



Ville de Grimaud
Département du Var

Projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation au changement climatique des infrastructures de Port-Grimaud

Concertation publique - 21 août 2024 au 21 octobre 2024

ATELIER N°1 : TRAVAUX

Animateurs :

Jean-Luc AQUA, Directeur du port

Camille LEQUETTE, Chef de projet EGIS

Programme proposé de l'atelier :

- Scénarios et analyse multicritères
- Ensablement / la Giscle / réaménagement des digues
 - Dragage des canaux
 - Capitainerie
 - Panne de l'Eglise
- Atres travaux (réseaux, pannes flottantes, équipements)

Participants :

Sophie ALLIAUME - PG1

Catherine PUSSACQ - PG2 – Secrétaire de réunion avec nos remerciements

Richard GROSSI – PG3

Stéphanie DIDIER – Professionnelle

Pascal AIME – Plaisancier en contrat annuel

Arthur LONGUET – Régie Portuaire – Ingénieur en Aménagement du littoral

Louise DAVID - observatrice

Remy BARATTE – observateur

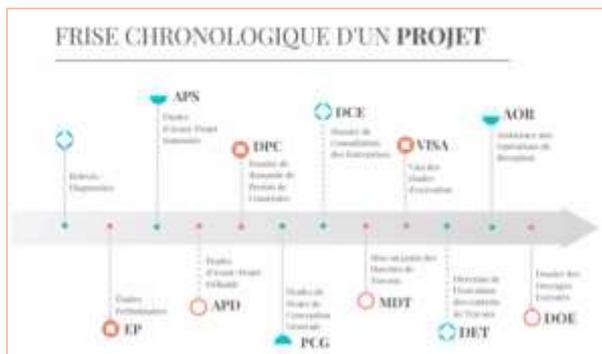
Préambule 1 : Déroulé de l'opération

Il est rappelé à l'ensemble des participants le déroulé d'une opération de construction

Voici les principales étapes d'une opération de construction, de la phase d'études préalables jusqu'à la réception des travaux :

- Études Préalables comprenant les études de faisabilité technique, économique, règlementaire, les études de site (sol, topographie, environnement), la mise à jour de l'état des besoins, les études règlementaires ;
- Etudes préalables : Organisation de la concertation préalable pour informer et impliquer les parties prenantes et la communauté locale ;
- Etudes préalables : Elaboration de la programmation ;
- Etudes de conception : Mission de Maitrise d'œuvre loi MOP par suite d'appel d'offres pour les infrastructures ou concours d'architecture pour les bâtiments ;
- Etudes de conception : Missions complémentaires en fonction des spécificités de l'opération. Modélisations physiques par exemple ;
- Etudes d'impact environnemental, autres études spécifiques et montage du dossier pour enquêtes publiques ;
- Phase d'instruction : Enquêtes publiques ou instruction de permis de construire ;
- Etudes de conception : Dossier de consultation des entreprises ;
- Travaux et prestations de suivi de travaux y compris, coordinateur sécurité, bureaux de contrôle, ...
- Réception des travaux, garantie de parfait achèvement : Suivi des éventuels défauts constatés
- Vie de l'ouvrage : Fonctionnement et planification des actions de maintenance pour garantir la durabilité de l'ouvrage ;

Un document schématique sous forme de frise chronologique est communiqué à tous les participants et un document de la MIQCP est mis en circulation.



Il est précisé que l'opération se situe en phase d'études préalables correspondant à des principes d'aménagement et que de ce fait, les études sont amenées à être poursuivies en tenant compte des informations reçues en phase de concertation.

Le délai total (hors recours) des études et des travaux est estimé à 6 ans et peut passer à 8-9 ans en cas de recours.

Préambule 2 : Budget de l'opération et coûts des Garanties d'Usage

Il est rappelé que les estimations budgétaires d'une opération de travaux sont assorties d'aléas liés à l'avancement du projet. Les études préalables intègrent un aléa généralement de 25-30%,

qui reste à 20-25% lors des études d'avant-projet et d'avant-métrés et passe à 5-10% après la phase PRO de dimensionnement et de métrés. En phase chantier de nouveaux aléas peuvent survenir et on considère qu'une tolérance de 15% est acceptable sans remettre en compte l'économie des marchés de travaux. Au final, le coût exact d'une opération n'est connu avec précision que lors de sa réception.

Important : Il est précisé que ces tolérances et aléas ne seront pas reportés sur le coût des contrats de Garanties d'Usage dont le montant a été précisé et écrit par la Commune de Grimaud, à savoir un échelonnement du financement sur les 6 années de l'opération.

Préambule 4 : Financement des Garanties d'Usage

Il est précisé que le financement des contrats de Garanties d'Usages peut s'envisager en une seule fois à la signature du contrat ou au fur et à mesure de l'avancement des études et des travaux par des appels de fonds annuels. C'est le choix qui est fait par la Commune de Grimaud, à savoir un échelonnement du financement sur les 6 années de l'opération.

Préambule 5 : Réponses aux contributions

Il est précisé que le niveau de réponses qui seront apportés lors de l'atelier et aux contributions écrites des usagers, sont liées au niveau d'avancement des études. Les études restantes à réalisées représentant plusieurs millions d'euros, il est possible que certaines réponses ne soient données qu'au fur et à mesure de l'avancement des études.

Préambule 6 : Communiqué de PG1

La représentante de PG1 lit un communiqué de PG1 en introduction de la réunion. **La position de PG1 n'est pas celle de la Commune, qui estime notamment que le Domaine Public présente un caractère inaliénable. C'est le cas du terre-plein sur lequel est bâtie la Capitainerie et les ouvrages de protection du port. Il est accepté que le communiqué de PG1 soit joint au compte-rendu.**

I. La construction de la Cité Lacustre

La Cité Lacustre de Port-Grimaud a été construite à partir de 1966.

La Cité Lacustre de Port Grimaud présente des caractéristiques particulières qui lui confèrent une certaine spécificité.

L'ensemble du périmètre de la Cité Lacustre est régi depuis l'origine par des Association Syndicale Libre (« ASP ») dans le cadre de cahiers des charges et de statuts régulièrement publiés au Service de Publicité Foncière de Douargues (anciennement Bureau des Hypothèques) depuis 1966.

Chaque Tranche de Port Grimaud a fait l'objet de cahiers des charges et plans de division.

L'ensemble immobilier a été conçu depuis l'origine comme un équipement entièrement privé, créé et financé par les propriétaires. L'ensemble de la Cité Lacustre, maisons, voitures et plan d'eau compris, était jusqu'au 3 décembre 1984, la propriété de ses seuls copropriétaires et/ou de la SCI Port-Grimaud.

Avant cette date, il ne pouvait exister de domanialité publique en l'absence de la propriété des parcelles concernées par l'Etat.

Le principe fondateur de la Cité Lacustre de Port Grimaud repose sur le lien habitation/plan d'eau de telle sorte que chaque construction d'un immeuble individuel ou dans certains cas d'un lot d'un immeuble collectif dispose d'un accès au plan d'eau, de la propriété privée de son quai et de la jouissance exclusive et exclusive d'un poste d'amarrage au droit de ce quai.

La jouissance exclusive et privative des places d'amarrage au profit des propriétaires de lots de copropriété de l'ensemble immobilier repose sur des actes authentiques de don privé datant de la création de Port Grimaud, qu'il s'agisse des cahiers des charges ou des actes de propriété des différents lots.

Ce droit « sui generis » d'amarrer son bateau, consiste en une jouissance exclusive et privative de partie d'une partie du plan d'eau au bénéfice des propriétaires d'un immeuble sur canal, à l'intérieur d'une ligne délimitée de 10 mètres du quai jusqu'au point de pénétration de la chaîne de mouillage dans l'eau, telle qu'elle résulte de contrats et actes de droit privé antérieurs à l'acquisition du plan d'eau par l'Etat.

Etant précisé que dans le cadre de l'acte de cession du plan d'eau à l'Etat, il a été rappelé l'existence d'un droit d'usage de voierie permettant l'accès aux immeubles par bateaux ;

Les parcelles de plan d'eau cédées à l'Etat n'ont jamais fait l'objet d'une distraction du périmètre de l'ASP de PG1 et aucune autorisation n'a été donnée par l'Assemblée Générale pour soustraire les parcelles concernées du périmètre de l'ASP. Lors de la mise à jour des Statuts de l'ASP de PG1 en 2013, les parcelles concernées sont bien définies comme faisant partie du périmètre de l'ASP. Elles sont référencées sous le numéro 136 de l'Etat de Division.

La jurisprudence du Conseil d'Etat, comme celle de la Cour de cassation privilégie une approche que l'on pourrait qualifier d'« alternative » : elle retient qu'il n'y a pas d'obstacle de principe à ce qu'une personne publique soit propriétaire de lots dans une copropriété privée ou d'une parcelle comprise dans une association de propriétaires, mais exclut que le régime de la domanialité publique et le régime d'administration de droit privé coexistent.

Entre les deux, il faut choisir, et les deux ordres de juridiction retiennent une solution opérationnelle qui consiste à donner la priorité au régime juridique ayant trouvé à s'appliquer en premier.

Si la copropriété privée ou l'ASP a préexisté à la domanialité publique, alors c'est le droit public qui est évincé. Mais si le bien était déjà entré dans le domaine public, il ne peut en ressortir, et c'est le régime de copropriété qui est entaché de nullité.

Cette approche binaire sauvegarde la pureté du régime applicable, qui trouve alors à régir intégralement le bien ».

Le Conseil d'Etat a rappelé qu'« Aucune disposition législative ou réglementaire, non plus qu'aucun principe ne fait obstacle à ce qu'une décision régulièrement prise par les organes compétents d'une association syndicale, conforme à l'objet de l'association tel que défini par ses statuts dans le respect de la loi, s'impose à une personne publique membre de cette association à raison d'une dépendance de son domaine public, alors même que cette personne publique n'en aurait pas approuvé l'adoption. » CE de Douargues

Dans ce contexte, les ASP après avoir rappelé que le plan d'eau a été à l'origine défini comme une partie commune grevée de rétrocessions, charges et conditions, dans le cadre de cahiers des charges enregistrés aux hypothèques dès 1966, au profit d'autres lots, demandent qu'en application de cette jurisprudence les règles charges et conditions de l'ASP s'appliquent sur le plan d'eau.

Démarrage de l'atelier : Après des échanges rapides autour des préambules précités, l'atelier démarre.

Le démarrage de l'atelier s'éloigne de l'ordre du jour et débute par une série de questions sur la jetée de l'avant-port. Questions illustrées par une copie d'écran de la vidéo 3D.

Les questions sont :

- *Y a-t-il une motivation à l'élargissement de la jetée autre que l'extension de la capitainerie et la création de nouvelles places d'amarrage ?*
- *La hauteur de la jetée semble plus haute que les promeneurs, du coup les promeneurs ne verront plus la mer en se rendant à l'extrémité de la jetée ?*

Il est indiqué que le film 3D avait pour objectif de montrer que les perspectives de vue sont conservées en tous points du projet : vue vers St Tropez, restauration de la vue à la place de l'Eglise, ... etc. Il n'était pas imaginé que le public ferait une copie d'écran de l'intérieur de la jetée car ce point peut facilement être modifié en réhaussant la promenade pour que le public puisse toujours voir la mer en se promenant même côté intérieur de la jetée puisque tel est l'objectif visé.

- *Une question est ensuite posée sur le nombre de personnes nécessaires et suffisantes pour gérer 450 places publiques et 1500 places en Garanties d'Usage ;*

Il est indiqué que le nombre d'agents à la Capitainerie est de 22 temps plein à 30 environ avec les renforts en saison.

