



SYNTHESE DU STAGE 2018 :

LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX JURIDIQUES DANS LA PROTECTION DU LITTORAL A TRAVERS LES DOCUMENTS D'URBANISME

Synthèse rédigée par Léa Quarta

Dans le cadre du stage de Master 2 DEERMAL

Réalisé à France Nature Environnement des Alpes Maritimes

Et Association pour la sauvegarde de la nature et des sites de Roquebrune Cap Martin, Menton et environs

N.B. : Les annexes citées ne sont pas jointes à ce document.

2017/2018

SOMMAIRE

PARTIE 1 : ETAT DES LIEUX	p.2
PARTIE 2 : ETUDE DES DOCUMENTS D'URBANISME CENTRAUX.....	p.4
PARTIE 3 : ETUDE COMPARATIVE AVEC LE SCOT DU GOLFE DE SAINT TROPEZ	p.7
PARTIE 4 : EROSION	p.10
PARTIE 5 : PROPOSITIONS D'AMELIORATION.....	p.13
TABLE DES ANNEXES	p.16
TABLE DES MATIERES	p.39

PARTIE 1 : ETAT DES LIEUX

Les zones concernées par le sujet de stage se situent sur le territoire du projet de SCoT de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française (SCoT CARF) et le territoire du projet de PLU Métropolitain Nice Côte d'Azur (PLUm NCA).

I) Présentation des territoires

Le SCoT de la CARF :

« Composée de 15 communes, la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française est située à l'extrémité Sud des Alpes-Maritimes, le long des frontières de l'Italie et de la Principauté de Monaco. Elle s'étend des rivages de la méditerranée aux sommets du massif du Mercantour en remontant les vallées de la Roya et de la Bévéra. »¹

Les communes littorales sont Menton, Roquebrune Cap Martin et Beausoleil.



Le PLUm de NCA :

Il couvre 49 communes, 538 000 habitants, 1470 km², 10 millions de touristes par an et 35 000 étudiants². Le littoral du PLUm s'étend de Cagnes-sur-Mer jusqu'à Cap d'Ail.



Source de l'image : Panneau d'exposition du PLUm, Orientations du PADD.

II) Cartographie des espaces

Le site CEREMA répertorie sur une carte la nature du trait de côte, les ouvrages et aménagements littoraux et l'artificialisation des côtes (cf. les cartes en annexe 1)³.

***Nature du trait de côte :**

- territoire de la CARF : essentiellement des côtes artificialisées et des côtes d'accumulation sableuses sauf à Roquebrune Cap Martin où ce sont des falaises et des côtes rocheuses supérieures à 20m.

- territoire du PLUm : côtes artificialisées et côtes d'accumulation sableuses sauf à Cap d'Ail, Saint Jean Cap Ferrat et une partie de Nice où ce sont des falaises et des côtes rocheuses supérieures à 20m.

*** Cartographie nationale des ouvrages et aménagements littoraux :**

- territoire de la CARF : Pour Menton ce sont surtout des ouvrages se substituant au trait de côte, on peut également voir des ouvrages de lutte contre l'érosion et des infrastructures portuaires et navigations. Pour Roquebrune Cap Martin ce sont essentiellement des ouvrages se substituant au trait de côte et des ouvrages de lutte contre l'érosion.

-territoire du PLUm : A Cap d'Ail et Eze ce sont des accès et des ouvrages se substituant au trait de côte. Pour Beaulieu, Saint Jean Cap Ferrat et Villefranche ce sont essentiellement des ouvrages se substituant au trait de côte et des infrastructures portuaires. De Nice Aéroport jusqu'à Cagnes sur Mer, on trouve des ouvrages se substituant au trait de côte et des ouvrages de lutte contre l'érosion.

Il y a donc très peu d'espaces sans ouvrage ni aménagement.

¹ « Bienvenue à la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française », Site Communauté de la Riviera Française, disponible ici : <http://www.riviera-francaise.fr/>

² Exposition du PLU Métropolitain au Plaza, Nice

³ « Erosion et risques », Site CEREMA observatoire national de la mer et du littoral, ministère en charge de l'environnement, disponible ici : <http://cerema.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=354ccc3737fe4df78ed82e184713ee0c>

***Cartographie de l'artificialisation du trait de côte :**

- territoire de la CARF : le trait de côte est artificialisé tout le long du littoral entre Menton et Roquebrune Cap Martin.

