

		<p>Construction strictement nécessaire à une activité agricole effective, en complément de bâtiments d'exploitation existants, sous réserve que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction (y compris ceux des locaux abritant le bétail), soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF.</p> <p>Les serres tunnels sont autorisées, sous réserve de prendre en compte l'écoulement des eaux en assurant une transparence totale par un dispositif permettant le libre écoulement à l'intérieur des serres et en implantant la plus grande dimension dans le sens de l'écoulement principal.</p>						
Cat203	Reconstructions	<p>Catégorie 2/ Démolition/reconstruction</p> <p>Aux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. • sans augmentation de la surface d'emprise au sol. 	A					
Cat204	Extensions	<p>Catégorie 2/ Extension/</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sous réserve que le niveau des planchers créés ou aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction (y compris ceux des locaux abritant le bétail), soit situés au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. • sans augmentation de la surface d'emprise au sol. 	A					Rappel : on est en catégorie 2 sans habitation, donc sans création de logement
Cat205	Extensions	<p>Catégorie 2/ Extension sans création de nouveau logement/</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sous réserve que le niveau des planchers créés ou aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction (y compris ceux des locaux abritant le bétail), soit situés au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. 		A		A		Rappel : on est en catégorie 2 sans habitation, donc sans création de logement
Cat206	Aménagements	<p>Catégorie 2/ Aménagement</p> <p>Sous réserve que le niveau des planchers créés ou aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction (y compris ceux des locaux abritant le bétail), soit situés au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF.</p>	A					<p>Le terme « créés » n'apparaît que dans RL1.</p> <p>Rappel : on est en catégorie 2 sans habitation, donc sans création de logement</p>

Cat207	Aménagements	<p>Catégorie 2/ sans création de nouveau logement/</p> <p>Sous réserve que le niveau des planchers ou aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction (y compris ceux des locaux abritant le bétail), soit situés au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF.</p>		A		A		Rappel : on est en catégorie 2 sans habitation, donc sans création de logement
		<p>Constructions relevant de la catégorie 3 (usage d'activité commerciale, artisanale, industrielle ou tertiaire)</p>						
Cat301	Projets nouveaux	<p>Catégorie 3/ construction nouvelle /</p> <p>Sous réserve que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF.</p> <p>Les rez-de-chaussée, obligatoirement surélevés d'au moins 0,20 m par rapport au terrain naturel, peuvent être utilisés comme lieux de chargement/déchargement, garages et locaux indispensables pour assurer l'accès aux bâtiments.</p>		A				
Cat302	Reconstructions	<p>Catégorie 3/</p> <p>Démolition/reconstruction aux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • que le niveau des planchers aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF, • que les travaux n'entraînent pas une augmentation de la vulnérabilité de la construction ou de ses occupants, • qu'il n'y ait pas d'augmentation de l'emprise initiale. 	A				Il n'y a pas de logement dans la catégorie 3	
Cat303	Reconstructions	<p>Catégorie 3/</p> <p>Démolition/reconstruction aux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF, • sans création de logement supplémentaire, • sans augmentation de la surface d'emprise au sol. 				A	Les prescriptions concernant la démolition/reconstruction n'existe pas dans le RL2.	
								Il n'y a pas de logement dans la catégorie 3

Cat304	Extensions	<p>Catégorie 3/</p> <p>Extension aux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>augmentation de l'emprise au sol : une seule fois, dans la limite de 20 % de l'emprise au sol du bâtiment existant,</i> • que le niveau des planchers <i>créés</i>, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. <p>Le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction</p> <ul style="list-style-type: none"> – à l'exclusion de ceux liés à l'hébergement (chambres d'hôtes, gîtes, hôtellerie, par exemple) - est admis à une cote inférieure au niveau marin de référence 2100, pour être adapté à l'existant, à la condition que cette cote soit, en tout point, au moins égale à celle du <i>terrain naturel + 0,60 m</i> et sous réserve : – qu'il existe ou que soit créé un espace refuge suffisant, – que les stocks soient constitués hors d'eau, – que les équipements sensibles et électriques soient situés hors d'eau ou qu'un réseau séparatif soit créé pour les parties inondables, – que les matériaux utilisés pour les parties inondables soient insensibles à l'eau, – que des dispositifs étanches soient mis en œuvre pour les accès (portes étanches, batardeaux, ...). <p>Une <u>notice technique</u> descriptive précisera utilement les contraintes de fonctionnement de l'activité et les dispositions techniques répondant aux prescriptions du règlement à l'appui de la demande d'autorisation d'urbanisme déposée par le pétitionnaire.</p> <p>Les <u>rez-de-chaussée</u>, obligatoirement surélevés d'au moins 0,20 m par rapport au terrain naturel, peuvent être utilisés comme lieux de chargement/déchargement, garages et locaux indispensables pour assurer l'accès aux bâtiments.</p>							
Cat305	Extensions	<p>Catégorie 3/</p> <p>Extension aux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. 							

