

DD 1365



PRÉFET DU VAR

→ J. Hanc
L. Sureau
25/03/2019

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

Service Aménagement Durable

Bureau des Risques

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

Toulon, le 15 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 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 Pradet	(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 risques

ANNEXE

au porter à connaissance du Préfet
en date du 15 mars 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.).

Ce PAC complémentaire 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 complémentaire.

sommaire

I – Méthodologie	6
I.1.- Le phénomène de submersion marine	6
I.2 - La caractérisation de l'aléa	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 zones basses littorales	9
III.1 – Principes généraux	9
III.1.1 - Sur l'ensemble des zones basses littorales	9
III.2 - Sur les zones basses littorales où la hauteur de submersion est supérieure ou égale à 1 m d'eau ($H \geq 1$ m) - Aléa fort à très fort.....	10
III.2.1 - Cotes rocheuses	10
III.2.1.A - Construction neuve	10
III.2.1.B - Bâti existant	10
III.2.2 - Zones portuaires	10
III.2.2.A - Construction neuve	10
III.2.2.B - Bâti existant	10
III.2.3 - Cotes sableuses	11
III.2.3.A - Construction neuve	11
III.2.3.B - Bâti existant	11
III.2.4 - Parkings	11
III.3 - Sur les zones basses littorales 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	12
III.3.1 - Cotes rocheuses	12
III.3.1.A - Construction neuve	12
III.3.1.B - Bâti existant	12
III.3.2 - Zones portuaires	12
III.3.2.A - Construction neuve	12
III.3.2.B - Bâti existant	12
III.3.3 - Cotes sableuses	12
III.3.3.A - Construction neuve	12
III.3.3.B - Bâti existant	13
III.3.4 – Parkings	13
III.4 - Sur les zones basses littorales où la hauteur de submersion est inférieure à 0,5 m d'eau ($0 \text{ m} < H < 0,5 \text{ m}$) - Aléa faible	14
III.4.1 - Cotes rocheuses	14
III.4.1.A - Construction neuve	14
III.4.1.B - Bâti existant	14
III.4.2 - Zones portuaires	14
III.4.2.A - Construction neuve	14
III.4.2.B - Bâti existant	14
III.4.3 - Cotes sableuses	15
III.4.3.A - Construction neuve	15
III.4.3.B - Bâti existant	15
III.4.4 – Parkings	15
Lexique	17
Annexe vigilance.....	18

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.