-territoire du PLUm : Le littoral est également artificialisé tout le long entre Cap d'Ail et Cagnes sur mer. Seulement certains passages du littoral de Saint Jean Cap Ferrat ne sont pas artificialisés.

III) Définition du littoral

La loi littoral a été adoptée à l'unanimité en 1986, véritable adhésion à la nécessité de protéger-développer le littoral. Elle vise à concilier la mise en valeur du littoral et la préservation des espaces naturels liés aux traditions locales. L'article premier de la loi du 3 janvier 1986, qui correspond à l'article L. 321-1 du code de l'environnement, définit le littoral comme « une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur ». Elle est codifiée dans les articles L.121-1 à L.121-22 du Code de l'urbanisme. Cette loi est actuellement remise en question avec de nouveaux projets.

IV) Autres documents d'urbanisme applicables dans les Alpes Maritimes

La DTA est le document d'urbanisme qui prévaut dans les Alpes Maritimes. Elle est opposable au SCoT et au PLU. Les DTA « sont des outils de GIZC dans la mesure où elles sont conçues à une échelle territoriale cohérente, sur le plan géographique et socio-économique et qu'elles permettent de définir les modalités d'application de la loi « Littoral » qui s'imposent aux communes dans un rapport de compatibilité. Elles n'ont cependant pas vocation à couvrir tout le territoire et restent de ce fait ponctuelles »⁴. Une DTA a été mise en place sur le territoire des Alpes Maritimes et des Bouches du Rhône mais pas dans le Var.

Pour les espaces marins remarquables, la DTA 06 issue du décret n°2003-1169 du 2 décembre 2003, « couvre le linéaire côtier (délimitation indicative en fonction de l'évolution des biotopes) depuis Antibes jusqu'à la limite départementale du Var et s'élargit notamment au niveau du Golfe Juan et des îles de Lérins. Concernant les orientations générales de l'aménagement du littoral, elle retient deux secteurs prioritaires : la protection environnementale des espaces naturels ou urbanisés ayant une valeur paysagère ou patrimoniale et la possibilité de réaliser les équipements liés au renforcement des transports collectifs et permettant une amélioration du cadre de vie sur le plan local, au sein d'espaces représentant un enjeu en termes de développement, d'aménagement et de mise en valeur de l'agglomération. »⁵.

Concernant la topographie des fonds marins, elle « se caractérise par un plateau continental étroit (la distance à la côte des isobathes – 10 Mètres varie en moyenne de 300 à 500 mètres, celles des isobathes – 50 mètres est de l'ordre du kilomètre) et très découpé. Cette configuration a des conséquences importantes sur le régime des houles à la côte, sur les conditions de déferlement donc sur l'érosion du rivage. La DTA des AM a regroupé les 163 communes du département en fonction de leur situation géographique : Le haut pays qui concerne 87 communes avec 35 000 habitants, une densité de population inférieure de 11 habitants au km² et la bande côtière qui représente le quart de la superficie du département et qui compte 1 044 000 habitants soit 97% de la population du département. La densité de la population est de 935 habitants au km² ».⁶

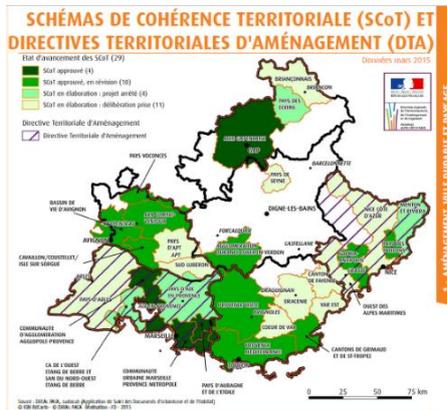
⁴ Document Stratégie de Façade Méditerranée, Etat des lieux, projet, septembre 2017.

⁵ *Idem.*

⁶ Stratégie de Gestion du Domaine Public Maritime des Alpes Maritimes, diagnostic, novembre 2012, extraits de la DTA des Alpes Maritimes.

