

Projet de digue de protection contre les inondations de la zone d'aménagement concerté de Portiragnes-plage



Dossier de concertation

Concertation préalable volontaire du public au titre de l'article L121-15 à L121-21 du Code de l'Environnement

Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée

ZI Le Causse - 22, Av. du 3^{ème} Millénaire
34630 Saint-Thibéry
Tél. 04 99 47 48 49 / Fax 04 99 47 48 50
accueil@agglohm.net

www.heraultmediterranee.net





Table des matières

Introduction.....	4
1 Édito de Mme Gwendoline CHAUDOIR	5
2 Contexte du projet de protection.....	6
3 Nature et périmètre du projet	7
4 Pourquoi ce projet de protection ?	10
5 Enjeux et objectifs du projet	13
6 Les porteurs de projet et leurs rôles	14
7 Les étapes successives ayant conduit au projet.....	16
8 Détails du projet.....	16
9 Incidences du projet	20
10 Modalités de concertation	23



Introduction

La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette procédure vise à permettre aux citoyens de débattre et le cas échéant d'enrichir le projet. La démarche portée par le maître d'ouvrage du projet s'inscrit en phase amont de dépôt réglementaire. Cette étape vise à informer, recueillir les avis et les confronter tout en donnant au public de la lisibilité sur le projet en élaboration.

Dans ce cadre la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée ayant la charge de la compétence GEMAPI (GEstion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations) élabore un projet de système d'endiguement contre le risque inondation sur la commune de Portiragnes. Il faut noter que la station dite de Portiragnes-plage est également positionnée administrativement sur sa frange sud-est sur la commune de Vias. Le projet s'inscrit donc sur le territoire de ces deux communes.

La communauté d'agglomération Hérault Méditerranée fait le choix de recourir à une concertation préalable volontaire dans le cadre de ce projet pour recueillir l'avis du public.

Ce document présente les différentes étapes ayant conduit au projet d'endiguement de la station de Portiragnes-plage, ainsi que les informations ayant trait aux modalités de consultation.

1 Édito de Mme Gwendoline CHAUDOIR



Maire de Portiragnes

4^{ème} Vice-Présidente de la CAHM à la transition écologique, à la GEMAPI et au littoral

La station de Portiragnes-plage est un écrin de nature qui jouit d'un positionnement unique, entre mer, lagunes et canal du Midi. Son emplacement au sein des deltas des fleuves Orb et Libron rend toutefois sa situation particulièrement sensible face aux inondations.

Afin de garantir la sécurité des biens et des personnes, la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée (CAHM) dès 2017 a initié les diverses études de faisabilité d'un projet de protection visant à réduire le risque sur ce secteur inondable. Un projet est désormais mature pour être présenté à la population.

Ce projet, objet de cette démarche de consultation ambitionne de ceinturer la zone urbaine par des digues et ainsi permettre de garantir une protection de la station contre les crues jusqu'à une période de retour centennale.

En parallèle, une démarche en partenariat avec l'Etablissement Public Territorial des Bassins de l'Orb et du Libron, va également permettre de réduire l'exposition des habitations situées à l'extérieur de la station. Elle se compose d'une campagne d'accompagnement visant à réduire la vulnérabilité de ces enjeux en zone inondable par la mise en œuvre de mesures de mitigation type installation de batardeaux.

La communauté d'Agglomération porteuse de ce projet de digue, organise en amont du dépôt des demandes d'autorisations auprès des services de l'Etat, une concertation préalable auprès du public pour présenter les objectifs et détails du projet et recueillir les avis de la population.

Cette consultation d'une durée d'un mois, a pour but :

- de préciser le caractère inondable du secteur ;
- de présenter le projet de future digue, ses caractéristiques techniques et les contraintes qui ont conduit au projet tel qu'il est actuellement ;
- de rappeler le caractère d'intérêt public de cet ouvrage de protection ;
- de permettre un temps d'échange avec la population.

Ce projet d'ampleur, soutenu et appuyé financièrement par les divers partenaires, entre dans une phase plus concrète. C'est à ce stade que nous souhaitons en présenter les contours à la population et réassurer à chacun notre volonté de renforcer la protection des habitants face au risque d'inondation.

2 Contexte du projet de protection

La commune de Portiragnes, et notamment la zone d'aménagement concerté (ZAC) de Portiragnes-plage, se trouve au cœur d'un lieu d'échanges hydrauliques complexes auxquels participent les crues de l'Orb, celles du Libron ainsi que les entrées maritimes en cas de tempêtes en mer, de même que les déversements ponctuels du canal du Midi (bief interceptant les écoulements de plusieurs bassins-versants).

Les événements passés (notamment 1995, 1996 et, plus récemment, 2014 et 2022) sont les témoins du caractère inondable de la ZAC de Portiragnes-plage, située entre les 2 exutoires en mer que sont l'ancien Grau du Libron à l'est, et le complexe de la Grande Maïre constitué des Graus de la Maïre et de la Riviérette à l'ouest.