- *Une autre question est alors posée pour demander de justifier la surface de la capitainerie ;*

Il est précisé que la Capitainerie sera d'une surface nécessaire et suffisante pour assurer le parfait fonctionnement du service public portuaire pour un port de 2100 anneaux.

- *Mme Pussacq précise alors qu'il peut exister un scénario où la Capitainerie peut s'implanter sur la digue existante sans élargissement ;*

Les questions étant variées il est proposé aux participants de recentrer les échanges autour de la présentation des scénarios et de l'analyse multicritères qui permet de présenter les avantages et les inconvénients de chaque scénario au regard des études préalables déjà réalisées (modélisations hydro-sédimentaires, modélisation du renouvellement des eaux du port, modélisations hydrodynamiques). Accord de l'ensemble des participants.

M. Lequette explicite alors le contenu de l'analyse multicritères dont l'objectif est de réaliser une comparaison des scénarios afin de permettre aux usagers l'expression d'un choix éclairé. Les critères sont listés : le coût, le risque d'ensablement, le fonctionnement de l'avant-port, l'environnement et les renouvellements d'eau intra-portuaire, l'impact paysager, l'impact sur la marina de Cogolin, ... etc

Il est précisé que tous les scénarios sont modélisés en termes d'agitation et d'hydro-sédimentaire. L'analyse multicritères est téléchargeable sur le site portdegrimaud.fr.

L'analyse multicritère de chaque scénario est ensuite présentée par EGIS :

Scénario 1: C'est le scénario qui modifie le moins les ouvrages existants et on dirige l'ensablement, le flux vers le large, la Gisle est canalisée, et on réduit l'entrée du port en avançant la contre-jetée. On n'arrête pas l'ensablement mais on le réduit. Même section de sortie de la Gisle, les digues sont prolongées. Monsieur Aqua indique être en relation avec le Directeur du Laboratoire hydraulique du Cerema.

Question de Mme Pussacq : pourquoi cette avancée en Y vers le quai de l'hélisurface d'évacuation sanitaire : on mettra peut-être des activités commerciales ou des bornes pour les bateaux électriques ce n'est pas défini, ce sont des scénarii possibles mais pas définitifs car seront complétés par d'autres études plus poussées

Cette avancée est aussi un piège à sable. Mme Pussacq : Pourquoi une telle hauteur de digue : 4 m au minimum de plus. Réponse : comme indiqué avec la copie d'écran 3D, la hauteur de la digue actuelle n'est absolument pas réhaussée de 4 m. L'ordre de grandeur de la réhausse prévue est plutôt de 1.70 et sera précisément définie en fonction des adaptations nécessaires aux enjeux du changement climatique souligné notamment dans le PAC « aléa submersion » du 13 décembre 2019 du Préfet du Var aux Communes du littoral varois joint au compte-rendu.

Avantages : réduit l'ensablement et l'agitation du nord est

Inconvénients : réduit mais n'annule pas le risque d'ensablement. A noter toutefois que ce point est nettement amélioré par le scénario 1bis. Ne protège pas totalement la passe par vent d'Est.

Discussion :

Mme Pussacq indique que les digues vont réduire la passe d'entrée, Mme Didier explique que la nouvelle digue fait reculer les bateaux et donc que le dimensionnement de la passe d'entrée est donc préservé. Mme Pussacq indique que pour 6-8 bateaux l'élargissement de la digue et l'impact environnemental vont avoir un coût non négligeable.

Scenario 2 :

Avantages : ralentissement du sable, protège bien la passe des vents d'est, améliore la circulation d'eau entre la Giscle et la plage SUD

Inconvénients : Avancement en mer limité (car présence d'espèces protégées). Digue sous-marine de 1 m 1.50 de haut non accessible à pied et qui n'arrêtera pas les déchets ou le sable pendant les crues, la plage continuera de s'ensabler lentement.

Scenario 3 : possède la note la plus mauvaise sur l'aspect navigation (houle proche digue et accès difficile pour rentrer dans la passe)

Avantage : stoppe définitivement l'ensablement via une barrière physique (digue)

Inconvénient : accès navigation très difficile voire impossible en cas de coup d'Est

Scenario 1 bis : choix le mieux noté et qui pourrait être couplé avec le Scenario 2

Avantages : digue 1.50 m maxi, sable canalisé vers le golfe

Inconvénients : le sable finira par ensabler la partie au bout des digues mais pas de suite, car les courants dispersent les rejets et il y a une grande profondeur.

Le dragage des canaux

Le dragage des canaux est la partie la plus complexe du projet. PG1 n'a pas réalisé le dragage permettant de rendre la concession dans l'état d'origine. Ce sujet est complexe car les volumes sont importants et les sédiments de mauvaises qualité environnementales. En effet, par suite des premiers prélèvements, les sédiments des canaux peuvent être qualifiés de déchets dangereux. Ce qui rendrait leur gestion hors de prix. Une seconde campagne de prélèvement (par secteur) a été commandée pour effectuer une cartographie des zones très polluées aux zones moins polluées. Cela devrait permettre de zoner les secteurs et les modalités de gestion. Les études sont en cours avec le bureau d'études CISMA.

Une des complexités de l'opération est son financement puisque le retard de dragage de PG1 ne serait pas financé par PG2 et PG3 d'après les retours des résidents. Une des solutions pour limiter les coûts, notamment de transport, serait d'utiliser le parking extérieur de 4.5 hectares afin de diminuer le coût de transport pour le pré-traitement des sédiments, il existe des machines performantes même en chantier mobile. Suivant l'efficacité des traitements, la réutilisation du sable pourrait alors s'envisager sur le Golfe. Ce point serait à échanger avec PG1, ce que confirme Mme Alliaume qui indique qu'il faudra l'accord en Assemblée générale pour les travaux de traitement si cela devait se faire. Si aucune solution n'est trouvée pour rattraper le retard de dragage, il deviendra nécessaire d'étudier une solution par défaut, en choisissant de limiter la taille des bateaux qui peuvent circuler dans les canaux.

Panne de l'église : Mme Alliaume indique que tout cela fait partie des parcelles de PG 1=> aucun des travaux ne pourra être fait sur les parcelles de l'ASL de PG1 sans accord en l'AG

Monsieur le Maire intervient en indiquant qu'il a un document en sa possession de M Breant alors Président de PG1 et maire de grimaud qui dit qu'il a vendu du foncier sur délibération. Mme Pussacq indique qu'il faudra verser ce document au compte rendu mais que l'on voit bien que tant que le problème n'est pas résolu pour savoir si les terrains sont à l'ASL ou appartiennent au Domaine Maritime, on n'avancera pas.

Points divers : Concernant la transformation de la cale de mise à l'eau, concernant la gare maritime, concernant les autres équipements : La question de leurs positionnements est posée. Il est précisé que nous n'en sommes qu'aux études préalables et que le positionnement précis des équipements et services peut encore considérablement évoluer, notamment en fonction de l'avis des usagers.

En conclusion Tous les participants ont apprécié la tenue de cet atelier car cela a permis d'ouvrir la discussion entre tous les acteurs, de répondre à quelques questions et tous souhaitent la tenue d'autres réunions de ce format sur des thèmes précis. La Commune confirme qu'il est utile de poursuivre les échanges avec PG1, PG2 et PG3 ainsi que l'ensemble des usagers autour des différentes phases de conception de ce projet. Il pourra être proposé de maintenir ouvert le point d'informations en Capitainerie y compris après la phase de concertation.



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU VAR

Direction
départementale
des territoires
et de la mer
du Var

Service planifications et prospective
Pôle risques

affaire suivie par Patrick GRASSELLI
patrick.grasselli@var.gouv.fr

Toulon, le 13 DEC. 2019

Le Préfet,
à
(liste jointe)

OBJET : Porter-à-connaissance (PAC) de l'aléa submersion marine sur les communes du littoral varois (application de l'article L.132-2 du Code de l'Urbanisme)

P.J. : Porter-à-connaissance (PAC) du 15 mars 2019

Copies à :

- Messieurs-dames les Présidents d'intercommunalité du littoral :
CASSB/MTPM/CCMPM/CCGST/CAVEM/SMCLV
- Messieurs les Présidents des syndicats mixtes des SCoT :
Provence Méditerranée/Golfe de Saint-Tropez,/CAVEM
- Sous-Préfecture de Draguignan
- Arrondissement de Toulon
- Parc National de Port Cros
- DREAL PACA/SPR

Par courrier du 15 mars 2019, dont copie est jointe à la présente transmission, je vous faisais parvenir un porter-à-connaissance pour la prévention du risque submersion marine avec prise en compte du changement climatique.

Ce porter-à-connaissance a suscité de nombreuses interrogations et réactions de la part des services instructeurs des communes concernées.

J'ai donc demandé à la DDTM de mener une nouvelle concertation, qui s'est déroulée jusqu'à l'automne. Ces échanges ont permis d'apporter les réponses et améliorations nécessaires à une meilleure appropriation du document, qui intègre un certain nombre d'observations formulées par l'ensemble des collectivités.

Ainsi, la présente transmission vaut « porter-à-connaissance » complémentaire au titre de l'article L.132-2 du Code de l'Urbanisme. Elle demeure, à la date du présent courrier, la connaissance actualisée de référence.

Comme précédemment, ce document précise les conditions de prise en compte de cet **aléa submersion marine** pour la maîtrise de l'urbanisation, notamment à la faveur de l'évolution de vos documents d'urbanisme, ou dans le cadre de l'instruction des autorisations d'urbanisme (pour l'application éventuelle de l'article R.111-2 du Code de l'Urbanisme).

Adresse postale : Préfecture du Var - DDTM - Boulevard du 112ème Régiment d'Infanterie CS 31209 - 83070 TOULON CEDEX

Accueil du public DDTM : 244 avenue de l'Infanterie de Marine à Toulon
Téléphone 04 94 46 83 83 - Fax 04 94 46 32 50 - Courriel ddtm@var.gouv.fr
www.var.gouv.fr

En conséquence, je vous prie de trouver, ci-joint, les cartographies de définition de l'aléa submersion marine sur votre territoire communal.

Toutefois, dans le but d'affiner le niveau de connaissance, toute étude locale réalisée sur la base de la méthodologie globale conduite par le BRGM pourra être prise en compte pour une éventuelle modification des règles générales de constructibilité dans le secteur concerné.

Je vous adresse également, en complément de ce document technique, une nouvelle « Annexe » qui annule et remplace la précédente. Cette nouvelle « Annexe » récapitule les principes réglementaires mis à jour, qui vous permettront, via ces préconisations, de prendre en compte cette nouvelle connaissance et d'assurer au mieux la sécurité des personnes et des biens.

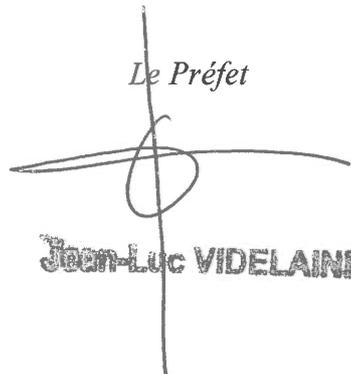
Conformément à l'article L.132-3 du Code de l'Urbanisme, les informations portées à connaissance sont tenues à la disposition du public par la commune ou le groupement de communes.

Ce nouveau porter-à-connaissance sera aussi consultable sur le site du portail de l'État dans le Var, accessible à l'adresse <http://www.var.gouv.fr/>.

Pour ce qui le concerne, l'État prendra en compte ces éléments et appliquera toutes les dispositions réglementaires associées dans le cadre de ses missions, notamment dans les avis sur les projets et documents d'urbanisme et le contrôle de légalité des documents et actes d'urbanisme.

Les services de la DDTM se tiennent à votre disposition pour toute difficulté liée à l'application de ce « porter-à-connaissance ».