PARTIE 2 : ETUDE DES DOCUMENTS D'URBANISME CENTRAUX

I) Représentation cartographique des SCoT actuels



Source : http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/scot_dta_cle589936.pdf

Avec cette carte, on voit que :

- le SCoT des Cantons de Grimaud et de Saint-Tropez est approuvé mais en révision
- SCoT de Provence Méditerranée est approuvé mais en révision
- SCoT de Menton et Riviera française (CARF) est en élaboration le projet est arrêté
- SCoT de Nice Côte d'Azur quant à lui est en élaboration et la délibération est prise
- Pas de DTA dans le Var

II) Définition des documents d'urbanisme

En application de l'article L141-1 du code de l'urbanisme : « Le schéma de cohérence territoriale respecte les principes énoncés aux articles L. 101-1 à L. 101-3. Il est compatible avec les dispositions et documents énumérés aux articles L. 131-1 et prend en compte les documents énumérés à l'article L. 131-2. »

Article L141-2 : « Le schéma de cohérence territoriale comprend : 1° Un rapport de présentation ; 2° Un projet d'aménagement et de développement durables ; 3° Un document d'orientation et d'objectifs. Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques. »

Le SCoT est un document supérieur au PLU.

Le schéma d'élaboration du SCoT est le même que pour le PLU :

*Tout d'abord un diagnostic avec un état initial de l'environnement

*Puis un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). On peut avoir un zonage avec les trames vertes et bleues.

*La troisième étape est le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)⁷. Il traduira les orientations du PADD.

Actuellement pour la CARF, le projet de SCoT CARF en est au PADD -version 12.

En application de l'article L141-4 : « Le projet d'aménagement et de développement durables fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement ».

Le DOO a été présenté aux associations et aux administrations en mai 2018.

Un **Plan Local d'Urbanisme (PLU)** est « un des outils de la politique urbaine et territoriale. Il expose le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et précisent les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services (...) Le plan local d'urbanisme couvre l'intégralité du territoire d'une ou de plusieurs communes à l'exception des parties de ces territoires qui sont couvertes par un plan de sauvegarde et de mise en valeur. »⁸

⁷ Mme Covello, réunion du vendredi 11 mai à la CARF.

⁸ Plan Local d'Urbanisme, Urbanisme, Site Conservation nature, disponible ici : <http://www.conservation-nature.fr/article4.php?id=20>

Il existe quatre types de zones dans les PLU : les zones urbaines (zones U), les zones à urbaniser (zones AU), les zones agricoles (zones A) et les zones naturelles et forestières (zone N).

Actuellement le **PLUm NCA** en est à sa seconde concertation. La phase 1 de la concertation publique du PLUm s'est déroulée en décembre 2016 et janvier 2017 concernant le PADD. La phase 2, quant à elle, porte sur l'avant-projet du PLUm c'est-à-dire les principes du règlement et du zonage qui traduisent les orientations du PADD métropolitain et les propositions d'actions du plan de déplacements urbains (PDU)⁹.

La prochaine étape est l'arrêt du projet puis l'enquête publique et enfin l'approbation du PLUm. L'arrêt du PLU est prévu pour automne 2018.

La Métropole travaille en lien avec la CASA, la CARF et le Paillon dans l'élaboration du PLUm. Elle travaille également en lien avec le SMIAGE¹⁰.

III) Prise en compte de la mer et du littoral dans ces documents

Concernant le **projet de SCoT CARF**, il est difficile de savoir à quel point la mer et le littoral vont être pris en compte puisque nous en sommes au PADD (*cf.* en annexe 2 les extraits du PADD).

Le SCoT ne contiendra pas un SMVM. En effet, la CARF a expliqué que dans le diagnostic, il n'y avait pas assez d'éléments de discussion, certains aspects de la mer et du littoral seront traités dans la partie « environnement ». L'absence de SMVM peut se justifier car ce sont des néophytes. De plus, il est le 1^{er} SCoT de la CARF c'est donc un test. La révision fera avancer le schéma¹¹. Il faut savoir que certaines communes étaient opposées au fait d'être rattachées au littoral. Le SMVM a une certaine ampleur territoriale et ne se limite pas au littoral d'une ou de deux communes. Le littoral sera traité mais sans la force d'un chapitre individualisé¹².