		<p>Le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction</p> <ul style="list-style-type: none"> – à l'exclusion de ceux liés à l'hébergement (chambres d'hôtes, gîtes, hôtellerie, par exemple) - est admis à une cote inférieure au niveau marin de référence 2100, pour être adapté à l'existant, à la condition que cette cote soit, en tout point, au moins égale à celle du terrain naturel + 0,20 m et sous réserve : – qu'il existe ou que soit créé un espace refuge suffisant, – que les stocks soient constitués hors d'eau, – que les équipements sensibles et électriques soient situés hors d'eau ou qu'un réseau séparatif soit créé pour les parties inondables, – que les matériaux utilisés pour les parties inondables soient insensibles à l'eau, – que des dispositifs étanches soient mis en œuvre pour les accès (portes étanches, batardeaux, ...). <p>Une <u>notice technique</u> descriptive précisera utilement les contraintes de fonctionnement de l'activité et les dispositions techniques répondant aux prescriptions du règlement à l'appui de la demande d'autorisation d'urbanisme déposée par le pétitionnaire.</p> <p>Les <u>rez-de-chaussée</u>, obligatoirement surélevés d'au moins 0,20 m par rapport au terrain naturel, peuvent être utilisés comme lieux de chargement/déchargement, garages et locaux indispensables pour assurer l'accès aux bâtiments.</p>							
Cat306	Aménagements	<p>Catégorie 3/</p> <p>Aménagements aux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • que le niveau des planchers aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. • en cas de <u>réhabilitation</u>, cette cote pourra être adaptée à l'existant si le bâtiment intègre un espace refuge suffisant ou s'il s'agit d'abris de jardin ou de locaux non constitutifs de surface de plancher de la construction comme les garages. <p>Le niveau des planchers aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction – à l'exclusion de ceux liés à l'hébergement (chambres d'hôtes, gîtes, hôtellerie par exemple) - sont admis à une cote inférieure au niveau marin de référence 2100 à la condition que cette cote soit, en tout</p>	A						

		<p>point, au moins égale à celle du <i>terrain naturel + 0,60m (adaptable à condition d'être au moins égale à celle du terrain naturel + 0,20 m, en cas d'impossibilité technique liée à la hauteur sous plafond, qui serait inférieure à 2,40 m après travaux)</i> et sous réserve :</p> <ul style="list-style-type: none"> – qu'il existe ou que soit créé un espace refuge suffisant, – que les stocks soient constitués hors d'eau, – que les équipements sensibles et électriques soient situés hors d'eau, – que les matériaux utilisés pour les parties inondables soient insensibles à l'eau, – que des dispositifs étanches soient mis en œuvre pour les accès (portes étanches, batardeaux, ...). <p>Une <u>notice technique</u> descriptive précisera utilement les contraintes de fonctionnement de l'activité et les dispositions techniques répondant aux prescriptions du règlement à l'appui de la demande d'autorisation d'urbanisme déposée par le pétitionnaire.</p> <p>Les rez-de-chaussée, obligatoirement surélevés d'au moins 0,20 m par rapport au terrain naturel, peuvent être utilisés comme lieux de chargement/déchargement, garages et locaux indispensables pour assurer l'accès aux bâtiments</p>					
Cat307	Aménagements	<p>Catégorie 3/ Aménagements</p> <p>aux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • que le niveau des planchers aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF, <i>s'il y a augmentation de la vulnérabilité.</i> • en cas de <u>réhabilitation</u>, cette cote pourra être adaptée à l'existant si le bâtiment intègre un espace refuge suffisant ou s'il s'agit d'abris de jardin ou de locaux non constitutifs de surface de plancher de la construction comme les garages. <p>Le niveau des planchers aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction – à l'exclusion de ceux liés à l'hébergement (chambres d'hôtes, gîtes, hôtellerie par exemple) - sont admis à une cote inférieure au niveau marin de référence 2100 à la condition que cette cote soit, en tout point, au moins égale à celle du <i>terrain naturel + 0,20m</i> et sous réserve :</p> <ul style="list-style-type: none"> – qu'il existe ou que soit créé un espace refuge suffisant, – que les stocks soient constitués hors d'eau, 					