Le Préfet

A handwritten signature in black ink, consisting of a vertical line on the left, a horizontal line across the middle, and a circular flourish on the right.

JEAN-LUC VIDELAÏNE

Porter à connaissance complémentaire pour
la prévention du risque submersion marine
avec prise en compte du changement climatique

liste des destinataires :

Madame et Messieurs les maires de :

- Bandol	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Bormes-les-Mimosas	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Carqueiranne	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Cavalaire	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Cogolin	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- La Croix-Valmer	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Fréjus	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- La Garde	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Gassin	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Grimaud	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Hyères-les-Palmiers	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Le Lavandou	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- La Londe-les-Maures	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Ollioules	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Le Fraudei	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Ramatuelle	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Le Rayol-Canadel-sur-mer	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Roquebrune-sur-Argens	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Saint-Cyr-sur-mer	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Saint-Mandrier-sur-mer	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Saint-Raphaël	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Saint-Tropez	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Sainte-Maxime	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Sanary-sur-mer	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- La Seyne-sur-mer	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Six-Fours-les-Plages	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)
- Toulon	(courrier + cartographie communale + principes de constructibilité)

Monsieur le président

- de la métropole Toulon Provence Méditerranée

(courrier + cartographie+ principes de constructibilité) 9 communes

Messieurs les présidents des syndicats mixtes des SCoT:

- du Golfe de Saint-Tropez	(courrier + cartographie+ principes de constructibilité) 9 communes
- de la CAVEM	(courrier + cartographie+ principes de constructibilité) 3 communes
- Provence Méditerranée	(courrier + cartographie+ principes de constructibilité) 15 communes



PRÉFET DU VAR

**Direction
départementale
des territoires
et de la mer
du Var**

Service Aménagement Durable

Bureau des Risques

affaire suivie par Patrick GRASELLI
patrick.grasselli@var.gouv.fr

Toulon, le 1^{er} MARS 2019

Le Préfet,
à
(liste jointe)

OBJET : Porter-à-connaissance (PAC) complémentaire de l'aléa submersion marine sur les communes du littoral varois (application de l'article L.132-2 du Code de l'Urbanisme)

Copies à :

- Messieurs-dames les Présidents d'intercommunalité du littoral :
CASSB/MTPM/CCMPM/CCGST/CAVEM/SMCLV
- Messieurs les Présidents es syndicats mixtes des SCoT :
Provence Méditerranée/Golfe de Saint-Tropez./CAVEM
- Sous-Préfecture de Draguignan
- Arrondissement de Toulon
- Parc National de Port Cros
- DREAL PACA/SPR

Par courrier du 28 avril 2017, je vous faisais parvenir un premier porter-à-connaissance pour la prévention du risque submersion marine avec prise en compte du changement climatique.

Je vous précisais alors que la connaissance des phénomènes de submersion, nécessaire à la mise en œuvre des orientations du Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI), reposait sur la cartographie des zones basses littorales qui identifiait, dans le cadre de la mise en œuvre de la directive inondation, des secteurs susceptibles d'être vulnérables,

Je signalais, par ailleurs, qu'il était nécessaire d'affiner la compréhension des dynamiques de submersion et d'intégrer les spécificités locales (zones portuaires notamment), tout en veillant à une cohérence de façade inter-départementale.

A cette fin, la DREAL PACA a ainsi commandé une étude permettant d'intégrer les caractéristiques locales du rivage avec une méthode homogène sur le littoral s'étendant de Menton à la Camargue.

Cette étude, réalisée en 2017 par le BRGM et référencée BRGM/RP-66550-FR, est consultable sur le site de l'observatoire régional des risques majeurs en PACA, à l'adresse <http://observatoire-regional-risques-paca.fr/article/risque-submersion/Atlas>.

Adresse postale : Préfecture du Var - DDTM - Boulevard du 112ème Régiment d'Infanterie CS 31209 - 83070 TOULON CEDEX

Accueil du public DDTM : 244 avenue de l'Infanterie de Marine à Toulon

Téléphone 04 94 46 83 83 - Fax 04 94 46 32 50 - Courriel ddtm@var.gouv.fr

www.var.gouv.fr

Elle fournit une cartographie sur l'ensemble du littoral, selon deux déclinaisons d'aléas :

- l'aléa de référence centennal (entrée de gamme de l'évènement moyen au sens de la directive inondation [100ans - 300ans]) intégrant déjà 20 cm de surcote marine dus aux effets actuels du changement climatique;
- l'aléa de référence centennal 2100 intégrant 40 cm de surcote supplémentaires (soit 60 cm au total) liés aux effets du changement climatique à l'horizon 2100.

Lors de la réunion d'information et de concertation du 19 février 2018, en mairie du PRADET, sous l'égide du Syndicat des communes du littoral varois, les conclusions de cette étude BRGM ont été présentées. A cette occasion, des principes de prise en compte pour l'instruction des autorisations d'urbanisme en zones basses littorales vous ont été proposés pour observations.

Par courrier du 27 novembre 2018, le DDTM a mis à jour les principes de constructibilité en tenant compte de vos observations et remarques et vous a indiqué qu'un porter-à-connaissance complémentaire à celui d'avril 2017 vous serait communiqué rapidement.

Ainsi, la présente transmission vaut « porter-à-connaissance » complémentaire au titre de l'article L.132-2 du Code de l'Urbanisme. Elle constitue, à la date du présent courrier, la connaissance actualisée de référence.

Ce document précise les conditions de prise en compte de cet aléa submersion marine pour la maîtrise de l'urbanisation, notamment à la faveur de l'évolution de vos documents d'urbanisme, ou dans le cadre de l'instruction des autorisations d'urbanisme (pour l'application éventuelle de l'article R111-2 du Code de l'Urbanisme).

Par conséquent, je vous prie de trouver, ci-joint, les cartographies de définition de l'aléa submersion marine sur votre territoire communal.

Toutefois, dans le but d'affiner le niveau de connaissance, toute étude locale réalisée sur la base de la méthodologie globale conduite par le BRGM pourra être prise en compte pour une éventuelle modification des règles générales de constructibilité dans le secteur concerné.

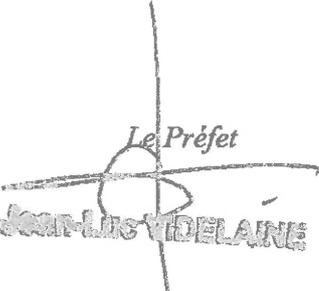
Je vous adresse également, en complément de ce document technique, une « Annexe » récapitulant les principes réglementaires qui vous permettront, via ces préconisations, de prendre en compte cette nouvelle connaissance et d'assurer au mieux la sécurité des personnes et des biens.

Conformément à l'article L.132-3 du Code de l'Urbanisme, les informations portées à connaissance sont tenues à la disposition du public par la commune ou le groupement de communes.

Ce porter à connaissance sera aussi consultable sur le site du portail de l'État dans le Var, accessible à l'adresse <http://www.var.gouv.fr/>.

Pour ce qui le concerne, l'État prendra en compte ces éléments et appliquera toutes les dispositions réglementaires associées dans le cadre de ses missions, notamment dans les avis sur les projets et documents d'urbanisme et le contrôle de légalité des documents et actes d'urbanisme.

Les services de la DDTM se tiennent à votre disposition pour toute difficulté liée à l'application de ce « porter-à-connaissance ».

Le Préfet

JEAN-LUC VIDELAIRE

Direction
départementale
des territoires
et de la mer
du Var

Service Planifications et Prospective

Pôle risques

ANNEXE

au porter à connaissance du Préfet
en date du 13 DEC. 2019

☞☞☞☞

**Porter à Connaissance complémentaire
Aléa submersion marine**

☞☞☞☞

Préambule

Le département de Var compte 432 km de côtes pour 27 communes littorales qui sont exposées aux risques littoraux : érosion et submersion marine.

Arrêté le 7 décembre 2015, le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI), contient des dispositions visant la non-aggravation de la vulnérabilité. Notamment la disposition D.1-6 oriente l'urbanisation en dehors des zones à risques.

S'agissant de la submersion marine, la disposition D.1-6 indique que « *les aléas à prendre en compte sont l'aléa de référence actuel et l'aléa de référence à échéance 2100 intégrant une élévation attendue du niveau marin de 60 cm* »

Extrait de la disposition D.1-6 du Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI)
Éviter d'aggraver la vulnérabilité en orientant le développement urbain en dehors des zones à risque

« La maîtrise de l'urbanisation en zone inondable est une priorité et nécessite une bonne prise en compte du risque inondation dans l'aménagement du territoire (art L.101-2 5° du Code de l'Urbanisme), au travers des documents d'urbanisme et de planification à une échelle compatible avec celles des bassins versants, notamment les schémas de cohérence territoriale (SCoT).

En l'absence de PPRi, les documents d'urbanisme (SCoT, PLU, PLUi et cartes communales) doivent être compatibles ou rendus compatibles avec les principes suivants, en ce qui concerne l'aménagement des zones à risques d'inondation :

- L'interdiction de construire en zone d'aléa fort avec une possibilité d'exception en centre urbain dense sous réserve de prescriptions adaptées ;
- L'interdiction de construire en zone inondable non urbanisée ;
- La préservation des champs d'expansion des crues tels que définis par la disposition D.2-1 du présent PGRI, des zones humides et des massifs dunaires sur le littoral ;
- La limitation des équipements et établissements sensibles dans les zones inondables afin de ne pas compliquer exagérément la gestion de crise, et la réduction de la vulnérabilité des équipements et établissements sensibles déjà implantés ;
- Lorsqu'elles sont possibles, l'adaptation au risque de toutes les nouvelles constructions en zone inondable ;
- L'inconstructibilité derrière les digues dans les zones non urbanisées ;
- L'interdiction de l'installation de nouveaux campings en zone inondable.

L'aléa à prendre en compte pour l'application de ces principes est l'aléa de référence ou aléa moyen tel que défini par la directive inondation.

Dans le cas particulier de l'aléa submersion marine, les aléas à prendre en compte sont l'aléa de référence actuel et l'aléa de référence à échéance 2100 intégrant une élévation attendue du niveau marin de 60 cm.

La connaissance des phénomènes de submersion, nécessaire à la mise en œuvre des orientations du PGRI, a donné lieu à un premier porter à connaissance en date du 28 avril 2017.

Afin d'affiner la compréhension des dynamiques de submersion et d'intégrer les spécificités locales (zones portuaires notamment), tout en veillant à une cohérence de façade inter-départementale, la DREAL PACA a commandé une étude permettant d'intégrer les caractéristiques locales du rivage avec une méthode homogène sur le littoral s'étendant de Menton à la Camargue.

Cette étude, réalisée par le BRGM, a fourni dès la fin de l'année 2017 une cartographie sur l'ensemble du littoral, selon deux déclinaisons d'aléas :

- l'aléa de référence centennal (entrée de gamme de l'évènement moyen au sens de la directive inondation [100ans - 300ans]) intégrant déjà 20 cm de surcote marine dus aux effets actuels du changement climatique,
- l'aléa de référence centennal 2100 intégrant 40 cm de surcote supplémentaires (soit 60 cm au total) liés aux effets du changement climatique à l'horizon 2100.

Le présent porter à connaissance a pour objet de compléter celui d'avril 2017 en apportant des précisions cartographiques et en énonçant des principes de constructibilité. La cartographie des zones basses littorales est issue de l'étude BRGM/RP-66550-FR disponible sur le site de l'observatoire régional des risques majeurs en PACA, à l'adresse <http://observatoire-regional-risques-paca.fr/article/risque-submersion/Atlas>.

Il s'applique à l'ensemble des zones basses littorales sur le territoire des 27 communes du littoral varois.