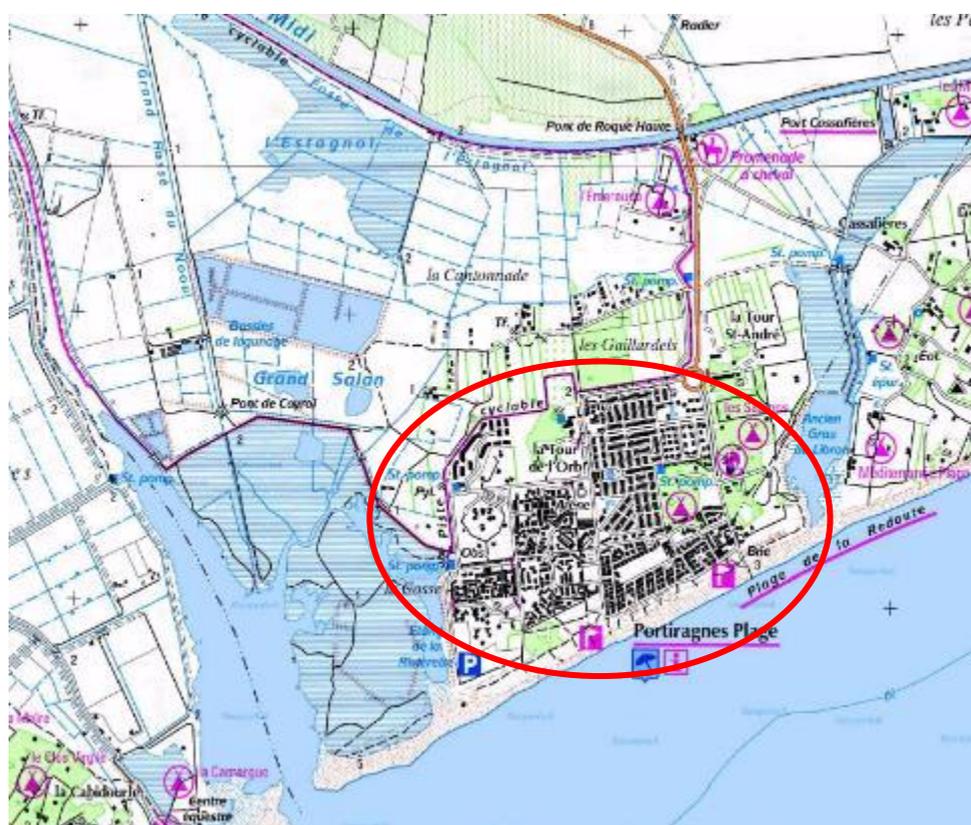


Figure 1 : Secteur du projet

La station de Portiragnes Plage est pour l'heure ceinturée par son cordon dunaire et des digues d'origine agricole qui longent l'espace de la Grande Maïre/Riviérette, ainsi que celles plus récentes longeant l'ancien Grau du Libron.

Ce constat de forte sensibilité au risque inondation a donné lieu à diverses études :



De premières études ont été menées dans le cadre du Schéma de Protection du Delta de l'Orb (1999-2000) réalisé par le Syndicat Intercommunal Béziers-la-Mer. Ce schéma global avait abouti aux orientations suivantes :

- l'optimisation du fonctionnement du lit du fleuve Orb,
- la restauration du fonctionnement du delta (travail sur les graus et les exutoires),
- la création d'ouvrages de protection des enjeux forts.

Depuis, plusieurs travaux ont été réalisés, dans le cadre du PAPI 1 (2004-2010) puis du PAPI 2 (2011-2015). Aujourd'hui, d'autres projets sont bien avancés, notamment sur l'aménagement du Grau du Libron et de la Grande Maïre (AVP existants).

Suite à ces premières réflexions qui avaient notamment préconisé la protection de Portiragnes-plage, l'intercommunalité a souhaité initier une étude de faisabilité pour étudier plus finement ce projet de protection. Cela s'est traduit par une meilleure prise en compte du risque ruissellement et submersion dans les réflexions. Cette démarche a donné lieu à la production d'un AVP (avant-projet) de la protection de Portiragnes-plage (ISL, 2019), associé à une analyse coût/bénéfice et multicritères permettant de justifier la pertinence de l'opération. Cette étape a permis de balayer le champ des possibles et des contraintes pour proposer des scénarii d'aménagement de l'ouvrage intégrant l'ensemble des aléas. A l'issue un scénario optimisé de protection a été retenu au niveau AVP.

Pour faire suite à cette dernière étude, la CAHM a engagé dès janvier 2022 une mission de maîtrise d'œuvre permettant de définir précisément l'ensemble des composantes du projet d'aménagement de la station de Portiragnes-plage contre les crues du fleuve Orb, des débordements du canal du midi et de la submersion marine. Cette maîtrise d'œuvre s'accompagne de diverses missions annexes concourant à la réalisation de l'ensemble du futur système d'endiguement.

Actuellement le bureau d'étude hydraulique maître d'œuvre ISL vient de finaliser la phase PRO (projet). A ce stade, les tracés et principes constructifs ont été arrêtés et validés par notes de calcul, le tout ayant été présenté en COPIL le 26 mai 2025.

Avant de figer les principes constructifs, l'Agglomération a souhaité engager une concertation préalable du public. Elle vient marquer une pause dans la démarche afin de présenter le projet de digue et recueillir les divers avis. A la fin de cette étape, un bilan sera établi pouvant donner lieu à des ajustements dans la limite des diverses contraintes techniques, financières et règlementaires.

3 Nature et périmètre du projet

Les ouvrages existants (digues agricoles) ne permettent pas de disposer d'une protection de la zone urbanisée suffisante. En effet, plusieurs raisons conduisent à proposer un confortement significatif des ouvrages :

- Les ouvrages ne sont pas continus et ne permettent donc pas de mettre hors d'eau la zone urbanisée pour les évènements moyens à rares ;
- Les digues agricoles, constituées de sables et fondées sur des sables ne présentent aucun dispositif de filtration et de drainage ; elles présentent en conséquence un risque de rupture significatif ;
- les crêtes des ouvrages ne permettent pas de disposer de revanche suffisante par rapport au niveau de protection centennal recherché.

Le projet consiste donc à conforter les ouvrages actuels et les prolonger pour aboutir à un système d'endiguement cohérent pour la protection des enjeux de Portiragnes-plage.

Le projet retenu par les financeurs, la commune et la CAHM consiste donc à augmenter le niveau de protection de la station pour le porter **au niveau centennal** (Q100 Orb + Q10 marin) et de compléter la protection en y intégrant les enjeux situés à l'est de l'Avenue des Mûriers (CD37).

Le projet d'endiguement prévoit de s'appuyer essentiellement sur l'emprise des remblais déjà présents et entourant la station, situés au plus près des enjeux. Toutefois afin d'atteindre le niveau de protection projeté ces remblais devront le plus souvent être décapés car leur composition n'est pas de nature à remplir les optimums pour une digue (faible proportion d'argiles et forte présence de sables), et par ailleurs leur altimétrie devra être relevée, ce qui engendrera une emprise latérale au sol plus étendue.

De ce fait, le projet d'endiguement va s'étendre latéralement par rapport à l'existant et impacter les parcelles adjacentes.

La figure en page suivante présente une vue générale du projet. Le système d'endiguement se positionne au plus près de l'urbanisation de Portiragnes-plage et vient s'ancrer dans le cordon dunaire, entre le grau de la Rivière et l'ancien grau du Libron.