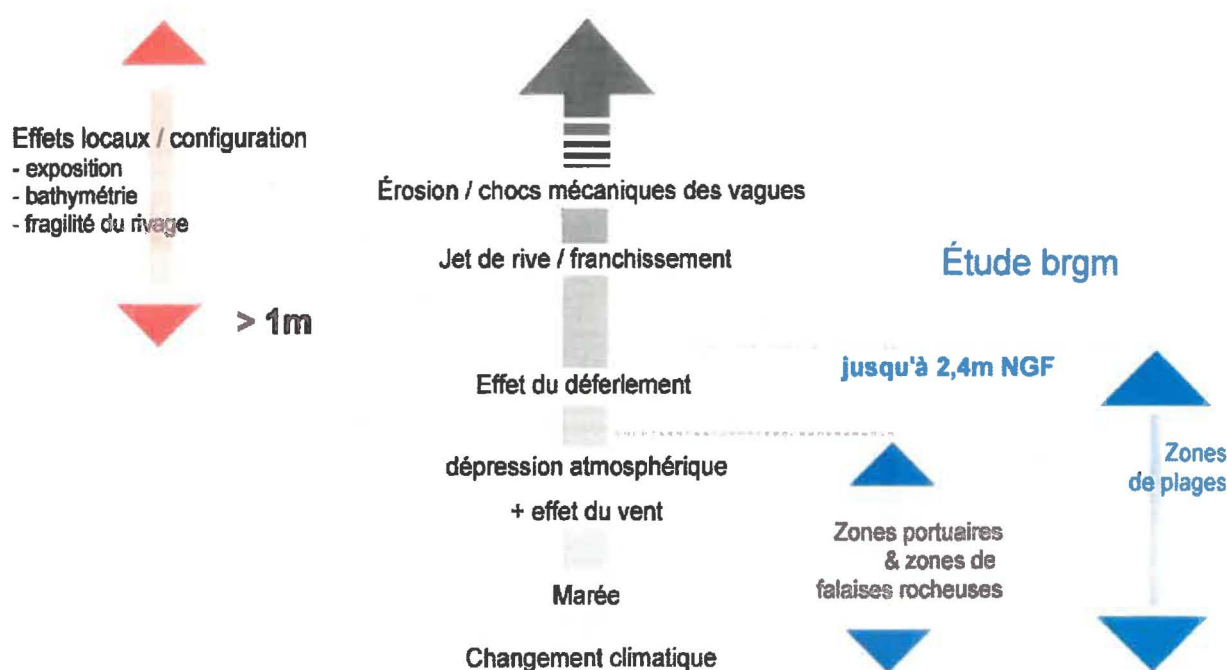
I.2 - La caractérisation de l'aléa

Le niveau d'eau à la cote 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 :

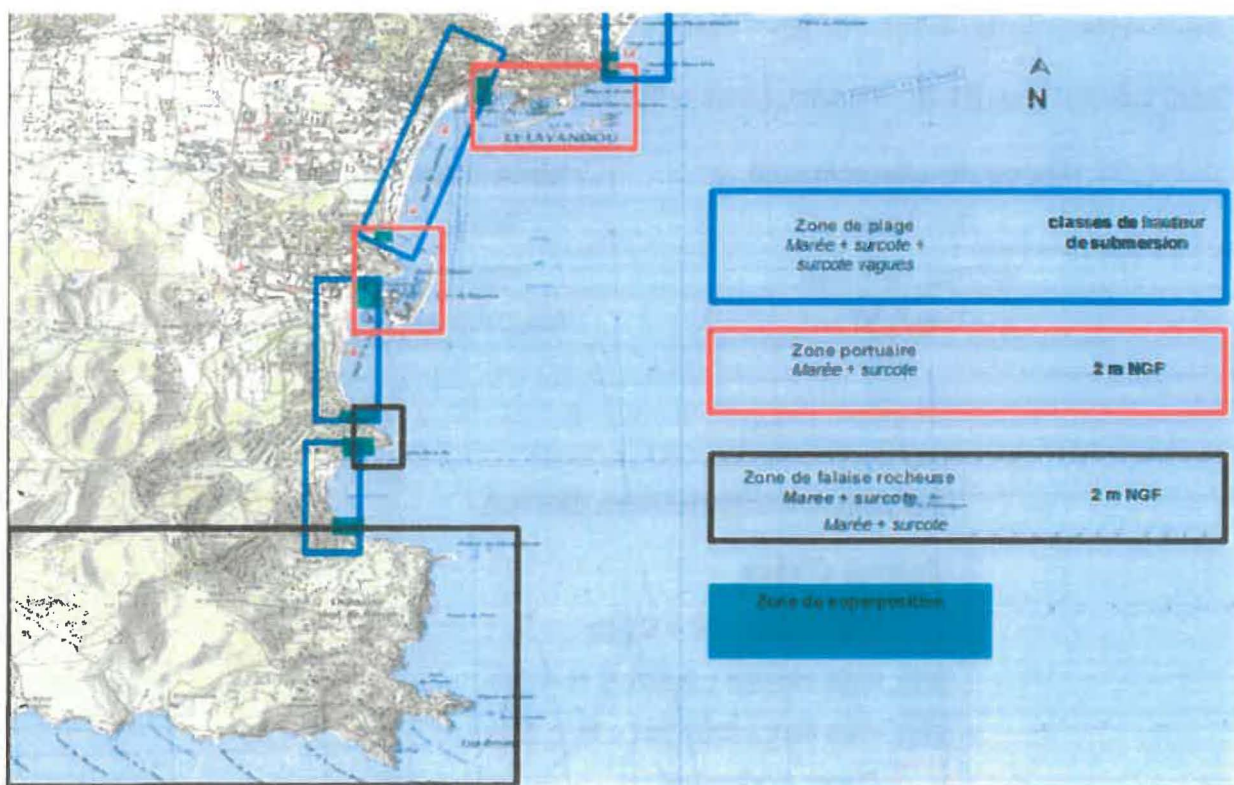
- des zones de falaises rocheuses ;
- des zones portuaires ;
- des zones de plages.