Effets du porter à connaissance (PAC)

En application des articles L.132-1 à L.132-3 et R.132-1 du code de l'urbanisme, le préfet porte à la connaissance des collectivités ayant en charge d'élaborer ou réviser un schéma de cohérence territoriale, un plan local d'urbanisme ou une carte communale, les études techniques nécessaires à l'exercice de leur compétence en matière d'urbanisme dont il dispose. Les porters à connaissance sont tenus à la disposition du public par les communes ou leurs groupements compétents.

Lorsque des éléments de connaissance sont disponibles, il est nécessaire de recourir à l'article R.111-2 du code de l'urbanisme pour réglementer l'occupation des sols en fonction du niveau de risque auquel est ou serait exposée la population.

Cet article d'ordre public, est opposable dans toutes les situations. Il permet de refuser ou d'assortir de prescriptions un projet soumis à permis de construire, à permis d'aménager ou à déclaration préalable qui comporterait un risque pour la sécurité publique. Il prévoit ainsi que *« Le projet (de construction ou d'aménagement) peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations »*.

En matière d'inondation et de submersion marine, *« l'atteinte à la sécurité publique »* peut résulter, soit du danger auquel seraient exposés les futurs occupants d'une construction projetée, soit de l'aggravation des risques ou de la création de nouveaux risques que pourrait entraîner, eu égard à sa situation, la présence de la construction projetée sur les constructions existantes situées en amont ou en aval de la zone inondable. Les constructions, même temporaires, résidences démontables et certains aménagements de loisirs (terrains de campings ...) sont concernés.

L'article R.111-2 du code de l'urbanisme peut être invoqué par l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation d'urbanisme ou par le préfet au titre du contrôle de légalité des actes des collectivités, si le projet porte atteinte à la sécurité publique.

Le présent PAC s'applique sans préjudice des dispositions des documents d'urbanisme, des servitudes d'utilité publique, des contraintes environnementales en vigueur ainsi que des contraintes liées au Domaine Public Maritime.

Il détermine pour les phénomènes naturels d'inondations par submersion marine les mesures de prévention à mettre en œuvre.

Il fixe les principes de constructibilité applicables à la réalisation de tout type de construction, d'ouvrage, d'aménagement ou d'exploitation agricole, forestière, artisanale, commerciale ou industrielle, sans préjudice de l'application des autres législations et réglementations en vigueur (code de l'urbanisme, code forestier, code de l'environnement, etc.).

Il n'est pas applicable aux constructions existantes sauf en cas de changement de destination.

Ce PAC est d'application immédiate sans nécessiter de mise à jour instantanée du PLU. Lors d'une prochaine procédure d'élaboration ou de révision, le document d'urbanisme devra le prendre en compte.

Un lexique de certains termes employés est fourni en dernière page du présent porter à connaissance

sommaire

I – Méthodologie	6
I.1.- Le phénomène de submersion marine	6
I.2 - La détermination du niveau marin.....	6
I.3 - La sectorisation des calculs	7
II - Cartographie de l'aléa	8
II.1 - La période de retour de l'évènement	8
II.2 - La cartographie de l'aléa	8
III- Principes de constructibilité en ZBL	9
<u>III.1 – Principes généraux</u>	9
III.1.1 - Sur l'ensemble des zones basses littorales	9
<u>III.2 - Sur les ZBL où la hauteur de submersion est supérieure ou égale à 1 m d'eau ($H > 1$ m)</u>	
<u>Aléa fort à très fort</u>	10
III.2.1 - Cotes rocheuses	10
III.2.1.A - Construction neuve	10
III.2.1.B - Construction existante	10
III.2.2 - Zones portuaires	10
III.2.2.A - Construction neuve	10
III.2.2.B - Construction existante	10
III.2.3 - Cotes sableuses	11
III.2.3.A - Construction neuve	11
III.2.3.B - Construction existante	11
III.2.4 - Parkings	11
<u>III.3 - Sur les ZBL où la hauteur de submersion est comprise entre 0,5 m et 1 m d'eau ($0,5\text{ m} < H < 1\text{ m}$) - Aléa moyen</u>	11
III.3.1 - Cotes rocheuses	11
III.3.1.A - Construction neuve	11
III.3.1.B - Construction existante	11
III.3.2 - Zones portuaires	12
III.3.2.A - Construction neuve	12
III.3.2.B - Construction existante	12
III.3.3 - Cotes sableuses	12
III.3.3.A - Construction neuve	12
III.3.3.B - Construction existante	13
III-3.4 – Parkings	13
<u>III.4 - Sur les ZBL où la hauteur de submersion est inférieure à 0,5 m d'eau ($0\text{ m} < H < 0,5\text{ m}$)</u>	
<u>Aléa faible</u>	13
III.4.1 - Cotes rocheuses	13
III.4.1.A - Construction neuve	13
III.4.1.B - Construction existante	14
III.4.2 - Zones portuaires	14
III.4.2.A - Construction neuve	14
III.4.2.B - Construction existante	14
III.4.3 - Cotes sableuses	14
III.4.3.A - Construction neuve	14
III.4.3.B - Construction existante	14
III.4.4 – Parkings	15
Lexique	16
Annexe vigilance.....	19
Annexe : Localisation des zones de plages et des zones portuaires.....	20

I – Méthodologie

I.1 - Le phénomène de submersion marine

La submersion marine est « une inondation temporaire de la zone côtière par la mer dans des conditions météorologiques et marégraphiques sévères » (MEEDAT 1997).

Les submersions envahissent généralement les terrains situés en dessous du niveau des plus hautes mers mais atteignent aussi parfois des altitudes supérieures si des projections d'eaux marines franchissent des ouvrages de protection ou la crête des cordons littoraux.

Les zones basses littorales (ZBL) délimitent ces zones topographiques du littoral vulnérables à la submersion des eaux de mer.

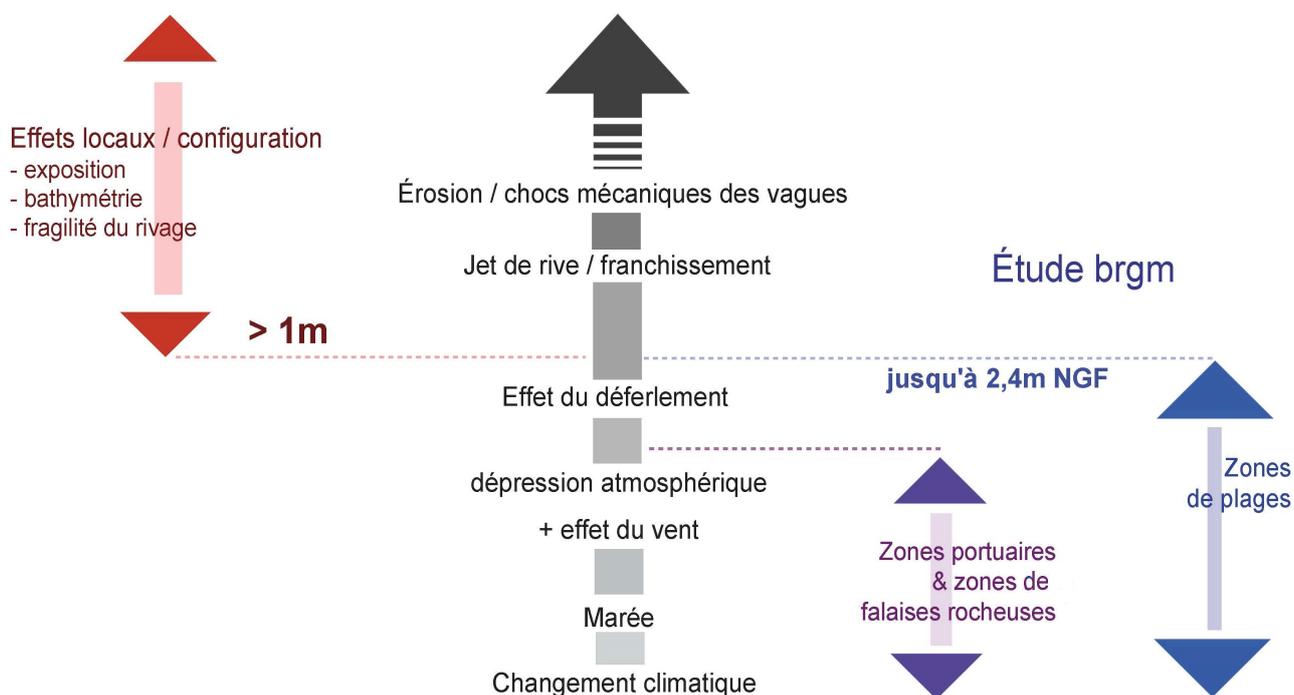
I.2 - La détermination du niveau marin

Le niveau d'eau à la côte retenu pour le présent PAC est déterminé par sa composante statique qui intègre :

- le niveau de la marée ;
- la « surcote atmosphérique » ou « surcote de tempête », due à la dépression atmosphérique, y compris l'effet du vent ;
- le niveau de surcote lié au déferlement des vagues ;
- la prise en compte du changement climatique ;

La composante dynamique, qui intègre le niveau maximal atteint par la mer (défini comme la limite du jet de rive¹ ou du franchissement) n'a pas été calculée.

Les composantes possibles des surcotes marines



¹ voir lexique

I.3 - La sectorisation des calculs

L'étude BRGM/RP-66550-FR indique que le littoral est découpé en secteurs selon la nature des environnements littoraux. Ces secteurs sont constitués :

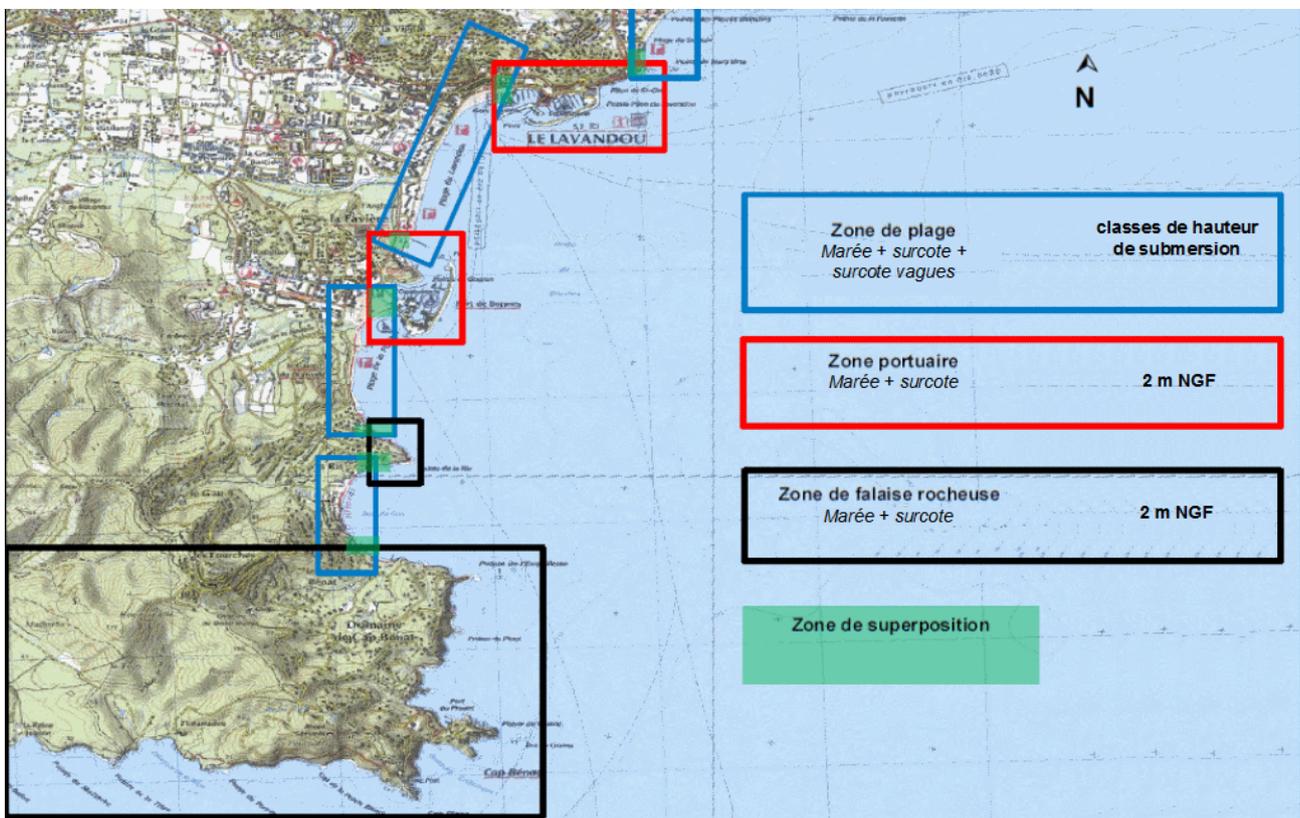
- des zones de falaises rocheuses ;
- des zones portuaires ;
- des zones de plages.