		<p>– que les équipements sensibles et électriques soient situés hors d'eau <i>ou qu'un réseau séparatif soit créé pour les parties inondables</i>,</p> <p>– que les matériaux utilisés pour les parties inondables soient insensibles à l'eau,</p> <p>– que des dispositifs étanches soient mis en œuvre pour les accès (portes étanches, batardeaux, ...).</p> <p>Une <u>notice technique</u> descriptive précisera utilement les contraintes de fonctionnement de l'activité et les dispositions techniques répondant aux prescriptions du règlement à l'appui de la demande d'autorisation d'urbanisme déposée par le pétitionnaire.</p> <p>Les <u>rez-de-chaussée</u>, obligatoirement surélevés d'au moins 0,20 m par rapport au terrain naturel, peuvent être utilisés comme lieux de chargement/déchargement, garages et locaux indispensables pour assurer l'accès aux bâtiments.</p>						
Cat308	Aménagements	<p>Catégorie 3/</p> <p>Aménagements aux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de ne pas augmenter la vulnérabilité, • que le niveau des planchers aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100 soit 2,60 m NGF. • en cas de <u>réhabilitation</u>, cette cote pourra être adaptée à l'existant si le bâtiment intègre un espace refuge suffisant ou s'il s'agit d'abris de jardin ou de locaux non constitutifs de surface de plancher de la construction comme les garages. <p>Le niveau des planchers aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction – à l'exclusion de ceux liés à l'hébergement (chambres d'hôtes, gîtes, hôtellerie par exemple) - sont admis à une cote inférieure au niveau marin de référence 2100 à la condition que cette cote soit, en tout point, au moins égale à celle du terrain naturel + 0,20m et sous réserve :</p> <ul style="list-style-type: none"> – qu'il existe ou que soit créé un espace refuge suffisant, – que les stocks soient constitués hors d'eau, – que les équipements sensibles et électriques soient situés hors d'eau <i>ou qu'un réseau séparatif soit créé pour les parties inondables</i>, – que les matériaux utilisés pour les parties inondables soient insensibles à l'eau, 						

		<p>– que des dispositifs étanches soient mis en œuvre pour les accès (portes étanches, batardeaux, ...).</p> <p>Une <u>notice technique</u> descriptive précisera utilement les contraintes de fonctionnement de l'activité et les dispositions techniques répondant aux prescriptions du règlement à l'appui de la demande d'autorisation d'urbanisme déposée par le pétitionnaire.</p> <p>Les <u>rez-de-chaussée</u>, obligatoirement surélevés d'au moins 0,20 m par rapport au terrain naturel, peuvent être utilisés comme lieux de chargement/déchargement, garages et locaux indispensables pour assurer l'accès aux bâtiments.</p>						
		Constructions relevant de la catégorie 4 (campings, parcs résidentiels de loisirs)						
Cat401		<p>Catégorie 4/</p> <p>Exploitation des campings et parcs résidentiels de loisirs (PRL) existants, strictement limitée aux dispositions des arrêtés qui les réglementent.</p>	A	A		A		
Cat402	Locaux techniques, locaux collectifs	<p>Catégorie 4/</p> <p>Construction, extension ou aménagement de locaux à caractère technique ou à vocation collective des campings et parcs résidentiels de loisir directement liés à l'activité, sous réserve qu'ils contribuent à la diminution de la vulnérabilité (création d'espace refuge...) et que les équipements sensibles soient situés au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF.</p> <p>À défaut, qu'ils soient protégés du risque de submersion marine et de l'action mécanique des vagues (étanchéité, par exemple).</p>	A	A		A		
Cat403	Aménagements	<p>Catégorie 4/ Aménagement des campings et PRL/</p> <p>Sous réserve que cela ne génère pas une augmentation de la vulnérabilité, notamment par accroissement de la capacité d'accueil.</p>	A	A		A		Définir PRL. Parc résidentiel de loisir ?
	---	Constructions relevant de la catégorie 5 (constructions, équipements et installations d'intérêt général ou ayant une fonction collective, y compris les constructions à caractère vulnérable)						