Les effets des vagues (niveau de surcote lié au déferlement des vagues) ne sont calculés que pour les zones de plages. Pour les zones de falaises rocheuses ainsi que pour les zones portuaires, il n'est pas tenu compte de la composante liée aux vagues.

Par convention de lecture, les principes de constructibilité en zones basses littorales sont déclinés ci-après pour les :

- **cotes rocheuses** (correspondant aux zones de falaises rocheuses) ;
- **zones portuaires** (correspondants aux zones portuaires de l'étude BRGM) ;
- **cotes sableuses** (correspondant aux zones de plages de l'étude BRGM) .

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 ;
- 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 zone basse littorale est présentée sous forme d'atlas, à l'échelle du 1/25000.

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

III.1 – Principes généraux

III.1.1 - Sur l'ensemble des zones basses littorales :

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) nécessaires au fonctionnement des services publics 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 hydraulique).
- 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*).

Pour une parcelle donnée, ce sont les principes de constructibilité de la classe d'aléa la plus élevée qui s'appliquent à l'ensemble du projet .

III.2 - Sur les zones basses littorales où la hauteur de submersion est supérieure ou égale à 1 m d'eau ($H \geq 1$ m) Aléa fort à très fort :

III.2.1 - Cotes rocheuses

III.2.1.A - Construction neuve

Sont interdites les constructions nouvelles.

III.2.1.B - Bâti existant²

(**Sont admis**, uniquement les travaux d'aménagement des locaux existants, sans augmentation du nombre de logements ou de la population exposée.

Par dérogation, sont admises en vue de la création d'un espace refuge³, les extensions d'habitations existantes, par surélévation, sous réserve des conditions suivantes :

- Cette extension ne doit pas avoir pour effet d'augmenter le nombre d'occupants ni de créer de nouveaux logements ;
- La cote de plancher⁴ habitable ou aménageable créée doit être située à un niveau au moins égal ou supérieur à 2,40 m NGF⁵.

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 à de nouveaux projets d'infrastructure portuaire, sans création de nouveaux logements. La cote de plancher habitable ou aménageable créée doit être située à un niveau au moins égal ou supérieur à 2,40 m NGF⁶.

Par dérogation, la cote d'arase des nouveaux quais se situera à une cote de 1,50 m NGF minimum. Dès leur conception, ces nouveaux quais devront permettre un rehaussement pour adaptation ultérieure au changement climatique sans remise en cause de leur structure.

III.2.2.B - Bâti existant

Sont admis, uniquement les travaux d'aménagement des locaux existants, sans augmentation du nombre de logements ou de la population exposée.

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

- Cette extension ne doit pas avoir pour effet d'augmenter le nombre d'occupants ni de créer de nouveaux logements ;

² voir lexique

³ voir lexique

⁴ voir lexique

⁵ voir lexique

⁶ voir lexique

- 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.2.3 - Cotes 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 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 nouveaux logements ;
- sous réserve d'être démontables et non ouvertes toute l'année et démontées en période de non exploitation, les constructions neuves nécessaires aux bâtiments et installations balnéaires, sans création de nouveaux logements.

III.2.3.B - Bâti existant

Sont admis, uniquement les travaux d'aménagement des locaux existants, sans augmentation du nombre de logements ou de la population exposée.

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

- Cette extension ne doit pas avoir pour effet d'augmenter le nombre d'occupants ni de créer de nouveaux 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

Les parkings **sont interdits**.

III.3 - Sur les zones basses littorales 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 :

III.3.1 - Cotes rocheuses

III.3.1.A - Construction neuve

Sont admis, hormis les établissements recevant du public :

- tous types de constructions, ouvrages, aménagements, installations, de quelque nature qu'ils soient 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 - Bâti existant

Sont admis, uniquement les travaux d'aménagement des locaux existants, sans augmentation du nombre de logements ou de la population exposée.

Lorsqu'un changement de destination conduit à une augmentation du nombre de logements ou de la population exposée, la cote plancher habitable ou aménageable applicable est celle mentionnée au III.3.1.A ci-dessus.

III.3.2 - Zones portuaires

III.3.2.A - Construction neuve

Sont admis, hormis les établissements recevant du public :

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

Par dérogation, la cote d'arase des nouveaux quais se situera à une cote de 1,50 m NGF minimum. Dès leur conception, ces nouveaux quais devront permettre un rehaussement pour adaptation ultérieure au changement climatique sans remise en cause de leur structure.