L'emprise des ouvrages n'est pas incluse dans le Domaine Public Maritime.

Le projet en quelques chiffres :

- Longueur de près de 3.3km
- Hauteur moyenne 1.4m
- 4 zones de batardeaux (dont 1 au droit de la route d'entrée de la station RD37)
- 2 zones déversantes principales et 1 secondaire afin de gérer l'inondation au-delà du niveau de protection centennal
- 2 ouvrages de ressuyage
- Niveau de protection de 2.4mNGF (mesuré au droit de la station d'exhaure) correspondant à une crue centennale de l'Orb (2 500m³/s à la station pont neuf de Béziers) en concomitance avec une tempête marine décennale
- Le montant des travaux de cette opération telle qu'étudiée est évalué à 4 282 970€HT

- Travaux réalisés sur 2 saisons en marquant une pause pour la période printanière vis-à-vis des enjeux de biodiversité et durant la période estivale pour ne pas impacter la saison touristique et de plus forte affluence.
- Aménagement réalisé sur les communes de Portiragnes et de Vias.

Crue et période de récurrence :

On caractérise les crues par une période de récurrence, soit l'intervalle de temps moyen qui sépare deux retours du même phénomène :

La crue centennale a statistiquement une chance sur cent de se produire chaque année ;

La crue décennale, une chance sur 10 de se produire chaque année.

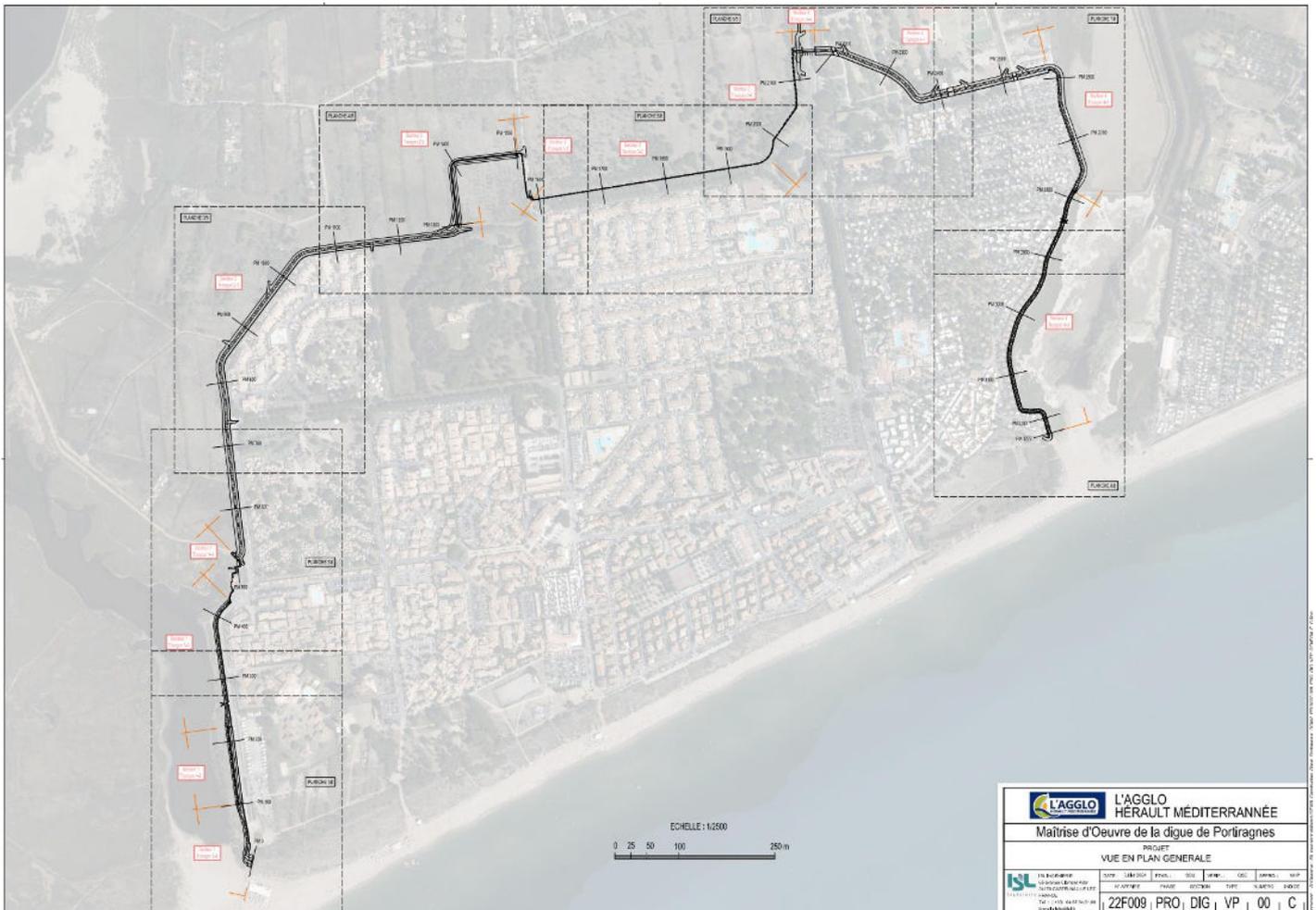


Figure 2 : Vue du projet au stade PRO

4 Pourquoi ce projet de protection ?

La station de Portiragnes-plage est positionnée au sein de la zone de delta du fleuve Orb. Du fait de la forme en « toit » du fleuve Orb, ses débordements cheminent en lit majeur jusqu'à la mer via les creux topographiques et ce jusqu'au divers graus.

La plaine inondable du fleuve Orb est donc très étendue à l'aval de Béziers, avec des débordements préférentiels vers l'est.

A cela s'ajoutent les inondations du fleuve Libron dont la plaine inondable vient s'étendre jusqu'à l'un de ses exutoires naturels en mer à savoir l'Ancien Grau du Libron.

De plus le canal du Midi ayant une orientation est-ouest vient traverser plusieurs bassins-versants et malgré ses divers ouvrages de transparence (siphons) le bief compris entre l'écluse de Portiragnes et d'Agde collecte les eaux de ruissellement de territoires conséquents faisant facilement grossir son cours. De ce fait les divers trop-pleins (épanchoirs) viennent se déverser sur les plaines comprises entre le canal et la mer.