Dans le code de l'urbanisme, la mer et le littoral n'apparaissent pas comme des éléments primordiaux. Les **articles L141-1 à L141-2** précisent le contenu du SCoT. **Le DOO (article L141-5) doit traiter de** : la gestion économe des espaces, la protection d'espaces agricoles, naturels et urbains, l'habitat, les transports et déplacements, l'équipement commercial et artisanal, la qualité urbaine, architecturale et paysagère, les équipements et services, les infrastructures et réseaux de communications électroniques, les performances environnementales et énergétiques, les zones de montage et enfin les dispositions valant schéma de mise en valeur de la mer (pour le SMVM voir les articles L141-24 à L141-26).

Article L143-9 sur la délimitation du périmètre du SCoT : « Lorsque le schéma de cohérence territoriale englobe une ou des communes littorales et dans le cas où l'établissement public mentionné à l'article L. 143-16 décide d'élaborer un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer, l'autorité administrative compétente de l'Etat est consultée sur la compatibilité du périmètre de ce schéma avec les enjeux d'aménagement, de protection et de mise en valeur du littoral. »

L'article ne précise donc pas le périmètre en l'absence de SMVM.

En mer, le **PLUm** s'étend sur le domaine public maritime (ci-après DPM), sur les ports ainsi que sur les sites Natura 2000¹³ (*cf.* en annexe 3 les extraits du projet de diagnostic version septembre 2016 du PLUm). Au cours d'une rencontre avec la DREAL PACA, il est ressorti que le PLUm NCA présente des lacunes. La mer et le littoral sont des « angles morts de planification ». On constate un retard sur cette partie du territoire en matière de mobilité durable et d'aménagement. La politique de la mer et du littoral passe en second plan. Cette politique est abordée par l'économie touristique et balnéaire. Le littoral est vu comme un objet économique. L'adaptation face au changement climatique est également absente¹⁴. Un Chapitre du code de l'urbanisme est dédié à l'aménagement et à la protection du littoral (*cf.* annexe 4). Il faut retenir qu'en application de l'article 121-19, le PLUm peut prendre en compte le

⁹ Rendez-vous avec la Métropole, 18 juin, Mme Tauriac-Clementi et Mme Thomas.

¹⁰ *Idem.*

¹¹ Rendez-vous à la CARF, 11 mai, Mme Covello.

¹² *Idem.*

¹³ Rendez-vous avec la Métropole, 18 juin, Mme Tauriac-Clementi et Mme Thomas.

¹⁴ Rendez-vous à la DREAL PACA, 30 mai, Mme Azzam.

risque d'érosion. Le SCoT CARF et le PLUm NCA doivent prendre en compte les risques littoraux dans la capacité d'accueil si les communes sont identifiées comme étant des communes littorales.

PARTIE 3 : ETUDE COMPARATIVE AVEC LE SCOT DU GOLFE SAINT TROPEZ

I) Intégration d'un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer dans le SCoT du Golfe de Saint Tropez

A la différence du projet de SCoT de la CARF, la révision du SCoT du Golfe de Saint Tropez (ci-après GST) intègre un Chapitre individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer (ci-après SMVM). Sur le territoire du Golfe, une agence d'urbanisme et un observatoire du milieu marin facilitent la mise en œuvre d'un SMVM. Au niveau du littoral, les côtes sont plutôt rocheuses dans le Var, ce qui n'est pas le cas dans les Alpes Maritimes (cf. annexe 1).

Le périmètre du SMVM en mer est libre, ainsi le périmètre choisi par l'AUDAT est de 3 milles marins car c'est dans cette zone que se concentre l'essentiel des activités humaines en mer. « Le volet littoral et maritime du SCoT porte sur le même territoire terrestre que le SCoT, auquel il convient d'ajouter un périmètre d'étude en mer, fixé avec la préfecture maritime aux 3 milles marins, qui concentre l'essentiel des activités marines »¹⁵.