Cat501	Équipements et installations techniques	<p>Catégorie 5/ Équipements et installations techniques/</p> <p>Construction, extension ou aménagement, sous réserve que les éléments sensibles soient situés au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF ou qu'ils soient protégés du risque de submersion marine et de l'action mécanique des vagues (étanchéité, par exemple).</p> <p><u>Cas particulier</u> : les installations photovoltaïques au sol sont autorisées <i>sous réserve</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • que les équipements sensibles soient hors d'eau (situés au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF ou étanchéifiés). • que les panneaux soient hors d'eau (sans remblaiement) et solidement arrimés au sol pour éviter tout risque d'embâcle, • que la clôture soit hydrauliquement transparente. <p>(Uniquement pour RL3) Toute nouvelle demande devra faire l'objet d'une étude hydraulique qui devra notamment préciser la hauteur de submersion. Cette demande devra également présenter un relevé topographique réalisé par un professionnel.</p>		A		A			Il est rajouté un paragraphe supplémentaire dans le RL3.
Cat502	Équipements et installations techniques	<p>Catégorie 5/ Équipements et installations techniques/</p> <p>Construction, extension ou aménagement, <i>dans la mesure où aucun autre site n'est techniquement possible</i> et sous réserve que les éléments sensibles soient situés au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF ou qu'ils soient protégés du risque de submersion marine et de l'action mécanique des vagues (étanchéité, par exemple).</p> <p>(Uniquement dans RLh) Aires de stationnement indispensables aux équipements publics. Une indication claire du caractère inondable de la zone devra être réalisée par le maître d'ouvrage de l'équipement, ainsi qu'un système bloquant son accès en cas de submersion.</p> <p><u>Cas particulier</u> : les installations photovoltaïques au sol sont strictement interdites.</p>	A					A	
Cat503	Équipements et locaux de sport et de loisir	<p>Catégorie 5/ Équipements et locaux de sport et de loisir collectifs /</p>	A						

		<ul style="list-style-type: none"> • extension et aménagement de terrains de sport et de loisirs de plein air. • extension et aménagement de locaux à usage sportif et de loisir, sous réserve qu'ils n'impliquent pas une augmentation du risque pour les riverains et que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. 						
Cat504	Équipements et locaux de sport et de loisir	<p>Catégorie 5/ Équipements et locaux de sport et de loisir collectifs /</p> <ul style="list-style-type: none"> • création, extension et aménagement de terrains de sport et de loisirs de plein air. • création, extension et aménagement de locaux à usage sportif et de loisir, sous réserve qu'ils n'impliquent pas une augmentation du risque pour les riverains et que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. 		A				
Cat505	Équipements et locaux de sport et de loisir	<p>Catégorie 5/ Équipements et locaux de sport et de loisir collectifs /</p> <ul style="list-style-type: none"> • création, extension et aménagement de terrains de sport et de loisirs de plein air. • extension et aménagement de locaux à usage sportif et de loisir, sous réserve qu'ils n'impliquent pas une augmentation du risque pour les riverains et que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. 			A			
Cat506	Locaux techniques ou annexes	<p>Catégorie 5/ Locaux techniques ou annexes</p> <p>Pour les locaux techniques ou annexes (abri de jardin, local poubelle, local technique de piscine, ...) ou ceux non constitutifs de surface de plancher de la construction le niveau de plancher devra être situé au moins 0,20 m au-dessus du terrain naturel. Leur emprise au sol sera limitée à 20 m², une seule fois, et non cumulable avec une extension.</p>		A				
Cat507	Projets nouveaux	<p>Catégorie 5/ autres types de constructions</p> <p>Les constructions nouvelles à l'exclusion des constructions à caractère vulnérable aux conditions suivantes :</p>		A				