Par convention de lecture, les principes de constructibilité en ZBL sont déclinés ci-après en côtes rocheuses, zones portuaires et côtes sableuses.:

Les effets des vagues (niveau de surcote lié au déferlement des vagues) ne sont calculés que pour les zones de plages.

Une cartographie fournit en annexe la localisation des zones de plages et des zones portuaires. Les zones de falaises rocheuses correspondent alors, par différence, aux autres secteurs du littoral.

N.B. : Les données altimétriques et bathymétriques de la zone de l'arsenal de Toulon, de secteurs militaires sur la presqu'île de Saint-Mandrier et de la zone de l'aéroport de la base aéronavale d'Hyères n'étant pas accessibles, ces secteurs ne sont pas traités.



II – Cartographie de l'aléa.

II.1 - La période de retour de l'évènement

En application de la disposition D.1.6 du PGRI, l'aléa de référence retenu dans le présent PAC est l'aléa de référence centennal 2100 intégrant 60 cm de surcote liés aux effets du changement climatique à l'horizon 2100.

Ainsi, la cote du niveau d'eau a été obtenue par addition :

- d'une composante de marée, correspondant à une cote de pleine mer pour une marée moyenne de vives eaux (PMVE) ;
- d'une composante liée à la surcote centennale (surcote atmosphérique ou surcote de tempête) ;
- d'une composante liée à la surcote liée aux vagues ;
- d'une composante liée à la prise en compte du changement climatique à l'horizon 2100, estimée à 0,60 m.

II.2 - La cartographie de l'aléa

La cartographie du présent PAC de l'aléa submersion marine en ZBL est présentée sous forme d'atlas, à l'échelle du 1/25 000, permettant de disposer des hauteurs de submersions par classes d'aléa.

Les données sont des données de type « raster » de 5 m de maille (5 m X 5 m).

Les hauteurs d'eau (H) de submersion sont ordonnées en 3 classes :

Hauteur de submersion (H)	classe d'aléa
$H < 0,5 \text{ m}$	faible
$0,5 \text{ m} \leq H < 1 \text{ m}$	moyen
$1 \text{ m} \leq H$	fort à très fort

Hauteur de submersion marine	
Classes d'aléa	
	Aléa faible : $H < 0,5\text{m}$
	Aléa moyen : $0,5\text{m} \leq H < 1\text{m}$
	Aléa fort à très fort : $H \geq 1\text{m}$
	Zones portuaires
	Données topographiques classifiées (zone militaire)

III – Principes de constructibilité en zones basses littorales (ZBL)

III.1 – Principes généraux

III.1.1 - Sur l'ensemble des ZBL :

Le principe fondamental de prévention visé au travers du présent document répond à l'objectif suivant :

« À minima, la non-aggravation ou la réduction de la vulnérabilité des personnes et des biens face à la survenue d'une submersion marine. »

Par dérogation à l'ensemble des règles ci-après, sont admis, à condition de démontrer qu'il n'existe pas d'autres alternatives et à condition de ne pas augmenter la vulnérabilité des personnes ou des biens:

- les travaux de création et de mise en place d'infrastructures publiques (routes, ouvrages hydrauliques...) et réseaux (eau, énergie, télécommunication) ainsi que leurs équipements, aux conditions :
 - de prendre toutes les dispositions constructives visant à diminuer la vulnérabilité et à permettre un fonctionnement normal ou, à minima, à supporter sans dommages structurels l'impact d'une submersion marine ;
 - de ne pas aggraver l'impact des submersions marines, de ne pas augmenter le risque (justifier d'une neutralité et transparence hydraulique²).
- les travaux et installations destinés à réduire les conséquences du risque de submersion à condition de ne pas aggraver les risques par ailleurs (*ces aménagements ne pourront être mis en œuvre qu'à condition qu'ils ne fassent pas l'objet d'opposition au titre du Code de l'Environnement*).
- les travaux d'aménagement des locaux existants identifiés et localisés au titre du patrimoine bâti en application de l'article L 151-19 du code de l'urbanisme, ou au titre de la protection des monuments historiques et des sites patrimoniaux remarquables en application du livre VI titre II et titre III du code du patrimoine . Dans ce cas, des dispositions tenant compte des contraintes patrimoniales peuvent être autorisées, sous réserve d'être accompagnées de mesures assurant la sécurité des personnes et des biens.
- Les opérations d'ensemble de renouvellement urbain sous réserve de la réalisation d'une étude avec pour objectif de diminuer la vulnérabilité des biens et des personnes.

Les principes de constructibilité ne sont pas applicables aux parcelles ou parties de parcelles non affectées par un aléa. Toute partie d'un projet doit respecter les principes de constructibilité relatifs au niveau d'aléa intercepté par cette partie de projet.

Les parcelles ou parties de parcelles comportant un aléa sans lien hydraulique direct démontré avec une zone en contact avec le littoral, mais résultant d'une prise en compte d'une faible altimétrie ponctuelle en partie terrestre, sont considérées comme non soumises à l'aléa. Cette démonstration sera à fournir dans le dossier d'autorisation d'urbanisme.

² voir lexique

III.2 - Sur les ZBL où la hauteur de submersion est supérieure ou égale à 1 m d'eau (H ≥ 1 m) Aléa FORT à TRÈS FORT :

III.2.1 - Côtes rocheuses

III.2.1.A - Construction neuve

Sont interdites les constructions nouvelles.

III.2.1.B - Construction existante³

Sont admis, uniquement les travaux d'aménagement, sans changement de destination.

Par dérogation, sont admises en vue de la création d'un espace refuge⁴, les extensions par surélévation, sous réserve des conditions suivantes :

- Cette extension ne doit pas avoir pour effet d'augmenter le nombre de logements ;
- La cote de plancher⁵ habitable ou aménageable créée doit être située à un niveau au moins égal ou supérieur à 2,40 m NGF⁶.

III.2.2 - Zones portuaires

III.2.2.A - Construction neuve

Sont interdites les constructions nouvelles.

Par dérogation, **sont admises**, uniquement les constructions neuves liées et nécessaires aux infrastructures portuaires. La cote de plancher habitable ou aménageable créée doit être située à un niveau au moins égal ou supérieur à 2,40 m NGF. Pour les nouveaux quais, appontements, et pontons fixes, la cote d'arase se situera à une cote de 1,50 m NGF minimum. Dès leur conception, ces nouveaux ouvrages devront permettre un rehaussement pour adaptation ultérieure au changement climatique sans remise en cause de leur structure.

III.2.2.B - Construction existante

Sont admis, uniquement les travaux d'aménagement, sans changement de destination.

Par dérogation, sont admises en vue de la création d'un espace refuge, les extensions par surélévation, sous réserve des conditions suivantes :

- Cette extension ne doit pas avoir pour effet d'augmenter le nombre de logements ;
- La cote de plancher habitable ou aménageable créée doit être située à un niveau au moins égal ou supérieur à 2,40 m NGF.

³ voir lexique

⁴ voir lexique

⁵ voir lexique

⁶ voir lexique

III.2.3 - Côtes sableuses

III.2.3.A - Construction neuve

Sont interdites les constructions nouvelles.

Par dérogation, **sont admises** :

- sous réserve d'être démontables et non ouvertes toute l'année et démontées en période de non exploitation, les constructions nécessaires aux établissements des concessions de plage (conformément au Décret n°2006-608 du 26 mai 2006 relatif aux concessions de plage) sans création de logements.

III.2.3.B - Construction existante

Sont admis, uniquement les travaux d'aménagement, sans changement de destination.

Par dérogation, sont admises en vue de la création d'un espace refuge, les extensions par surélévation, sous réserve des conditions suivantes :

- Cette extension ne doit pas avoir pour effet d'augmenter le nombre de logements ;
- La cote de plancher habitable ou aménageable créée doit être située à un niveau au moins égal ou supérieur à 2,40 m NGF.

III.2.4 – Parkings

La création de parkings est interdite.

<u>III.3 - Sur les ZBL où la hauteur de submersion est comprise entre 0,5 m et 1 m d'eau ($0,5\text{ m} \leq H < 1\text{ m}$) Aléa MOYEN :</u>

III.3.1 - Côtes rocheuses

III.3.1.A - Construction neuve

Sont admis, tous types de constructions, ouvrages, aménagements, installations, à l'exception des établissements recevant du public de 1ère, 2ème et 3ème catégorie, ainsi que des établissements recevant du public de type J, R et U de toutes catégories, sous réserve que la cote de plancher habitable ou aménageable soit située à un niveau supérieur ou égal à 2 m NGF.

III.3.1.B - Construction existante

Sont admis, les travaux d'aménagement, sans changement de destination.

Par dérogation, **sont admis** les travaux d'aménagement avec changement de destination pour création d'établissements recevant du public hors établissements de 1ère, 2ème et 3ème catégorie, et établissements recevant du public de type J, R et U de toutes catégories, uniquement s'ils respectent les principes d'augmentation de la sécurité et de réduction de la vulnérabilité des personnes et des biens et sous réserve que la cote de plancher habitable ou aménageable soit située à un niveau supérieur ou égal à 2 m NGF.

Par dérogation, sont admises en vue de la création d'un espace refuge, les extensions par surélévation, sous réserve des conditions suivantes :

- Cette extension ne doit pas avoir pour effet d'augmenter le nombre de logements ;
- La cote de plancher habitable ou aménageable créée doit être située à un niveau au moins égal ou supérieur à 2 m NGF.

III.3.2 - Zones portuaires

III.3.2.A - Construction neuve

Sont admis, tous types de constructions, ouvrages, aménagements, installations, à l'exception des établissements recevant du public de 1ère, 2ème et 3ème catégorie, ainsi que des établissements recevant du public de type J, R et U de toutes catégories, sous réserve que la cote de plancher habitable ou aménageable soit située à un niveau supérieur ou égal à 2 m NGF.

Pour les nouveaux quais, appontements, et pontons fixes, la cote d'arase se situera à une cote de 1,50 m NGF minimum. Dès leur conception, ces nouveaux ouvrages devront permettre un rehaussement pour adaptation ultérieure au changement climatique sans remise en cause de leur structure.

III.3.2.B - Construction existante

Sont admis, les travaux d'aménagement, sans changement de destination.