Les dispositions des articles L141-24 à L141-26 et des articles R141-8 à R141-9 sont consacrées au SMVM (cf. annexe 5). Ainsi le contenu d'un SMVM est détaillé dans le code de l'urbanisme.

II) Rappel historique sur la création des SMVM

Il est important de justifier la mise en œuvre d'un SMVM, aussi appelé Volet Littoral et Mer (VLM). L'Etat a créé les SMVM par une loi de 1983. Ils avaient alors une valeur juridique supérieure aux SCoT. Actuellement, il existe 4 SMVM : un à Thau, un à Arcachon, un en Bretagne et un dans le Morbihan. Cependant l'Etat n'a pas réussi à faire plus. Aujourd'hui le Code de l'urbanisme permet d'attribuer cette compétence en mer aux collectivités. Depuis les porteurs de SCoT littoraux peuvent réaliser un SMVM ou VLM¹⁶. L'objet même du SMVM avec ce changement de compétence reste le même mais la portée réglementaire change, car le SMVM n'est plus au-dessus des SCoT. Il est donc inséré dans un SCoT mais de manière facultative. Dans tous les cas, un SMVM ne peut être indépendant. Ce n'est donc plus l'Etat qui porte les VLM mais les collectivités. Elles ont ainsi une compétence en mer mais il n'y a pas de limite concernant le périmètre¹⁷.

III) Intérêt et contenu du SMVM

L'intérêt d'un SMVM est qu'il « constitue un outil privilégié de gestion intégrée de l'espace littoral et maritime. Il permet de préciser la vocation de cet espace et d'assurer la cohérence entre ses différents usages et notamment entre la protection de l'environnement et le développement économique. Il a pour objectif de fixer tout particulièrement :

- la nature, les caractéristiques et la localisation des projets d'équipement ou d'aménagement du littoral (notamment portuaires) ;
- les mesures de protection du milieu marin.

Le SMVM n'a pas pour objectif de se substituer aux différents plans de gestions en œuvre sur le territoire (plan de gestion Natura 2000, plan de gestion "forestier" ou des cours d'eau, etc.) ni de se substituer aux différentes réglementations en vigueur (réglementation environnementale, police de la mer, règlements prudhommes, etc.). En revanche, il permettra de mettre en cohérence ces documents selon le projet que le territoire aura choisi pour son littoral, décliné en vocations.

À l'instar du SCoT, son volet littoral et maritime sera un document de planification et d'aménagement, proposant une vision d'avenir à 10-20 ans, portée principalement sur la conciliation des usages de l'interface terre-mer et la protection des milieux marins et littoraux. »¹⁸

¹⁵ Présentation générale, Volet Littoral et maritime du SCoT des Cantons de Grimaud et Saint Tropez, 2011.

¹⁶ Rendez-vous à l'AUDAT, 11 juin, Mme Vacquier et M. Pinon.

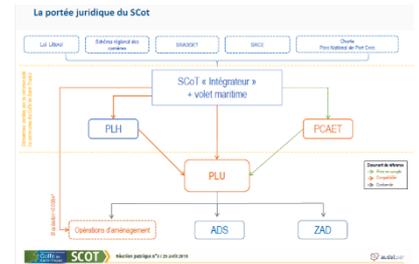
¹⁷ *Idem*.

¹⁸ Présentation générale, Volet Littoral et maritime du SCoT des Cantons de Grimaud et Saint Tropez, *op.cit.*

Le décret n°86-1252 et le Code de l'Urbanisme ont fixé le contenu réglementaire du VLM des SCoT. « Il doit intégrer les éléments suivants :

- un descriptif de la situation existante ;
- les orientations retenues en matière de développement, de protection et d'équipement à l'intérieur du périmètre. A cet effet, il détermine la vocation générale des différentes zones et définit les conditions de la compatibilité entre les différents usages de l'espace maritime et littoral ;
- une précision des mesures de protection du milieu marin et autres mesures qui ressortent habituellement d'un Schéma de Cohérence Territoriale ;
- une mention des projets d'équipement et d'aménagement liés à la mer. »¹⁹.