		<ul style="list-style-type: none"> • que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. • les locaux non constitutifs de surface de plancher de la construction sont admis à la cote minimale de 0,20 m au-dessus du terrain naturel. Il en est de même des garages, lieux de chargement-déchargement et locaux indispensables pour assurer l'accès aux bâtiments. • dans tous les cas, les stocks ainsi que tous les équipements sensibles et électriques seront situés au-dessus du niveau marin de référence 2100. Les parties susceptibles d'être inondées seront constituées de matériaux insensibles à l'eau. Des dispositifs pour l'étanchéité des accès tels que batardeaux amovibles, portes étanches, etc. seront mis en œuvre. 							
	Équipements d'intérêt général	<p>Catégorie 5/ autres types de constructions/</p> <p>Les équipements d'intérêt général que l'on ne peut pas implanter ailleurs que dans ces zones fortement exposées.</p>						A	
Cat508	Reconstructions	<p>Catégorie 5/</p> <p>Démolition/reconstruction aux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF, • sans augmentation de la surface d'emprise au sol. 	A						
Cat509	Extensions	<p>Catégorie 5/</p> <p>Extension aux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>augmentation de l'emprise au sol : une seule fois, dans la limite de 20 % de l'emprise au sol du bâtiment existant,</i> • niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. • <i>existence ou création d'un espace refuge suffisant pour recevoir l'ensemble de la population de l'établissement et dont le niveau des planchers sera situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF.</i> • pas d'augmentation la capacité d'accueil (nombre de personnes). 	A			A			

Cat510	Extensions	<p>Catégorie 5/ Extension</p> <p>Aux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF, • pas d'augmentation de la capacité d'accueil (nombre de personnes) <i>des constructions à caractère vulnérable de plus de 20 %, une seule fois.</i> • <i>A l'exclusion des constructions à caractère vulnérable, la cote de plancher peut être adaptée à l'existant.</i> • <i>Les planchers des locaux nécessaires à l'accueil du public - à l'exclusion de ceux liés à l'hébergement - sont admis à une cote inférieure à celle de l'aléa 2100 à la condition que cette cote soit, en tout point, au moins égale à celle du terrain naturel + 0,20 m et sous réserve :</i> <ul style="list-style-type: none"> – <i>qu'il existe ou que soit créé un espace refuge suffisant,</i> – <i>que les stocks soient constitués hors d'eau,</i> – <i>que les équipements sensibles et électriques soient situés hors d'eau,</i> – <i>que les matériaux utilisés pour les parties inondables soient insensibles à l'eau ou qu'un réseau séparatif soit créé pour les parties inondables,</i> – <i>que des dispositifs étanches soient mis en œuvre pour les accès (portes étanches, batardeaux, ...).</i> 		A					
Cat511	Aménagements	<p>Catégorie 5/ Aménagement aux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>changement de destination</u> : <i>sans augmentation de la vulnérabilité</i> • <u>réhabilitation</u> : que le niveau des planchers aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. Cette cote pourra être adaptée à l'existant si le bâtiment intègre un espace refuge suffisant ou s'il s'agit d'abris de jardin ou de locaux non constitutifs de surface de plancher de la construction comme les garages. • <u>augmentation de la capacité d'accueil</u> : <i>une seule fois et limitée à 20% maximum, existence ou création d'un espace refuge suffisant.</i> Le niveau des planchers, constitutifs de surface de plancher de la construction, devra être situé au 	A						

		moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF						
Cat512	Aménagements	<p>Catégorie 5/ Aménagement aux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • en cas de <u>changement de destination</u>, <i>le niveau des planchers aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF.</i> • en cas de <u>réhabilitation</u> : que le niveau des planchers aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. Cette cote pourra être adaptée à l'existant si le bâtiment intègre un espace refuge suffisant <i>ou s'il s'agit d'abris de jardin ou de locaux non constitutifs de surface de plancher de la construction comme les garages.</i> • <u>augmentation de la capacité d'accueil</u> : <i>une seule fois et limitée à 20% maximum, existence ou création d'un espace refuge suffisant.</i> Le niveau des planchers, constitutifs de surface de plancher de la construction, devra être situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. 		A				
Cat513	Aménagements	<p>Catégorie 5/ Aménagement aux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • en cas de <u>changement de destination</u>, <i>qu'il n'y ait pas augmentation de la vulnérabilité.</i> • en cas de <u>réhabilitation</u>, que le niveau des planchers aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF, <i>s'il y a augmentation de la vulnérabilité.</i> Cette cote pourra être adaptée à l'existant si le bâtiment intègre un espace refuge suffisant. • en cas d'<u>augmentation de la capacité d'accueil</u> - à <i>l'exclusion des constructions à caractère vulnérable - de l'existence ou de la création d'un espace refuge suffisant pour recevoir l'ensemble de la population de l'établissement</i> et dont le niveau des planchers sera situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. <i>Pour les locaux annexe ou technique (abri de jardin, local poubelle, local technique de piscine, halls d'entrée d'immeubles collectifs et cage d'ascenseur) ou ceux non constitutifs de surface de plancher de la construction le</i> 			A			