III.3.2.B - Bâti existant

Sont admis, uniquement les travaux d'aménagement des locaux existants, sans augmentation du nombre de logements ou de la population exposée.

Lorsqu'un changement de destination conduit à une augmentation du nombre de logements ou de la population exposée, la cote plancher habitable ou aménageable applicable est celle mentionnée au III.3.2.A ci-dessus.

III.3.3 - Cotes sableuses

III.3.3.A - Construction neuve

Sont admis, hormis les établissements recevant du public :

- tous types de constructions, ouvrages, aménagements, installations, de quelque nature qu'ils

soient sous réserve que la cote de plancher habitable ou aménageable soit située à un niveau au moins égal ou supérieur à 1,20 m par rapport au terrain naturel.

Par dérogation, sont admises :

- 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 nouveaux logements ;
- sous réserve d'être démontables et non ouvertes toute l'année et démontées en période de non exploitation, les constructions neuves nécessaires aux bâtiments et installations balnéaires, sans création de nouveaux logements.

Par dérogation, les espaces non habitables situés sous cette cote peuvent être aménagés sous réserve de ne pas conduire à une augmentation du nombre d'occupants ni à la création de nouveaux logements, et de respecter le principe de non-aggravation de la vulnérabilité des personnes et des biens.

III.3.3.B - Bâti existant

Sont admis, uniquement les travaux d'aménagement des locaux existants, sans augmentation du nombre de logements ou de la population exposée.

Lorsqu'un changement de destination conduit à une augmentation du nombre de logements ou de la population exposée, la cote plancher habitable ou aménageable applicable est celle mentionnée au III.3.3.A ci-dessus.

III.3.4 – Parkings

Les parkings en surface **sont interdits**.

Sont admis :

- les stationnements publics en étage(s) sous réserve de ménager une transparence hydraulique, non aménageables, jusqu'à un niveau au moins égal ou supérieur à 1,20 m par rapport au terrain naturel, sans jamais être inférieur à 2 m NGF.
- 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 » ou inscrit dans une opération de renouvellement urbain ;
 - projet lié au besoin d'une opération de construction.

Dans tous les cas, les parkings, lorsqu'ils sont admis, doivent disposer de dispositifs passifs de sécurité suivants :

- seuils rehaussés à un niveau au moins égal ou supérieur à 1,50 m par rapport au terrain naturel (terrain naturel + hauteur maximale de la classe de hauteur de submersion + 0,50 m) ;
- émergences situées à un niveau au moins égal ou supérieur à 1,50 m par rapport au terrain

⁷ voir lexique

- naturel (terrain naturel + hauteur maximale de la classe de hauteur de submersion + 0,50 m) ;
- parties souterraines étanches jusqu'à un niveau au moins égal ou supérieur à 1,50 m par rapport au terrain naturel (terrain naturel + hauteur maximale de la classe de hauteur de submersion + 0,50 m) ;
- échappatoire(s) à un niveau au moins égal ou supérieur à 1,50 m par rapport au terrain naturel (terrain naturel + hauteur maximale de la classe de hauteur de submersion + 0,50 m) ;
- dispositifs de pompage pour les parkings souterrains et semi-enterrés.

III.4 - Sur les zones basses littorales où la hauteur de submersion est inférieure à 0,5 m d'eau ($0\text{ m} < H < 0,5\text{ m}$) Aléa faible

III.4.1 - Cotes rocheuses

III.4.1.A - Construction neuve

Sont admis :

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

III.4.1.B - Bâti existant

Sont admis :

- tous types de travaux, de quelque nature qu'ils soient sous réserve que la cote de plancher habitable ou aménageable soit située à un niveau supérieur ou égal à 2 m NGF.

Lorsqu'un changement de destination conduit à une augmentation du nombre de logements ou de la population exposée, la cote plancher habitable ou aménageable applicable est celle mentionnée au III.4.1.A ci-dessus.

III.4.2 - Zones portuaires

III.4.2.A - Construction neuve

Sont admis :

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

Par dérogation, la cote d'arasé des nouveaux quais se situera à une cote de 1,50 m NGF minimum. Dès leur conception, ces nouveaux quais devront permettre un rehaussement pour adaptation ultérieure au changement climatique sans remise en cause de leur structure.