Le schéma à droite reproduit l'intégration du VLM dans la hiérarchie des normes ²⁰:



Dans ce VLM on trouve :

- 10 orientations générales relatives à la protection du milieu marin et à l'encadrement des activités littorales et marines
- 16 vocations maritimes et 11 vocations de l'interface terre-mer.

Ce VLM permet vraiment de faire un lien entre la partie maritime et l'interface terre-mer²¹.

Les prochaines étapes dans la révision du SCoT GST sont définies sur le schéma suivant :



IV) Difficultés dans la création d'un SMVM

Malgré la compétence des collectivités en mer, l'Etat reste également compétent. Si le SCoT contient un chapitre individualisé valant SMVM, le Préfet du Département doit donner son avis à plusieurs étapes :

- il doit donner son avis sur le périmètre du volet maritime
- il doit donner son accord sur le VLM du SCoT avant l'arrêt du SCoT terre
- il doit donner son accord dans la phase de l'enquête avant l'approbation sur tout ce qui modifiera substantiellement le SCoT²².

Ainsi, l'Etat veut garder une compétence en mer mais celle-ci appartient désormais aux collectivités. L'Etat doit-il continuer à intervenir ?

Un autre point délicat se pose avec la question des VLM dans les SCoT. Le SDAGE demande des VLM dans les SCoT tandis que pour le code de l'urbanisme, c'est un choix, il y a donc une incohérence.

Le SCoT terre peut être bloqué par un VLM donc souvent la procédure du VLM est abandonnée.

Il faut bien comprendre qu'un VLM n'est pas du Natura 2000 donc il ne met pas en place une cartographie. Il faut avant tout un retour d'expérience²³.

A Thau et Littoral Sud, le VLM a été approuvé, encore faut-il le mettre en œuvre ce qui nécessite, entre autre, des moyens financiers.

Le SCoT terre prend en charge la notion maritime et le VLM concerne quant à lui, les usages et le périmètre en fonction de l'accessibilité aux plages. Il y a une cohérence entre le VLM et le SCoT terre car le VLM est une extension du projet SCoT terre en mer, c'est un seul et même projet.

Les usages en mer peuvent avoir un impact sur la terre : c'est le cas de certains enjeux, de la submersion marine, de l'érosion en mer, de l'accueil des navires, des ports à sec, de l'impact sur l'accès en mer dans les SCoT Terre, de l'accueil des activités nautiques en mer, de la qualité des eaux²⁴.

¹⁹ *Idem.*

²⁰ AUDAT, Réunion publique n°3, Présentation SCOT GST, 26 avril 2018

²¹ *Idem.*

²² Rendez-vous à l'AUDAT, 11 juin, Mme Vacquier et M. Pinon.

²³ *Idem.*

²⁴ *Idem.*

Le problème est qu'il n'y a aucun moyen de contrôle par rapport à ce que préconise le SCoT. Pour permettre sa mise en œuvre, il faut un arrêté du Préfet.

A la différence de la situation du SCoT GST, sur Provence Méditerranée, il y a trois EPCI littoraux et pas un n'est dédié à la mer et au littoral contrairement à l'Observatoire marin à Saint Tropez.

L'étude du PLUm de Toulon n'est pas possible actuellement car Toulon Provence Méditerranée n'a pas encore de PLUi. Actuellement ils révisent le SCoT et élaborent le VLM et en attendant les PLU actuels restent valables.

V) Application du Document Stratégique de Façade dans les Alpes Maritimes et dans le Var

Une prise de contact par mail avec la DREAL PACA a permis de répondre à la question : le document stratégique de façade sera-t-il opposable aux SCoT et donc aux PLU ? A quelle échéance en disposera-t-on ?

Ainsi « l'opposabilité du DSF peut être résumée comme suit (*cf* L 219-4 du code de l'environnement) :

- Les plans, programmes, schémas situés dans les espaces maritimes listés dans l'article L. 219-1 du code de l'environnement doivent être compatibles ou rendus compatibles avec les objectifs et dispositions du DSF : un SMVM est directement concerné
- Dans ces mêmes espaces, les projets de travaux, d'ouvrages, d'aménagements soumis à l'étude d'impact localisés en mer doivent être compatibles ou rendus compatibles avec les objectifs et dispositions du DSF ;
- Les autres plans, programmes et schémas susceptibles d'avoir des incidences significatives sur la mer doivent prendre en compte le DSF : c'est le cas d'un SCOT sans SMVM voire (mais j'en doute, vu l'échelle retenue) d'un PLU.