Enfin lors de tempêtes marines des submersions et « paquets de mer » peuvent remonter dans les terres notamment après rupture des graus.

Ces divers phénomènes indépendants ou cumulés viennent encercler la station de Portiragnes-plage. Cette forte sensibilité conduit à un caractère insulaire de la station pour les événements fréquents. Les événements plus marqués vont toucher la zone urbaine de la ZAC. Notons que les enjeux plus diffus de la plaine sont eux plus rapidement impactés.

Plus précisément les enjeux de la station situés à l'est du CD37 (le camping des Sablons et les quelques maisons au sud) sont touchés dès un événement décennal de crue de l'Orb environ. Au-delà le reste de la station qui est située à des altitudes supérieures voit son inondabilité liée aux hypothèses de défaillance/résistance des digues actuelles qui permettent sur le critère altimétrique de mettre hors d'eau cette partie de la station jusqu'à une occurrence centennale. Toutefois, ces édifices dont la composition, la conception et leur faible niveau de revanche font statuer vers un réel niveau de protection de la zone bien inférieur au niveau centennal.

L'analyse des divers scénarii de protection a conduit à faire émerger le scénario le plus efficient visant au projet présenté dans ce document.

En marge la CAHM a conventionné avec l'EPTB Orb/Libron pour porter une opération de réduction de la vulnérabilité de l'habitat existant. Cette mesure vise à diagnostiquer et accompagner les particuliers hors du périmètre de la digue et qui n'ont pu être intégrés au projet d'endiguement, pour réaliser des opérations de mitigation afin de diminuer, voir supprimer l'impact des inondations sur leur habitation en bénéficiant d'un accompagnement technique et d'une aide pour bénéficier des subventions afférentes.



Figure 3 : Vue secteur en condition actuelle



Figure 4 : Vue de la simulation hydraulique en situation actuelle pour une période de retour 10 ans

(crue de l'Orb décennale + tempête marine décennale)



Figure 4 : Vue de la simulation hydraulique en situation actuelle pour une période de retour 100 ans

(crue de l'Orb centennale + tempête marine décennale)

Les aplats bleus des vues précédentes symbolisent les zones en eaux durant le phénomène d'inondation, plus la couleur est foncée plus le niveau d'eau est important.

Sur la station on dénombre en basse saison environ 1200 habitants et presque 20 000 en haute saison.

Le projet mis à la concertation vise à protéger ces enjeux humains ainsi que l'ensemble des bâtis et activités de ce secteur.

Rappel réglementaire : la création de la digue ne donne pas lieu à changement des zonages du PPRI (plan de prévention du risque inondation), les digues étant considérées comme transparentes afin de tenir compte de leur potentiel risque de défaillance, elles n'influent pas sur les enveloppes inondables prescrites dans ces documents et ne permettront donc pas d'ouvrir de nouvelles zones à la construction du fait de la protection de la future digue.

5 Enjeux et objectifs du projet

Comme exposé précédemment la station peut accueillir 1200 à près de 20 000 personnes en son sein, l'objectif premier du projet de digue est donc d'assurer la protection de l'ensemble de ces habitants (permanents comme de passage) vis-à-vis du risque d'inondation.

La future digue est calibrée pour assurer une protection contre la venue des eaux jusqu'au niveau de protection qui a été choisi soit un niveau d'inondation centennal.

De plus la conception de cet endiguement va au-delà en s'assurant de ne pas créer un risque supplémentaire si l'aléa venait à dépasser le niveau de protection. Cela se traduit par la présence de plusieurs aménagements (déversoirs) dimensionnés pour supprimer le risque de survenue de brèches et d'une organisation de crise adaptée afin de garantir une mise en sécurité des personnes. Enfin ce même projet est conçu pour un retour plus rapide à la normale par des dispositifs de ressuyage améliorés.

Outre l'aspect humain cet équipement de protection va permettre de protéger les biens, infrastructures, et activités, situés au sein de la zone.

Par ailleurs la création d'un équipement neuf répondant aux dernières recommandations constructives fournira un gage de sécurité pour les biens et personnels protégés.

La mise en œuvre d'un système d'endiguement unique sera également garant de la présence d'un acteur public assurant la gestion, l'entretien et le suivi normé de celui-ci. Pour rappel actuellement plusieurs tronçons sont sous la responsabilité de propriétaires privés.

Le projet de protection de la ZAC de Portiragnes-plage englobe divers volets de la gestion de crise :

- Anticiper l'impact de l'évènement par des consignes de gestion de l'équipement graduées et adaptées,
- Résister par un système d'endiguement permettant de réduire le risque en protégeant les enjeux,
- Adapter la réponse à la crise en fonction de sa cinétique,
- Revenir à la normale par des équipements permettant un rétablissement rapide des infrastructures en post-crise.

6 Les porteurs de projet et leurs rôles

La communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée (CAHM)

L'Etablissement Public d'Intérêt Communautaire porte depuis le 1^{er} janvier 2018 la compétence GeMAPI (gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations) ce qui la positionne comme acteur unique de la gestion des ouvrages de protection collective contre les inondations sur son territoire. Dans ce cadre l'agglomération porte la maîtrise d'ouvrage de ce projet de système d'endiguement de la ZAC de Portiragnes-plage.



La commune de Portiragnes

La collectivité joue de nombreux rôles pour la bonne réalisation de ce projet : adaptation de son document d'urbanisme, mise à disposition du foncier communal nécessaire, appui à l'agglomération lors des entretiens fonciers... Ce rôle va se poursuivre une fois l'équipement réalisé par la gestion des batardeaux, la surveillance de l'ouvrage en crise...



La commune de Vias

La zone sud-est de la station est implantée sur la commune de Vias, en ce sens la commune a été également associée au projet et doit faire évoluer son document d'urbanisme vis-à-vis de la future digue.



L'établissement public territorial de bassin des fleuves Orb et Libron

Garant de la politique de gestion des inondations sur son territoire, l'établissement porte le Programme d'Actions de Préventions contre les Inondations, cet Outil de contractualisation entre l'État et les collectivités a pour objet de promouvoir une gestion intégrée des risques d'inondation en vue de réduire leurs conséquences dommageables sur la santé humaine, les biens, les activités économiques et l'environnement.