III.4.2.B - Bâti existant

Sont admis :

- tous types de travaux, de quelque nature qu'ils soient sous réserve que la cote de plancher habitable ou aménageable soit située à un niveau supérieur ou égal à 2 m NGF.

Lorsqu'un changement de destination conduit à une augmentation du nombre de logements ou de la population exposée, la cote plancher habitable ou aménageable applicable est celle mentionnée au III.4.2.A ci-dessus.

III.4.3 - Cotes sableuses

III.4.3.A - Construction neuve

Sont admis :

- tous types de constructions, ouvrages, aménagements, installations, de quelque nature qu'ils soient sous réserve que la cote de plancher habitable ou aménageable soit située à un niveau au moins égal ou supérieur à 0,70 m par rapport au terrain naturel.

Par dérogation, les espaces non habitables situés sous cette cote peuvent être aménagés sous réserve de ne pas conduire à une augmentation du nombre d'occupants ni à la création de nouveaux logements, et de respecter le principe de non-aggravation de la vulnérabilité des personnes et des biens.

III.4.3.B - Bâti existant

Sont admis :

- tous types de constructions, ouvrages, aménagements, installations, de quelque nature qu'ils soient sous réserve que la cote de plancher habitable ou aménageable soit située à un niveau au moins égal ou supérieur à 0,70 m par rapport au terrain naturel.

Lorsqu'un changement de destination conduit à une augmentation du nombre de logements ou de la population exposée, la cote plancher habitable ou aménageable applicable est celle mentionnée au III.4.3.A ci-dessus.

III-4.4 – Parkings

Sont admis :

- la création ou l'aménagement des stationnements publics en surface sous réserve que la plateforme soit située à un niveau au moins égal ou supérieur à 0,70 m par rapport au terrain naturel avant travaux ;
- la création ou l'aménagement des stationnements publics en étage(s) sous réserve de ménager une transparence hydraulique jusqu'à un niveau au moins égal ou supérieur à 0,70 m par rapport au terrain naturel ;
- 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 » ou inscrit dans une opération de renouvellement urbain ;
 - projet lié au besoin d'une opération de construction.

Dans tous les cas, les parkings, lorsqu'ils sont admis, doivent disposer de dispositifs passifs de sécurité suivants :

- seuils rehaussés à un niveau au moins égal ou supérieur à 1,00 m par rapport au terrain

- naturel (terrain naturel + hauteur maximale de la classe de hauteur de submersion + 0,50 m) ;
- émergences situées à un niveau au moins égal ou supérieur à 1,00 m par rapport au terrain naturel (terrain naturel + hauteur maximale de la classe de hauteur de submersion + 0,50 m) ;
 - parties souterraines étanches jusqu'à un niveau au moins égal ou supérieur à 1,00 m par rapport au terrain naturel (terrain naturel + hauteur maximale de la classe de hauteur de submersion + 0,50 m) ;
 - échappatoire(s) à un niveau au moins égal ou supérieur à 1,00 m par rapport au terrain naturel (terrain naturel + hauteur maximale de la classe de hauteur de submersion + 0,50 m) ;
 - dispositifs de pompage pour les parkings souterrains et semi-enterrés.

LEXIQUE

Bâti existant : s'entend comme projet de reconstruction, réhabilitation, renouvellement urbain, changement de destination sans augmentation de la population exposée.

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.

La création de l'espace refuge ne peut avoir pour effet d'augmenter la population exposée.

- 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 (Art R123-2 du code de la construction et de l'habitation).

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).