		niveau de plancher devra être situé au moins 0,20 m au-dessus du terrain naturel.						
		Constructions relevant de la catégorie 6 (équipements et activités liés à la mer ou aux étangs sans habitation associée)						
Cat601	Infrastructures	Catégorie 6/ Travaux d'infrastructures - construction ou modification/réaménagement - dans la mesure où il est démontré qu'ils n'engendreront pas une modification de la circulation de l'eau par rapport à la situation initiale et qu'ils ne sont pas de nature à engendrer des érosions ou dégradations (effet de chenal, ...).	A	A		A		A
Cat602	Projets nouveaux	Catégorie 6/ Construction nouvelle/ <i>à l'exclusion de toute création de logement et</i> sous réserve que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. Les <u>rez-de-chaussée</u> , obligatoirement surélevés de 0,20 m par rapport au terrain naturel, peuvent être utilisés comme garages, lieux de chargement-déchargement et locaux indispensables pour assurer l'accès aux bâtiments. Les locaux non constitutifs de surface de plancher de la construction sont également soumis à la règle ci-dessus.	A	A				
Cat603	Projets nouveaux	Catégorie 6/ construction nouvelle/ sous réserve que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF. Les <u>rez-de-chaussée</u> , obligatoirement surélevés de 0,20 m par rapport au terrain naturel, peuvent être utilisés comme garages, lieux de chargement-déchargement et locaux indispensables pour assurer l'accès aux bâtiments. Les locaux non constitutifs de surface de plancher de la construction sont également soumis à la règle ci-dessus.				A		A
Cat604	Extensions	Catégorie 6/ Extension/. sous réserve que le niveau des planchers créés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au	A	A		A		A

		<p>moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF.</p> <p>Les <u>rez-de-chaussée</u>, obligatoirement surélevés de 0,20 m par rapport au terrain naturel, peuvent être utilisés comme garages, lieux de chargement-déchargement et locaux indispensables pour assurer l'accès aux bâtiments.</p> <p>Une <u>notice technique</u> descriptive précisera utilement les contraintes de fonctionnement de l'activité et les dispositions techniques répondant aux prescriptions du règlement à l'appui de la demande d'autorisation d'urbanisme déposée par le pétitionnaire.</p>						
Cat605	Aménagements	<p>Catégorie 6/ Aménagement/</p> <p>Aux conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • que le <u>niveau des planchers</u> aménagés, constitutifs de surface de plancher de la construction, soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100, soit 2,60 m NGF, s'il y a augmentation de la vulnérabilité. • en cas de <u>réhabilitation</u>, cette cote pourra être adaptée à l'existant si le bâtiment intègre un espace refuge suffisant ou s'il s'agit de locaux non constitutifs de surface de planchers de la construction comme les garages. 	A	A		A		A
		Travaux d'infrastructures et ouvrages de protection						
Infra01	Infrastructures	<p>Travaux d'infrastructures/</p> <p>Construction ou modification/réaménagement - dans la mesure où il est démontré qu'ils n'engendreront pas une modification de la circulation de l'eau par rapport à la situation initiale et qu'ils ne sont pas de nature à engendrer des érosions ou dégradations (effet de chenal, ...).</p> <p><u>Aires de stationnement</u> indispensables aux équipements publics, une indication claire du caractère inondable de la zone devra être réalisée par le maître d'ouvrage de l'équipement, ainsi qu'un système bloquant son accès en cas de submersion.</p>	A	A	A	A		
Infra02	Projets nouveaux	<p>Ouvrage de protection/</p> <p>Construction ou ouvrage nouveau participant à la protection contre la submersion marine ou l'action mécanique des vagues, sous réserve de ne pas aggraver le risque, après l'accord du gestionnaire de la servitude PPRL.</p>	A	A	A	A		A