Le bureau d'études ISL Ingénierie

Ce cabinet « agréé digues et barrages » par l'Etat a été mandaté par la CAHM pour définir précisément le projet d'endiguement. Sa mission se poursuivra ensuite pour accompagner l'agglomération jusqu'à la réalisation de la digue et ses divers équipements annexes.



Le bureau d'études Naturalia

Ce cabinet est en charge des inventaires naturalistes, et lors apporte son expertise pour éviter les impacts sur les habitats naturels et espèces végétales et animales, les réduire ou les compenser. Il est également en charge du portage des démarches réglementaires.



7 Les étapes successives ayant conduit au projet

Comme exposé en figure n°2 le projet de future digue vient s'appuyer sur le cordon dunaire et encercler la zone urbaine de la station de Portiragnes-plage. Rappelons que l'extrémité sud-est de la station est administrativement sur la commune de Vias, le reste étant sur celle de Portiragnes.

Dans le respect des recommandations pour de tels aménagements le système d'endiguement a été positionné au plus près du noyau dense d'urbanisation, évitant ainsi l'intégration en zone protégée de parcelles sans enjeux.

Comme indiqué au § 2, Les premières réflexions sur un potentiel endiguement de la station sont ressorties du Schéma de Protection du Delta de l'Orb réalisé par le Syndicat Intercommunal Béziers-la-Mer. Son scénario final en 2001 préconisait notamment de réaliser l'aménagement de protections rapprochées des lieux densément urbanisés tels que les quartiers rive gauche de Béziers, Sauvian, Sérignan, Valras, Villeneuve-les-Béziers et Portiragnes-plage. Par la suite et par anticipation de la prise de compétence GeMAPI que la CAHM a engagé dès 2017 une étude de faisabilité de cet endiguement. Cette étape a également permis d'étudier divers types d'aménagement contre les inondations de la station, afin d'en isoler le plus efficient notamment à l'appui d'une étude coût/bénéfice et multicritères. Cette étude s'est conclue par le rendu d'un scénario de protection niveau avant-projet.

Dans la continuité l'agglomération a recruté un maître d'œuvre pour définir ce scénario niveau projet (phase en cours) et l'accompagner sur la phase travaux jusqu'à la complète réception de la nouvelle digue.

Ce projet est l'aboutissement d'un long travail d'étude qui a isolé le scénario le mieux adapté aux enjeux à protéger, au site d'implantation et aux nombreuses contraintes présentes.

8 Détails du projet

Le niveau de protection de la future digue de protection de la ZAC est de 2.4mNGF (mesuré au droit de la station d'exhaure) correspondant à une crue centennale de l'Orb (2 500m³/s à la station pont neuf de Béziers) en concomitance avec une tempête marine décennale.

Jusqu'à cet évènement centennal aucun tronçon déversant n'est sollicité. Le tronçon déversant n°2 est alors en limite de déversement. Une marge de 10cm environ est observée au droit du tronçon déversant n°1, elle est de 50cm pour le tronçon déversant secondaire.

Au-delà de cet évènement centennal les tronçons déversants n°1 et 2 entrent en fonctionnement. La zone protégée se remplit alors progressivement. Le système est alors conçu de telle sorte que la charge hydraulique sur les ouvrages soit largement réduite avant que le niveau d'eau côté extérieur n'atteigne la crête des tronçons non déversants (soit 3.2mNGF sur la majorité des tronçons). Ce dispositif de remplissage

apporte une sécurisation en équilibrant les pressions entre intérieur et extérieur de la digue pour se prémunir de toute survenue de brèches.