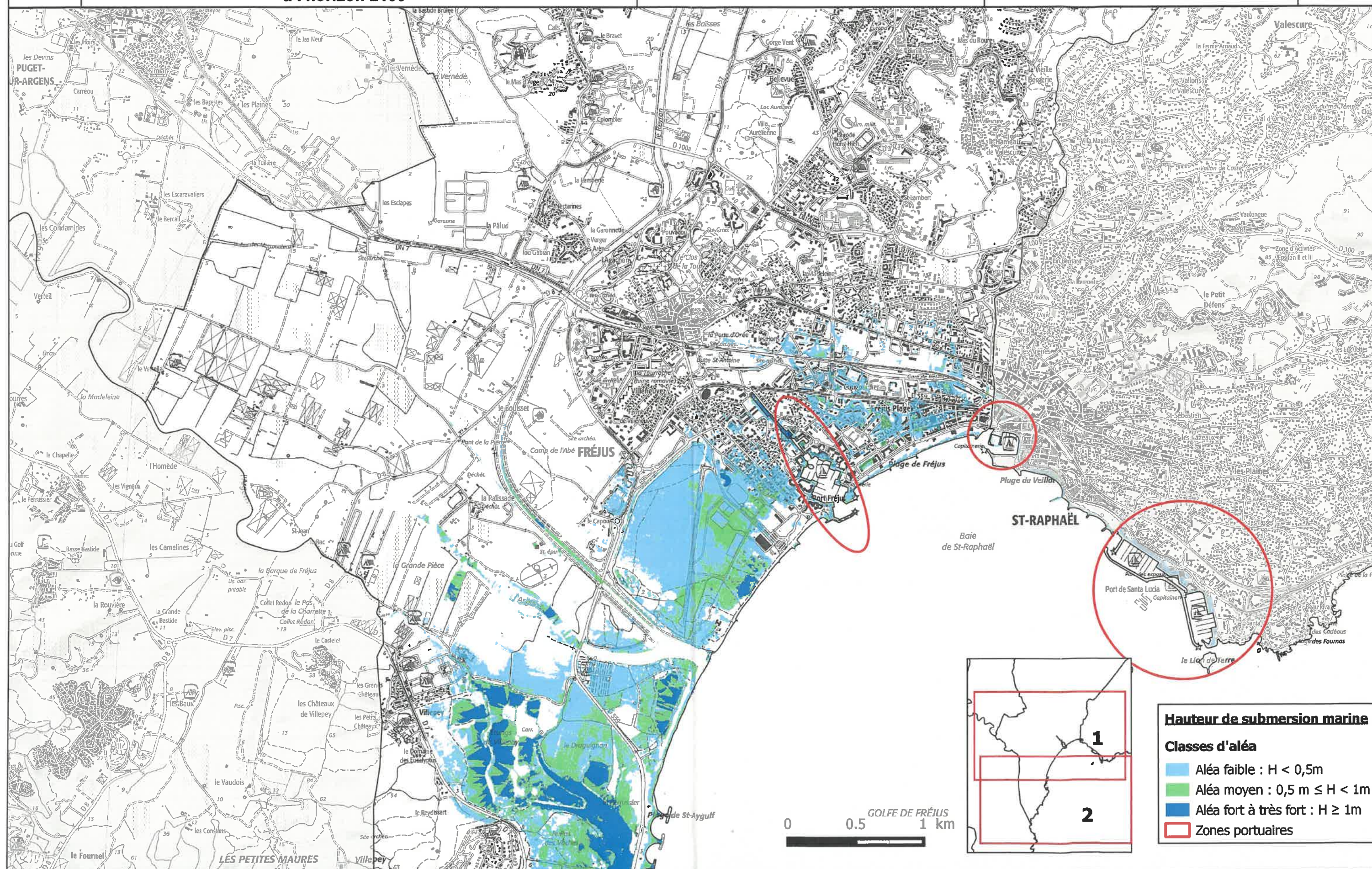
Plancher aménageable : s'entend pour les surfaces de plancher closes ou non, couvertes ou non, affectées aux annexes, garages, locaux techniques ou de stockage.

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 :