Infra03	Ouvrages de protection contre le recul du trait de côte	Gestion de l'érosion littorale/ Réalisation et/ou confortement d'ouvrages ayant pour objet la gestion de l'érosion littorale, sous réserve de ne pas aggraver le risque, après l'accord du gestionnaire de la servitude PPRL.	A	A	A	A	A	
		Stockage et épandage de matériaux et pratiques diverses						
Stock01	Stockage et épandage de boues et de compost	Boues, compost/ Les épandages de boues - ou de compost à base de boues de stations - ainsi que les dispositifs de stockage et/ou de fabrication de ces boues ou compost, dans la mesure où ils satisfont aux dispositions et règles édictées dans le cadre des procédures dont ils relèvent (notamment autorisation ou déclaration au titre de la Loi sur l'Eau ou des installations classées).	A	A	A	A		
Stock02	Cuves de stockage enterrées	Cuves de stockage enterrées/ Sous réserve qu'elles soient solidement arrimées à des massifs bétons ancrés dans le sol évitant tout risque de flottaison.	A	A	A	A	A	
Stock03	Cuves de stockage non enterrées	Cuves de stockage non enterrées/ Sous réserve qu'elles soient solidement arrimées à un massif en béton ancré dans le sol, dont la surface sera située au minimum <i>0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100 soit 2,60 m NGF.</i>		A		A		Les cuves de stockage non enterrées ne sont pas abordées en RL1.
Stock04	Cuves de stockage non enterrées	Cuves de stockage non enterrées (en zone portuaire) Sous réserve qu'elles soient solidement arrimées à un massif en béton ancré dans le sol, dont la surface sera située au minimum <i>0,20 m au-dessus du sol naturel.</i>					A	
Stock05	Stockages polluants	Stockage de matériaux ou produits polluants/ Aux conditions suivantes : • qu'une étude d'impact démontre qu'ils ne constituent pas de risque significatif pour la sécurité et la santé des personnes en cas d'entraînement ou de dilution par une submersion, ainsi que son innocuité sur le milieu. • que le niveau de stockage soit situé <i>au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100 soit 2,60 m NGF.</i>		A	A	A		Le stockage de matériaux ou produits polluants n'est pas abordé dans le RL1.

		<ul style="list-style-type: none"> que le stockage soit implanté au voisinage immédiat d'une construction existante ou dans une zone d'activité existante. 						
Stock06	Stockages inertes	<p>Stockage de matériaux inertes/</p> <ul style="list-style-type: none"> les <u>dépôts provisoires</u>, pour une durée maximale de deux ans, dont une étude d'impact devra démontrer qu'ils ne constituent pas de risque significatif pour la sécurité et la santé des personnes en cas d'entraînement ou de dilution par une submersion, ainsi que son innocuité sur le milieu. les <u>dépôts définitifs</u>, sous réserve qu'ils soient terminés à la date d'approbation du PPRL ou que leur niveau de stockage soit situé au moins 0,20 m au-dessus du niveau marin de référence 2100 soit 2,60 m NGF. 		A	A	A		
Stock07	Stockages polluants et inertes	<p>Stockage de produits autorisés, produits polluants et inertes</p> <ul style="list-style-type: none"> qu'une étude d'impact démontre qu'ils ne constituent pas de risque significatif pour la sécurité et la santé des personnes en cas d'entraînement ou de dilution par une submersion, ainsi que son innocuité sur le milieu. que le niveau de stockage soit situé <i>au moins 0,20 m au-dessus du sol naturel</i>. les <u>dépôts provisoires</u>, pour une durée maximale de deux ans, dont l'étude d'impact devra démontrer qu'ils ne constituent pas de risque significatif pour la sécurité et la santé des personnes en cas d'entraînement ou de dilution par une submersion, ainsi que son innocuité sur le milieu. 				A	<p>Ces prescriptions dans la zone portuaire sont précédées par le texte suivant :</p> <p>« Dans la mesure où ils satisfont aux dispositions et règles édictées dans le cadre des procédures dont ils relèvent (conformément au Code de l'Environnement et aux autorisation ou déclaration au titre des installations classées pour la protection de l'environnement). »</p>	