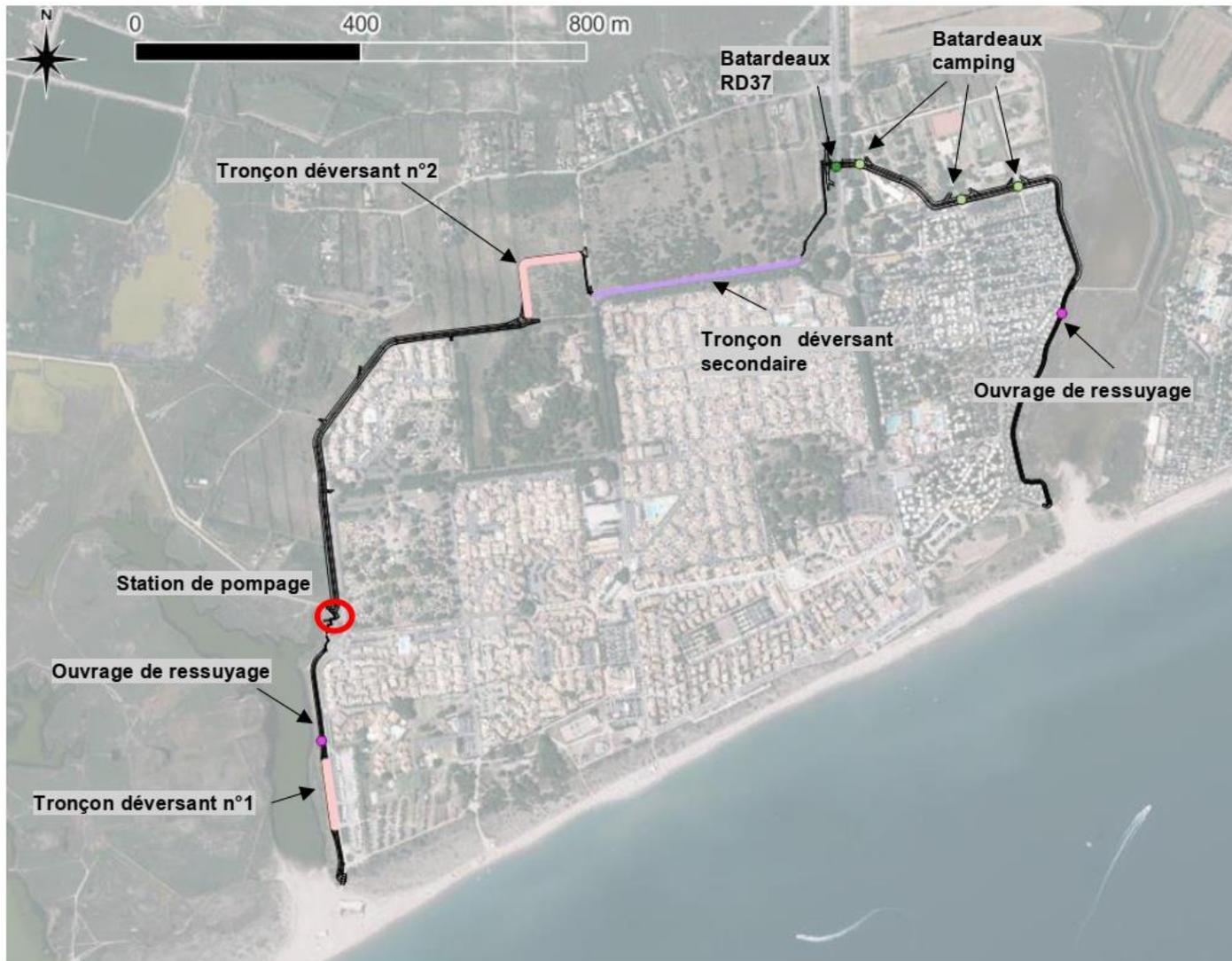


Figure n°5 : vue de la digue et des ouvrages hydrauliques

Le détail de la composition des divers tronçons est le suivant :

Secteur	Tronçon	PM début	PM fin	Description du tronçon	Niveau de la crête	Hauteur moy.
1 (520ml)	1.1	0	102	Zone d'ancrage à la dune Ouest Ouvrage mixte remblai/gabion en épaulement de la digue existante	3.2mNGF	2.0m
	1.2	102	222	Tronçon résistant à la surverse n°1	2.4mNGF	1.2m
	1.3	222	430	Ouvrage mixte remblai/gabion en épaulement de la digue existante	3.2mNGF	2.0m
	1.4	430	520	Muret de protection en béton au droit de la station d'exhaure	3.2mNGF	0.7m
2 (982ml)	2.1	520	1302	Ouvrage en remblai	3.2mNGF	1.7m
	2.2	1302	1502	Tronçon résistant à la surverse n°2	2.5mNGF	0.7m

3 (673ml)	3.1	1502	1590	Muret de protection en béton	3.2mNGF	0.4m
	3.2	1590	1965	Muret de protection en béton le long de la piste cyclable (tronçon résistant à la surverse secondaire)	3.0mNGF	0.4m
	3.3	1965	2145	Muret de protection en béton	3.2mNGF	1.2m
	3.4	2145	2180	Plateforme en remblais pour les accès secours associée à la zone batardable de la RD37	3.2mNGF	1.3m
4 (1052ml)	4.1	2180	2572	Ouvrage en remblais	3.2mNGF	1.9m
	4.2	2572	2788	Ouvrage mixte remblais/gabions	3.2 à 3mNGF	1.9m
	4.3	2788	3227	Ouvrages palplanches	3mNGF	1.7m

4 tronçons seront équipés de batardeaux amovibles afin de permettre hors période d'inondation le transit des véhicules et piétons (notamment la traversée de la route départementale). Cela signifie que 4 zones traversantes seront maintenues à hauteur du terrain naturel et qu'elles seront fermés au besoin lors de crues. En période de crise et selon un protocole commun du Plan Communal de Sauvegarde et des consignes de gestion de la digue, ces batardeaux seront mis en place pour garantir la continuité du niveau de protection. Ils sont composés de lame en aluminium munies de joints, positionnées les unes sur les autres et comprimées par visserie.



Figure n°6 : illustration de batardeau (digue de Saint-Thibéry)

Afin de garantir l'accès à la station lors de la mise en place des batardeaux, une rampe est prévue en bordure de la route départementale. Celle-ci pourra être utilisée par les secours via des moyens lourds.

Concernant la gestion des eaux pluviales elles continueront à être rejetées hors de la station via la station d'exhaure. Si un évènement supérieur à la crue centennale survenait, il est prévu pour accélérer la vidange de la station en sus 2 exutoires gravitaires pour un retour plus rapide à la normale.

Afin de limiter les emprises nécessaires à la réalisation de la nouvelle digue, la démarche engagée a veillé à prendre place au plus près des enjeux à protéger sans toutefois leur porter atteinte. Pour cela il a été fait



le choix de se positionner autant que possible au droit des digues et infrastructures déjà existantes. Dans ce cadre il est donc prévu de s'implanter en lieu et place des digues est et ouest. De même la piste cyclable nord serait également utilisée sans en compromettre l'usage actuel. Ce parti pris présente plusieurs avantages : nombreuses emprises déjà publiques, rendu paysager proche du rendu actuel, limitation de l'impact écologique, gisement partiel de matériaux pour la nouvelle digue.

Toutefois, du fait de l'élévation du niveau de crête du futur équipement de protection, l'emprise latérale va devoir être augmentée ce qui impactera plusieurs parcelles adjacentes.

L'équipement de protection fera l'objet d'un entretien de sa végétation deux fois par an, pour d'une part éviter l'implantation d'espèces ligneuses sur les remblais et maintenir la végétation herbacée rase, et d'autre part garantir un bon contrôle visuel en tout temps de l'endiguement. Pour la manœuvre des batardeaux, un exercice annuel permettra de travailler les automatismes des équipes menées à les mettre en œuvre.

Étapes à venir :

- Concertation du public 25 juin au 25 juillet 2025
- Dépôt des dossiers réglementaires pour instruction septembre 2025
- Réception des autorisations juin 2026
- Notification des entreprises juillet 2026
- Travaux phase 1 octobre 2026 à mars 2027
- Travaux phase 2 octobre 2027 à mars 2028

Le montant des travaux de cette opération telle qu'étudiée est évalué à 4 282 970€HT

9 Incidences du projet

Les incidences écologiques :

Cette consultation du public est initiée principalement du fait de ce type d'incidence. En effet dès lors qu'un projet est de nature à porter atteinte aux habitats naturels et/ou espèces il doit faire l'objet de ce type de concertation.

Dans le cadre de l'élaboration du projet, des inventaires dits « 4 saisons » (couvrant un année écologique complète) pour une meilleure exhaustivité, ont été réalisés sur l'emprise étendue du site d'implantation de la nouvelle digue. Ces inventaires ont aussi été menés sur les lieux annexes nécessaires à la phase chantier (lieux de stockages de matériaux, des engins...).