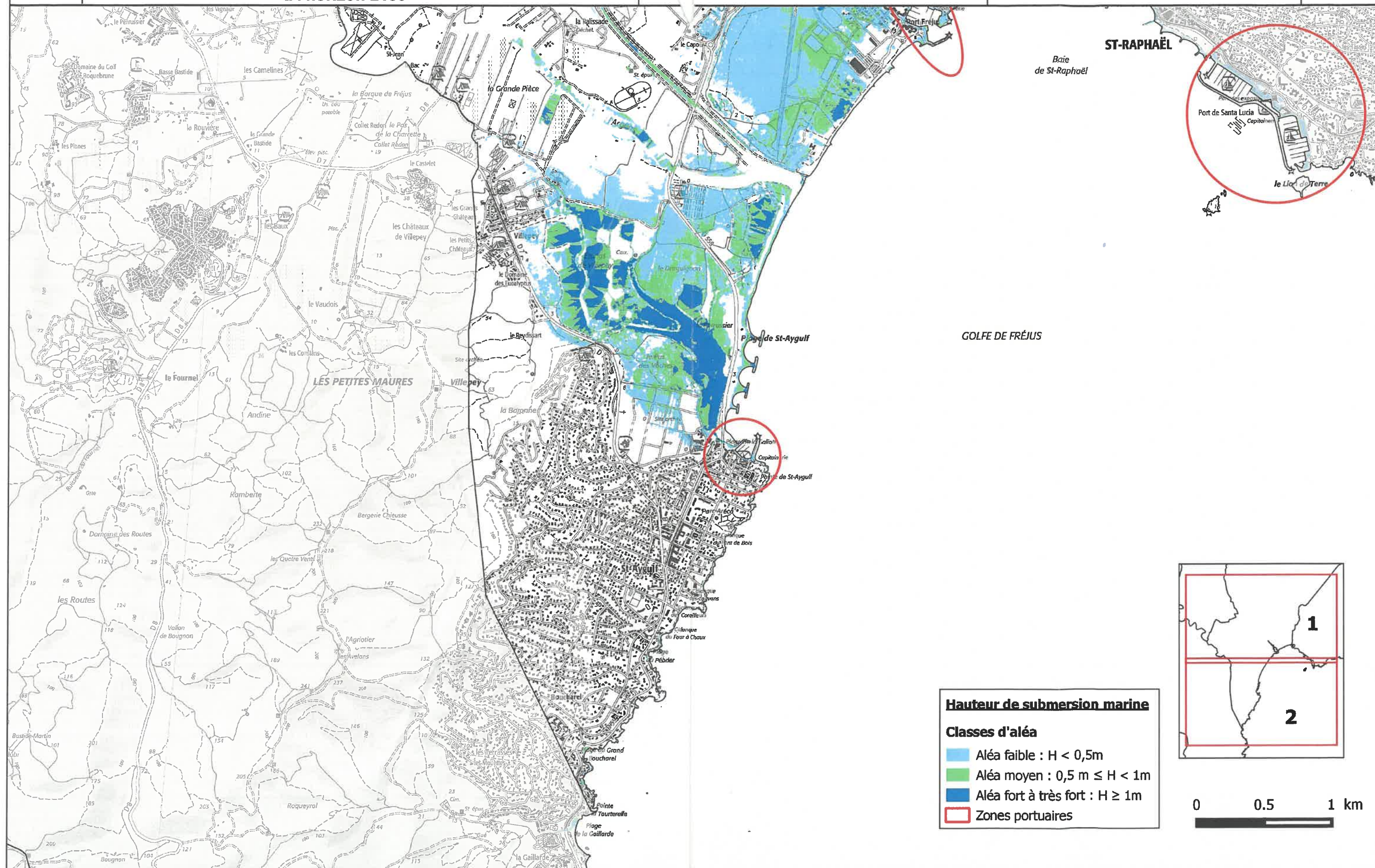
- l'interdiction d'accès aux voiries et chemins le long du rivage, dans une bande minimale de 20 m qui pourra être étendue plus profondément selon les points sensibles à identifier localement ;
- l'interdiction d'accès aux espaces identifiés susceptibles d'accueillir du public ;
- l'activation du volet 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, ...).



Amélioration de la connaissance de L'ALEA SUBMERSION MARINE avec intégration du changement climatique à l'horizon 2100

Commune : FREJUS
Planche 2

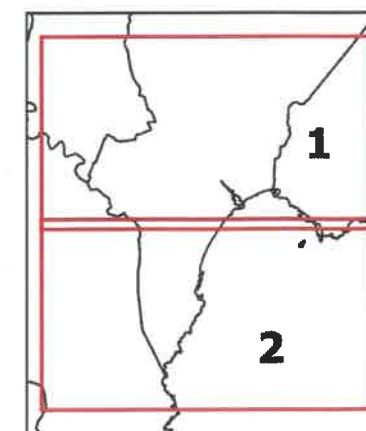
Echelle : 1 / 25 000
 Date : Février 2019
 Source: DREAL-PACA/BRGM
 Fond: BDTOP+SCAN25©IGN2017



Hauteur de submersion marine

Classes d'aléa

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



0 0.5 1 km