L'adoption des 2 premières parties du DSF (dont celle sur les objectifs) est prévue au printemps 2019. C'est à partir de cette date que les documents visés par la compatibilité devront se rendre compatibles avec les objectifs et dispositions du DSF. »²⁵

²⁵ Prise de contact par mail avec DREAL PACA, 13 juin, M. Delteil.

PARTIE 4 : EROSION

I) Prise en compte des risques littoraux dans les SCoT

Le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement a fait le constat en 2012 que les SCoT littoraux n'ont pas tous les mêmes périmètres. Le SCoT est dans un environnement surtout recouvert de PLU, de rares SMVM (Arcachon, Morbihan, Trégor) et de quelques DTA (Seine, Loire, Alpes Maritimes). Pour les VLM de SCoT, une vingtaine de démarches ont été initiées mais seulement un petit nombre ont été engagées : Thau, Narbonne et Saint Tropez.²⁶ Les risques littoraux sont pris en compte dans les PPRL, DI, PAPI, PSR.

L'article L101-2 du code de l'urbanisme : « Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants : (...) 5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ».

L'ambition de prendre en compte les risques littoraux est réaffirmée pour le SCoT dans le cadre du Grenelle de la mer avec :

- la volonté réaffirmée d'une approche de « gestion intégrée de la mer et du littoral »
- une Stratégie nationale de gestion du trait de côte

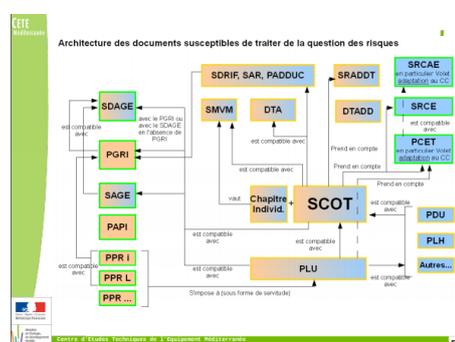
« Mieux utiliser les outils existants d'urbanisme, de prévention des risques et de gestion du domaine public maritime... prévoir la mise en œuvre des aménagements technique de gestion de la frange côtière dans les SCoT » action n°4, Rapport COUSIN.

Mission interministérielle Post-Xynthia : « ... les SCoT doivent comporter une dimension prospective d'anticipation des évolutions futures telles que l'érosion côtière et les risques de submersion marine face au changement climatique »²⁷.

De plus, des propositions de lois sont destinées à renforcer la gestion effective du risque de submersion à travers les documents d'urbanisme, réaffirmant la prévalence du risque sur le droit de l'urbanisme.

Les caractères respectifs du SCOT et du PPRL

	PPRL	SCOT
Initiative du document	État	Collectivités
Nature de la démarche	Encadrement réglementaire	Projet de territoire
Résultat recherché	Définir la constructibilité selon le risque	Cohérence et transversalité dans l'aménagement
Cibles	Protection des biens et des personnes	Tous les champs de l'aménagement
Moyens juridiques	Servitude d'utilité publique	S'impose aux PLU
Périmètre d'application	Le bassin de risque	Le(s) bassin(s) de vie
Précision graphique	Application à la parcelle	Du global au localisé
Horizon d'études	Actuel et à 100 ans	Vision à 15 - 20 ans
Echéance	PPRL prioritaires d'ici 2014	Incitation à s'en doter avant 2017



Une des possibilités de mieux prendre en compte les risques littoraux dans les SCoT, ce sont les SMVM. En effet, « l'éventualité d'un volet « maritime » individualisé, valant SMVM La nécessité de prendre en compte les risques littoraux ne justifie pas en soi la constitution systématique d'un chapitre « maritime » individualisé dans le SCOT (valant SMVM). En revanche ce volet, qui répond à une exigence de cohérence du développement des activités maritimes et côtières, peut être fortement impacté par une prise en compte « à leur juste mesure » des risques littoraux ; Le volet maritime ne constitue qu'une déclinaison à la fois spatiale (la bande côtière) et sectorielle (activités) d'un projet porté par l'ensemble du territoire du SCOT, qui se doit de concevoir globalement la réponse du territoire à l'accroissement des risques littoraux. »²⁸

²⁶ « SCOT littoraux et Grenelle de la mer, La prise en compte des risques littoraux », Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement Méditerranée, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, journée du 14 février 2012.