Ces inventaires ont permis d'évaluer la richesse écologique présente sur le site et de qualifier la rareté (locale, nationale et européenne) des habitats et espèces présentes.

La séquence « éviter-réduire-compenser » (ERC) : cette démarche initiée dès la phase de conception de tout projet vise à prévenir autant que possible tout risque d'incidences négatives sur l'environnement. Cette doctrine doit permettre prioritairement d'éviter les atteintes (par évitement des enjeux). Si cela n'est pas possible il s'agira de pouvoir réduire les impacts (réduire la portée des atteintes), et enfin en dernier recours de compenser ces incidences qui n'ont ni pu être évitées ni réduites.

Suite aux inventaires le bureau naturaliste a pu définir les impacts potentiels du projet (en phase travaux et exploitation) sur les enjeux naturalistes présents. Ces indications ont ensuite été prises en compte afin de questionner le projet. Des fiches ont été éditées proposant des mesures ciblées pour améliorer les incidences de celui-ci.

En première intention et pour suivre les directives de la séquence ERC, le tracé du projet d'endiguement a fait l'objet d'un très important travail et a été revu sur plusieurs tronçons, soit par un déplacement du fuseau, soit par des adaptations techniques conduisant ainsi à éviter plusieurs enjeux d'habitats naturels et d'espèces rares.

Pour les impacts ne pouvant ni être évités ni être réduits des compensations seront mis en œuvre. Cela va donner lieu à la restauration de milieux aux caractéristiques identiques, le plus proche possible des zones impactées.

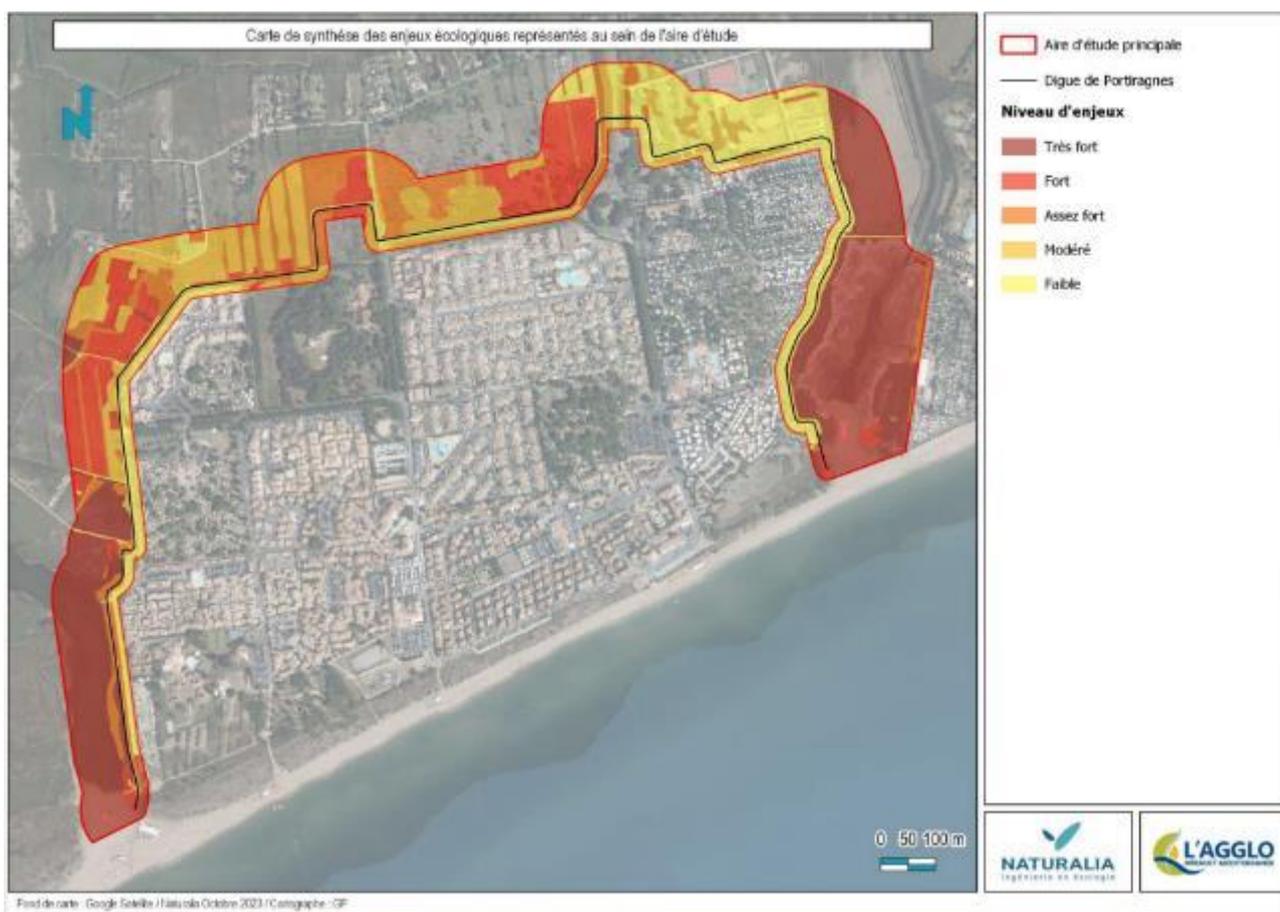


Figure n°7 : Synthèse des enjeux écologiques sur l'aire d'étude

Ces enjeux ont conduit à réaliser un certain nombre d'ajustements au projet initial.

1 A l'extrémité sud-ouest du système projeté, des enjeux très forts se situent en partie dans l'emprise des ouvrages projetés au stade AVP. Une démarche d'évitement partiel des impacts est retenue en revoyant la conception des ouvrages. Alors qu'au stade AVP, une déconstruction – reconstruction complète des digues agricoles était envisagée, il est proposé dans le cadre du PROJET de créer un épaulement s'appuyant sur la digue agricole qui ne sera déconstruite qu'en partie.

2 Au nord-ouest du système projeté, des enjeux assez forts à forts sont identifiés en pied d'ouvrages actuels côté extérieur de la ZAC. Cependant, aucune marge de manœuvre n'est disponible pour décaler les ouvrages à l'intérieur de la ZAC, ces derniers étant accolés aux parcelles privées protégées. Une démarche de compensation est à envisager sur ce linéaire.