Par dérogation, sont admis les travaux d'aménagement avec changement de destination pour création d'établissements recevant du public hors établissements de 1ère, 2ème et 3ème catégorie, et établissements recevant du public de type J, R et U de toutes catégories, uniquement s'ils respectent les principes d'augmentation de la sécurité et de réduction de la vulnérabilité des personnes et des biens et sous réserve que la cote de plancher habitable ou aménageable soit située à un niveau supérieur ou égal à 2 m NGF

Par dérogation, sont admises les extensions sous réserve que la cote de plancher habitable ou aménageable créée soit située à un niveau au moins égal ou supérieur à 2 m NGF.

III.3.3 - Côtes sableuses

III.3.3.A - Construction neuve

Sont admis, tous types de constructions, ouvrages, aménagements, installations, à l'exception des établissements recevant du public de 1ère, 2ème et 3ème catégorie, ainsi que des établissements recevant du public de type J, R et U de toutes catégories, sous réserve que la cote de plancher habitable ou aménageable soit située à un niveau supérieur ou égal à 1,20 m au-dessus du terrain naturel.

Par dérogation, sont admises sans prescription de cote de plancher :

- sous réserve d'être démontables et non ouvertes toute l'année et démontées en période de non exploitation, les constructions nécessaires aux établissements des concessions de plage (conformément au Décret n°2006-608 du 26 mai 2006 relatif aux concessions de plage), sans création de logements.

III.3.3.B - Construction existante

Sont admis, les travaux d'aménagement sans changement de destination.

Par dérogation, sont admis, les travaux d'aménagement avec changement de destination pour création d'établissements recevant du public hors établissements de 1ère, 2ème et 3ème catégorie, et établissements recevant du public de type J, R et U de toutes catégories, uniquement s'ils respectent les principes d'augmentation de la sécurité et de réduction de la vulnérabilité des personnes et des biens et sous réserve que la cote de plancher habitable ou aménageable soit située à un niveau supérieur ou égal à 1,20 m au-dessus du terrain naturel.

III.3.4 – Parkings

Sont admis :

- Les parkings, sous réserve que la plateforme soit située à un niveau au moins égal à 1,20 m au-dessus du terrain naturel, et de ménager une transparence hydraulique jusqu'à ce niveau.
- la création ou l'aménagement de parking souterrain ou semi-enterré, uniquement lorsque toutes les conditions suivantes sont réunies :
 - projet situé en centre urbain dense⁷ ;
 - projet situé au sein de « dents creuses » ;
 - projet lié au besoin d'une opération de construction.

Ces parkings doivent présenter toutes les garanties pour l'évacuation des personnes, permettre de prévenir une hauteur minimale de submersion supérieure de 1,50 m par rapport au terrain naturel et être équipés de dispositifs de pompage.

Par dérogation, sont admis la création ou l'aménagement de stationnements publics⁸ en surface, sous réserve qu'ils soient fermés par tout dispositif en empêchant l'accès et évacués en période de vigilance vagues-submersion (VVS) orange, et qu'ils soient identifiés au volet submersion du PCS de la commune.

III.4 - Sur les ZBL où la hauteur de submersion est inférieure à 0,5 m d'eau (0 m < H < 0,5 m) Aléa FAIBLE

III.4.1 - Côtes rocheuses

III.4.1.A - Construction neuve

Sont admis :

- tous types de constructions, ouvrages, aménagements, installations, sous réserve que la cote de plancher habitable ou aménageable soit située à un niveau supérieur ou égal à 2 m NGF.

⁷ voir lexique

⁸ voir lexique

III.4.1.B - Construction existante

Sont admis, sans prescription de cote de plancher minimale, les travaux d'aménagement sans changement de destination.

Lorsqu'il y a changement de destination, la cote de plancher habitable ou aménageable doit être située à un niveau supérieur ou égal à 2 m NGF.

III.4.2 - Zones portuaires

III.4.2.A - Construction neuve

Sont admis :

- tous types de constructions, ouvrages, aménagements, installations, sous réserve que la cote de plancher habitable ou aménageable soit située à un niveau supérieur ou égal à 2 m NGF.

Pour les nouveaux quais , appontements, et pontons fixes, la cote d'arase se situera à une cote de 1,50 m NGF minimum. Dès leur conception, ces nouveaux ouvrages devront permettre un rehaussement pour adaptation ultérieure au changement climatique sans remise en cause de leur structure.

III.4.2.B - Construction existante

Sont admis, sans prescription de cote de plancher minimale, les travaux d'aménagement sans changement de destination.

Lorsqu'il y a changement de destination, la cote de plancher habitable ou aménageable doit être située à un niveau supérieur ou égal à 2 m NGF.

III.4.3 - Côtes sableuses

III.4.3.A - Construction neuve

Sont admis :

- tous types de constructions, ouvrages, aménagements, installations, sous réserve que la cote de plancher habitable ou aménageable soit située à un niveau au moins égal à 0,70 m au-dessus du terrain naturel.

Par dérogation, sont admises sans prescription de cote de plancher :

- sous réserve d'être démontables et non ouvertes toute l'année et démontées en période de non exploitation, les constructions neuves nécessaires aux établissements des concessions de plage (conformément au Décret n°2006-608 du 26 mai 2006 relatif aux concessions de plage), sans création de logements.

III.4.3.B - Construction existante

Sont admis, sans prescription de cote de plancher minimale, les travaux d'aménagement sans changement de destination.

Lorsqu'il y a changement de destination, la cote de plancher habitable ou aménageable doit être

située à un niveau supérieur ou égal à 0,70 m au-dessus du terrain naturel.

III-4.4 – Parkings

Sont admis :

Les parkings, sous réserve que la plateforme soit située à un niveau au moins égal à 0,70 m au-dessus du terrain naturel, et de ménager une transparence hydraulique jusqu'à ce niveau.

- la création ou l'aménagement de parking souterrain ou semi-enterré, uniquement lorsque toutes les conditions suivantes sont réunies :
 - projet situé en centre urbain dense;
 - projet situé au sein de « dents creuses » ;
 - projet lié au besoin d'une opération de construction.

Ces parkings doivent présenter toutes les garanties pour l'évacuation des personnes, permettre de prévenir une hauteur minimale de submersion supérieure de 1,00 m par rapport au terrain naturel et être équipés de dispositifs de pompage.

Par dérogation, sont admis la création ou l'aménagement de stationnements publics en surface, sous réserve qu'ils soient fermés par tout dispositif en empêchant l'accès et évacués en période de vigilance vagues-submersion (VVS) orange, et qu'ils soient identifiés au volet submersion du PCS de la commune.

LEXIQUE

construction existante : s'entend comme projet de reconstruction, réhabilitation, renouvellement urbain, changement de destination.

Une construction est considérée comme existante si elle est reconnue comme légalement construite et si la majorité des fondations ou des éléments hors fondations déterminant la résistance et la rigidité de l'ouvrage remplissent leurs fonctions. Une ruine ne peut pas être considérée comme une construction existante. (...)

Centre urbain dense : mode d'occupation du sol qui se caractérise par son histoire, une occupation du sol importante, une continuité du bâti, une mixité des usages entre logements, commerces et services.

Cote de plancher : généralement prise au point le plus haut au droit de la construction, de l'ouvrage ou du matériel considérés.

Espace refuge : l'objectif de l'espace refuge est de permettre aux occupants du bâtiment de se mettre à l'abri en attendant l'évacuation ou le retrait des eaux. Cela se traduit par l'aménagement ou la création d'un espace situé au-dessus de la cote de référence ou à minima d'un accès direct vers un niveau hors d'eau (comble, pièce à l'étage, terrasse, etc. ...). Tout espace refuge doit disposer d'une trappe d'accès en toiture, balcon ou terrasse permettant ainsi l'évacuation des personnes résidentes.
L'espace de refuge sera dimensionné pour accueillir la population ou son occupation potentielle.

- pour les *Établissements Recevant du Public (ERP)*, l'effectif autorisé constitue le nombre d'occupants potentiels.

- pour les espaces d'activités hors ERP, il appartient au propriétaire de fixer le nombre d'occupants maximal de son établissement »

Établissement Recevant du Public (ERP) : lieux publics ou privés accueillant des clients ou des utilisateurs autres que les employés (article R123-2 du code de la construction et de l'habitation).

En application de l'article R.123-19 du code de la construction et de l'habitation, les établissements recevant du public sont classés en catégories déterminées en fonction de la capacité d'accueil du bâtiment, y compris les salariés (sauf pour la 5^e catégorie).

Catégorie d'établissement	Effectif admissible
1ère catégorie	Au-dessus de 1500 personnes
2ème catégorie	De 701 à 1500 personnes
3ème catégorie	De 301 à 700 personnes
4ème catégorie	300 personnes et au-dessous, à l'exception des établissements compris dans la 5ème catégorie
5ème catégorie	Établissements faisant l'objet de l'article R.123-14 du code de la construction et de l'habitation dans lesquels l'effectif du public n'atteint pas le chiffre minimum fixé par le règlement de sécurité pour chaque type d'exploitation.

Les établissements recevant du public sont classés en types, selon la nature de leur exploitation (Règlement de Sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public, Livre 1^{er}, chapitre unique, section I, article GN1) :

a) Établissements installés dans un bâtiment :

J Structures d'accueil pour personnes âgées et personnes handicapées ;

L Salles d'auditions, de conférences, de réunions, de spectacles ou à usage multiple ;

M Magasins de vente, centres commerciaux ;

N Restaurants et débits de boissons ;

O Hôtels et pensions de famille ;

P Salles de danse et salles de jeux ;

R Établissements d'éveil, d'enseignement, de formation, centres de vacances, centres de loisirs sans hébergement ;

S Bibliothèques, centres de documentation ;

T Salles d'expositions ;

U Établissements sanitaires ;

V Établissements de culte ;

W Administrations, banques, bureaux ;

X Établissements sportifs couverts ;

Y Musées ;

b) Établissements spéciaux :

PA Établissements de plein air ;

CTS Chapiteaux, tentes et structures ;

SG Structures gonflables ;

PS Parcs de stationnement couverts ;

GA Gares ;

OA Hôtels-restaurants d'altitude ;

EF Établissements flottants ;

REF Refuges de montagne .

Jet de rive : eaux turbulentes qui montent sur la plage ou une portion de littoral après le déferlement d'une vague.

NGF : nivellement général de la France.

Plancher habitable : s'entend pour les surfaces de plancher closes et couvertes affectées à l'habitation ou à l'activité économique (à caractère professionnel, artisanal, industriel, commercial ou touristique).

Plancher aménageable : s'entend pour les surfaces de plancher closes ou non, couvertes ou non, affectées aux annexes, garages, locaux techniques ou de stockage.

Stationnement public : Espace de stationnement accessible au public, sans que cet accès soit conditionné par l'activité à laquelle il est lié. Le stationnement doit rester accessible au public, même si le public en question n'utilise pas les services de l'activité à laquelle le stationnement est lié.

exemples:

- *parc de stationnement clos à gestion privée ou non, sans lien direct avec une activité : stationnement public*

- *stationnement d'une grande surface : stationnement public, en général ;*

- *stationnement d'une enseigne commerciale, avec panneau "réservé à la clientèle" : stationnement*

non public ;

*- stationnement clos ou non, accessible uniquement par les employés ou les usagers d'une activité :
stationnement non public.*

Transparence hydraulique : dispositif permettant la libre circulation des eaux.