3 Au nord du territoire, à l'ouest immédiat de la RD37, le projet passait initialement sur une parcelle en contre-bas de la piste cyclable et consistait à la mise en œuvre d'une digue en remblais avec une emprise au sol relativement importante. Cette parcelle présentant des enjeux écologiques forts, le tracé des ouvrages a été modifié, ce dernier passant maintenant le long de la piste cyclable, secteur à enjeux modéré,

ponctuellement assez fort. Pour limiter l'emprise des ouvrages (et donc la destruction d'habitats associée), le choix technique s'est porté sur un mur béton en limite de piste cyclable.

4 Au nord du territoire, à l'est immédiat de la RD37, les inventaires ont relevé la présence d'espèces floristiques protégées ou déterminante ZNIEFF : il s'agit de l'euphorbe de Terracine et de la Patience rose. Ces espèces ayant été observées sur le tracé des ouvrages projetés, il a été retenu, dans une démarche d'évitement, de revoir le tracé des ouvrages pour permettre de maintenir ces espèces.

5 Au sud-est du projet, le zonage des enjeux très forts côté ancien grau du Libron constitue une limite infranchissable du projet. Le tracé des ouvrages projeté a donc été revu de façon à s'implanter entièrement dans la zone d'enjeux faibles que représente l'emprise du camping.

L'ensemble des ces mesures ERC feront l'objet de mesures de suivi afin de juger de leur efficacité sur la durée. Par ailleurs et dès la phase chantier un naturaliste sera présent pour suivre les travaux afin de baliser les zones à risque et faire respecter les diverses mesures définies au sein des fiches.

Par ces diverses mesures, l'agglomération pourra garantir un impact à minima neutre voir positif du projet de digue sur la biodiversité.

Les incidences sur l'urbanisme :

Comme indiqué précédemment dans ce dossier, la mise en place d'une nouvelle digue n'aura pas d'incidence sur les zonages du Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI). De ce fait les contraintes urbanistiques resteront les mêmes afin de ne pas augmenter les enjeux en zone inondable. De ce fait les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) restent d'actualité.

Afin d'assurer cette non augmentation des enjeux à l'arrière de la future digue, la réglementation impose l'intégration d'une bande de précaution. Cette bande a déjà été inscrite dans le PPRI de Portiragnes pour l'ensemble des digues depuis la dune de la Riviérette et jusqu'à l'entrée de la station en bordure du CD37. Une évolution de cette bande conduira à son prolongement sur la partie est, à savoir du CD37 et jusqu'au cordon dunaire jouxtant l'ancien Grau du Libron.

Afin de garantir la compatibilité de la future digue aux documents d'urbanisme, des évolutions seront apportées aux PLU des communes de Portiragnes (révision) et de Vias (révision simplifiée).

Pour les habitats isolés de Portiragnes-plage qui ne pourront bénéficier de la protection collective sujet de ce document, des mesures de réduction de la vulnérabilité sont envisageables. Ces mesures obligatoires lorsqu'elles sont inscrites dans le règlement du PPRI, peuvent bénéficier d'une aide de l'Etat via le Fond de



Prévention des Risques naturels Majeurs. L'agglomération a délégué à l'EPTB de l'Orb et du Libron, le portage d'un accompagnement spécifique sur la zone pour aider les particuliers dans la mise en place de ces dispositifs de mitigation.

Les incidences sur l'occupation du sol et les paysages :

La nouvelle digue doit essentiellement prendre place sur l'emprise des digues actuelles et d'infrastructures. Les incidences sur les espaces naturels, agricoles et urbains seront donc très limitées. Outre la faible incidence sur l'occupation des sols et donc les activités, passagèrement cette nouvelle digue positionnée au droit d'équipements déjà en place aura un aspect assez proche des vues actuelles. Seuls les tronçons situés au nord créeront de nouveaux éléments visuels.

10 Modalités de concertation

Objet de la concertation préalable : la concertation préalable volontaire est un outil en phase amont d'association du public dans le cadre de l'élaboration de projets susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement. Cette démarche s'inscrit dans le 1er alinéa de l'article L. 121-17 du code de l'Environnement. Le projet objet de cette concertation est celui d'aménagement d'un système d'endiguement contre les inondations au droit de la station de Portiragnes-plage afin de sécuriser les biens et personnes de ce secteur par une nette amélioration du niveau de protection de la zone pour atteindre une période de retour centennale (crue de l'Orb centennale concomitante à une tempête marine décennale) en confortant et complétant les digues actuelles.

Durée de la concertation préalable : 32 jours consécutifs, du lundi 30 juin 2025 au jeudi 31 juillet 2025 inclus.

Dossier et modalités de concertation : le dossier de concertation comprenant notamment les modalités de la concertation sera tenu à disposition du public :

- en version numérique sur le site internet de la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée (CAHM) pendant la durée susvisée.
- Il pourra également être consulté en version papier dans les lieux d'accueil du public où il accompagnera les registres de recueil des avis. Ces lieux sont le siège de la communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée à Saint-Thibéry ainsi que la mairie de Portiragnes.

Une réunion publique sera organisée en amont de la consultation. Elle se tiendra le vendredi 25 juin 2025 à 18h en mairie de Portiragnes afin d'exposer au public le projet et les modalités de la concertation préalable volontaire.

Le public pourra déposer ses observations et soumettre ses propositions :

- par voie électronique directement par mail à l'adresse suivante : concertation.digue.portiragnes@agglohm.net,
- par voie postale à l'adresse suivante : communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée 22 Avenue du 3ème millénaire ZI « le causse » 34 630 SAINT-THIBERY
- sur les registres papier présents au siège de la CAHM à Saint-Thibéry ainsi qu'en mairie de Portiragnes aux heures d'ouverture de ces établissements.

Bilan de la concertation : pour clore cette consultation, le bilan de la concertation sera établi à son terme conformément aux dispositions du code de l'environnement. Il comprendra un bilan réalisé par le maître d'ouvrage du projet de digue (soit la CAHM), présentant les avis reçus, réponses éventuelles apportées aux questionnements et mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de cette concertation. Ces documents seront publiés sur le site internet de la CAHM.