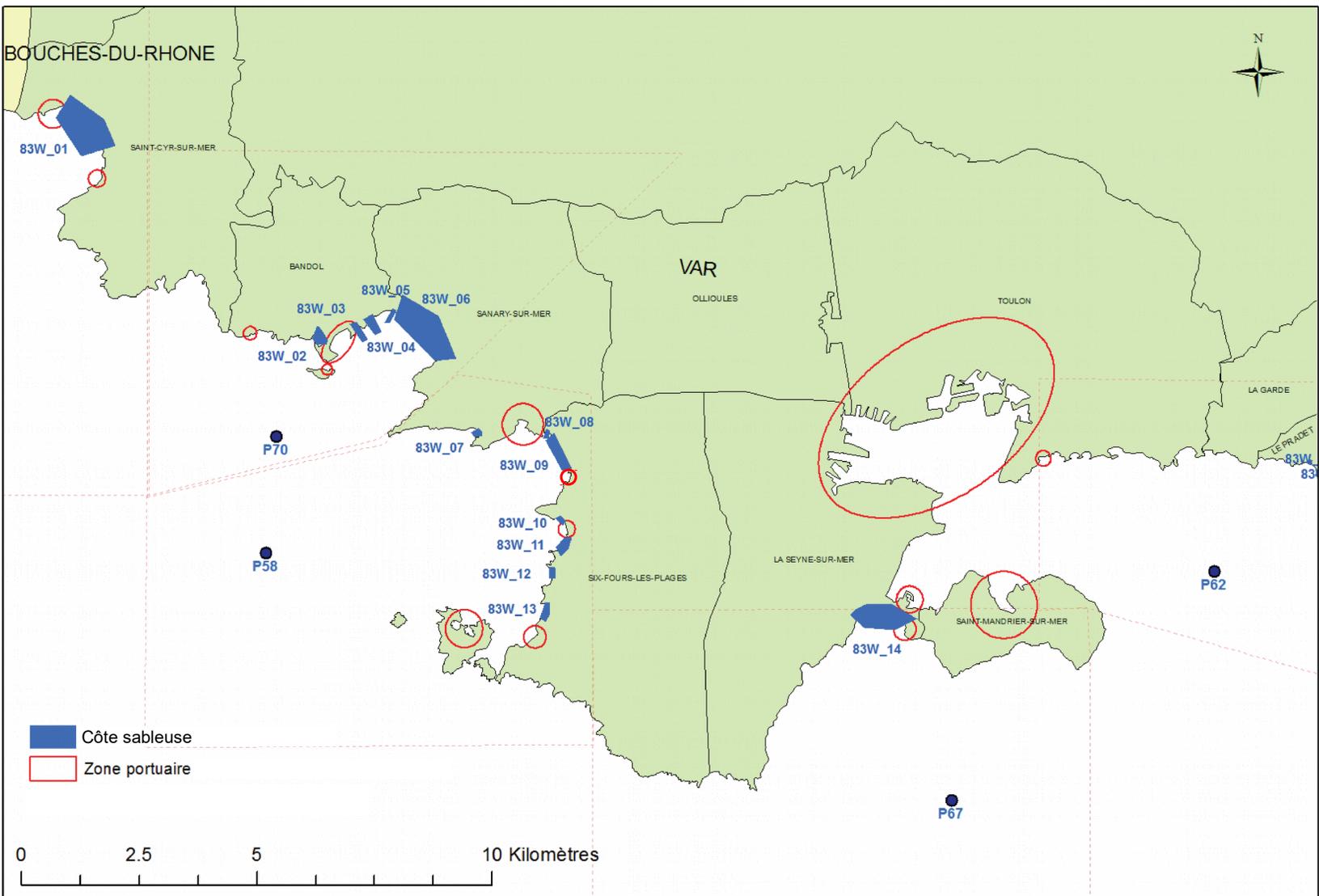
ANNEXE
relative à la vigilance vagues-submersion (VVS)

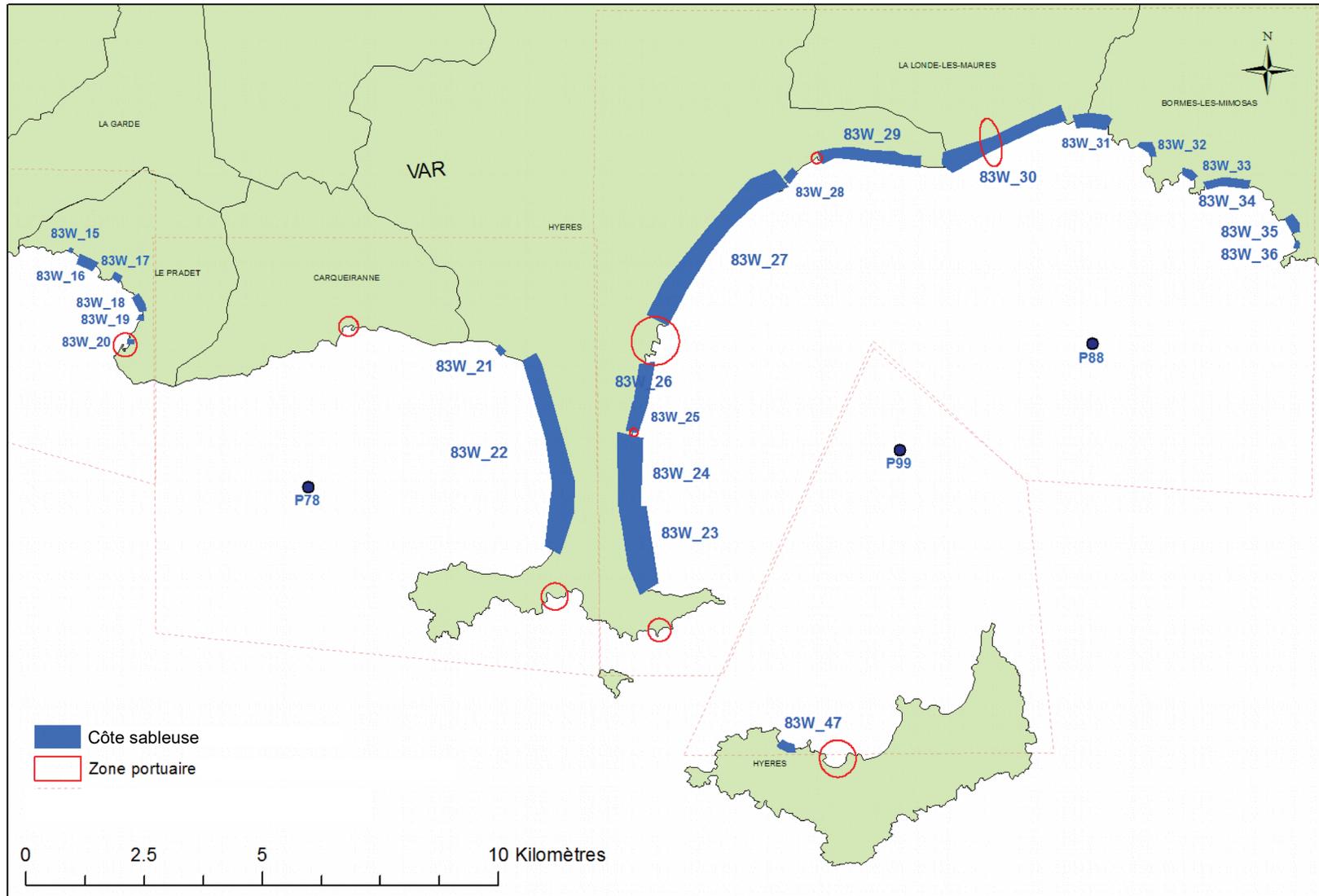
En cas de vigilance Météo-France Vagues-Submersion (VVS), notamment de niveau ORANGE, il est recommandé de restreindre l'accès le long du rivage.

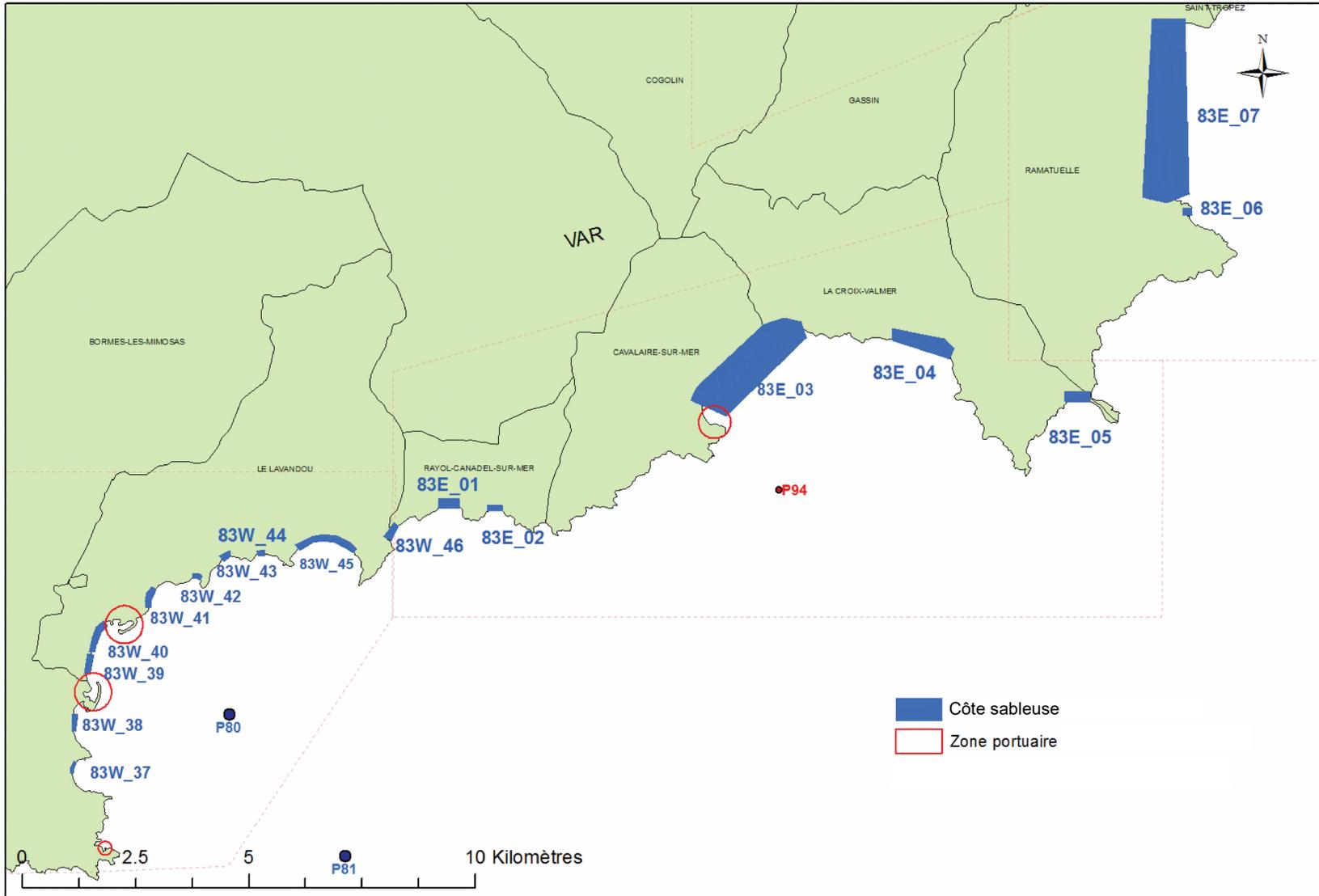
Une gestion sécuritaire du rivage pour tenir compte du jet de rive, des franchissements et des chocs mécaniques liés aux vagues implique :

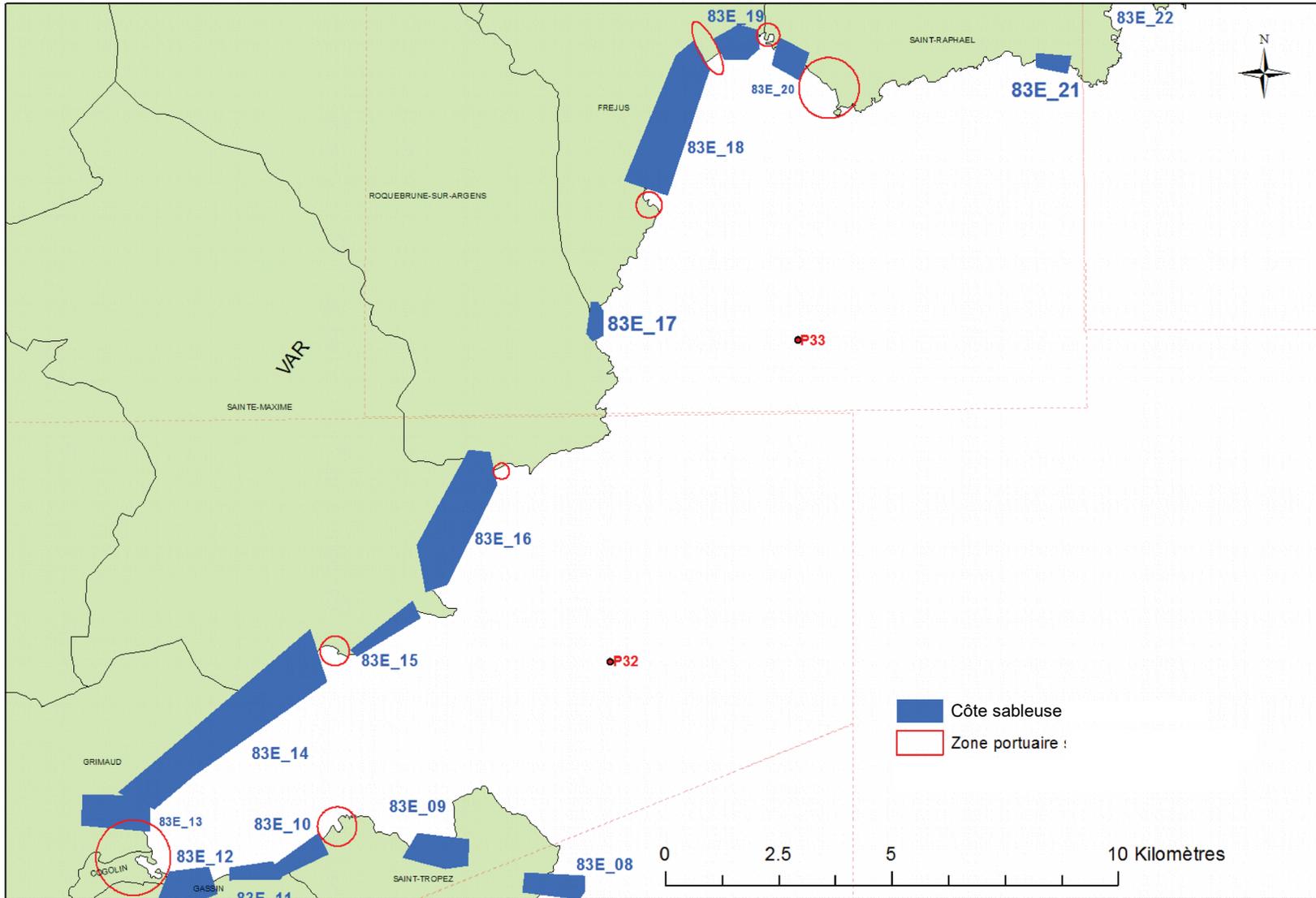
- l'interdiction d'accès aux voiries et chemins le long du rivage, dans une bande minimale de 20 m qui pourra être étendue plus profondément selon les points sensibles à identifier localement ;
- l'interdiction d'accès aux espaces identifiés susceptibles d'accueillir du public ;
- l'interdiction d'accès aux parkings en surface admis à titre dérogatoire au III.3.4 et III.4.4 ;
- l'activation du volet submersion du plan communal de sauvegarde (PCS), à élaborer.
- l'examen de la configuration des parkings à l'arrière des ouvrages de protection afin d'éviter un remplissage par effet « cuvette » (franchissements, prise en compte des effets locaux, ...).

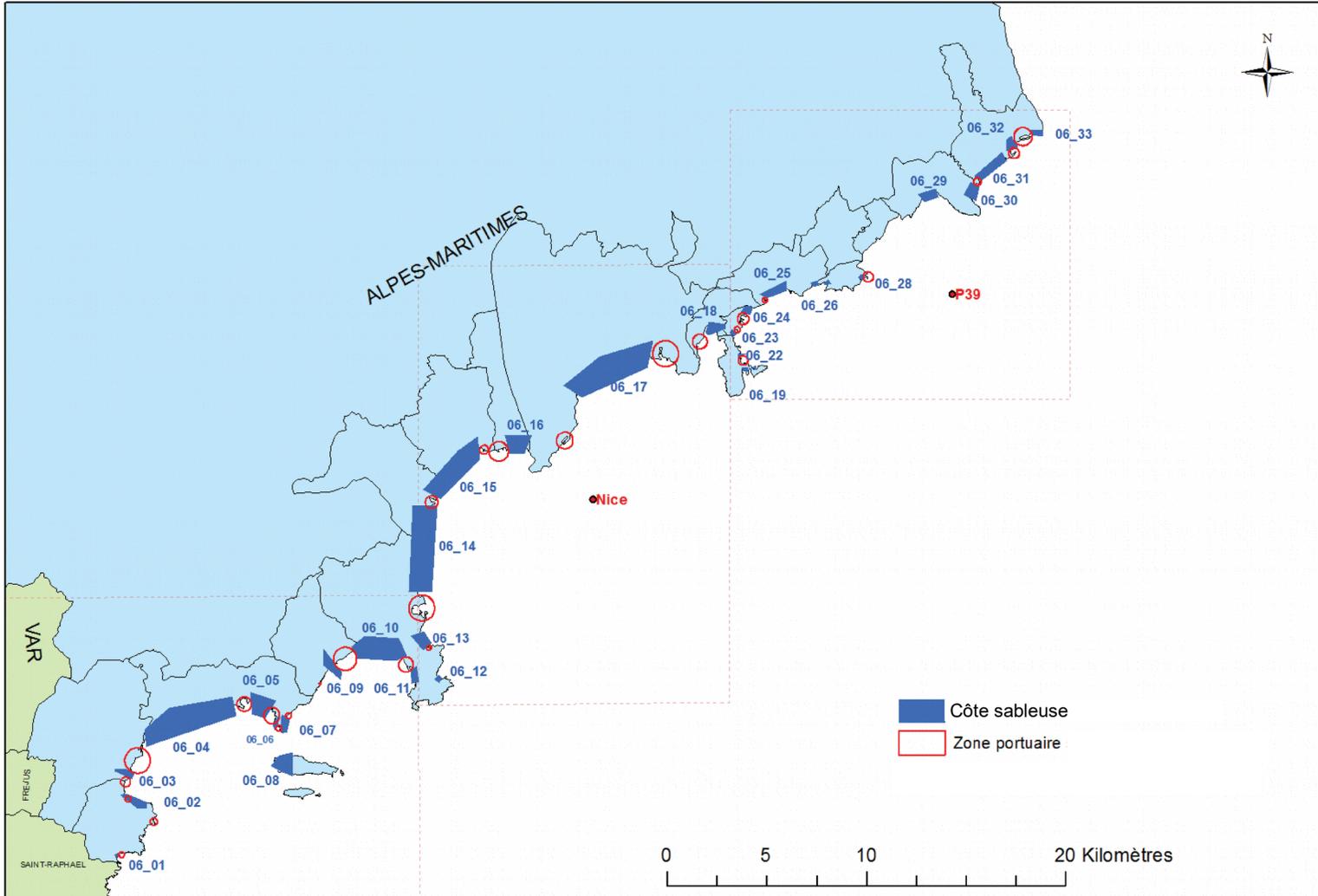
ANNEXE
Localisation des zones de plages et des zones portuaires



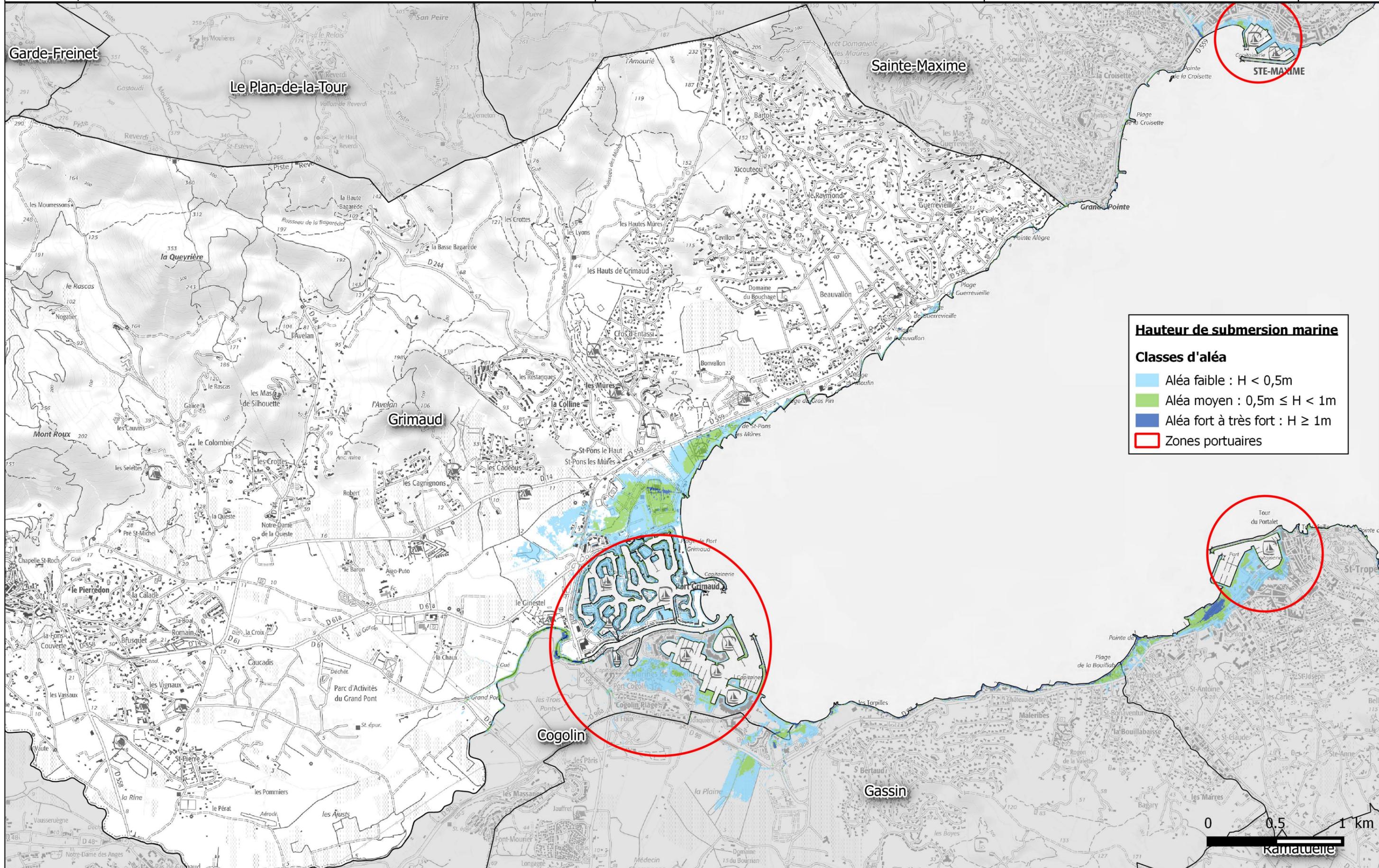








•



Hauteur de submersion marine

Classes d'aléa

- Aléa faible : $H < 0,5m$
- Aléa moyen : $0,5m \leq H < 1m$
- Aléa fort à très fort : $H \geq 1m$
- Zones portuaires