²⁷ *Idem.*

²⁸ *Idem.*

En conclusion : « L'essentiel est en cours ou reste à faire : La prise en compte des risques littoraux dans les SCOT est encore timide, non sans raison compte tenu des difficultés objectives L'Etat accompagne les collectivités sur cette voie, en ouvrant le champ des expérimentations C'était le sens de la démarche des ateliers littoraux dès 2007 C'est le sens de deux initiatives en 2012: - désignation de 3 SCOT « Grenelle » supplémentaires parmi les SCOT littoraux - désignation des lauréats du prochain appel à projets « relocalisation des activités et des biens »²⁹.

II) Prise de contact avec la DREAL PACA concernant l'érosion

La prise de contact par mail avec la DREAL a permis de répondre à certaines questions.

Quels sont les effets des digues et des enrochements sur la biodiversité marine ?

« Le terme plus approprié serait les pressions et les impacts découlant de ces travaux publics.

Concernant les principales pressions :

- artificialisation du littoral
- bruit
- augmentation de la turbidité via la remobilisation de matière dans la colonne d'eau
- remise en suspension de contaminants le cas échéant

Ces pressions génèrent les impacts suivants :

- étouffement et colmatage des habitats et biocénoses
- limitation de la croissance du phyto plancton / benthos
- impacts liés aux substances dangereuses relativement méconnus, le cas échéant »

Est-il possible de rétablir un bon état écologique de ces milieux ?

« Le rétablissement du bon état écologique est possible à une petite échelle. Les opérations de restauration écologique constituent une mesure du plan d'action pour le milieu marin. Des filières peuvent se structurer, notamment en faveur de l'ingénierie écologique, et monter en puissance dans les années à venir (voir travaux publics massifs menés par Monaco). »³⁰

III) Prise en compte de l'érosion dans les documents d'urbanisme étudiés

Pour le **SCoT CARF**, seul le PADD est accessible version 12. Il n'aborde pas cette question de l'érosion.

Pour le **PLUm**, le diagnostic de septembre 2016 aborde l'érosion (cf. les extraits annexe 6).

Pour SCoT GST, il n'est pas encore possible d'accéder au document mais la rencontre avec l'AUDAT a permis de recueillir des informations notamment : comment le VLM prévoit la politique d'anticipation (érosion / submersion marine) ? La réponse est qu'avec les VLM, on entérine les vocations de fait. Par exemple, si on veut interdire l'activité de jetski alors qu'elle a toujours été pratiquée dans la zone, il faudra nécessairement une concertation. Des dispositifs d'anticipation de situations sont prévus avec une annexe sur l'érosion : diagnostic, annexe et relation mer-terre. Le VLM identifie les secteurs potentiels de submersion marine dans le futur (politique d'anticipation). Le SCoT terre identifie les secteurs rétro-littoraux à terre pour pouvoir accueillir les habitants de la bande côtière en cas de submersion marine³¹.

IV) Prise en compte de l'érosion dans la Stratégie de Gestion du Domaine Public Maritime

Dans le Plan d'actions de la Stratégie de Gestion du DPM des Alpes Maritimes de janvier 2014 élaboré par la DDTM : cf en Annexe 7 les extraits sur les concessions de plages.

Dans le diagnostic de la Stratégie de gestion du DPM dans les Alpes Maritimes de novembre 2012 : cf en annexe 8 les extraits sur le littoral, l'artificialisation, l'urbanisation, impact sur l'environnement et d'un point de vue économique.

Cf en annexe 9 les photos sur l'évolution du littoral de Cannes la Croisette, Menton, Saint Laurent et Cagnes sur Mer.

²⁹ *Idem.*

³⁰ Prise de contact par mail avec DREAL PACA, 13 juin, M. Delteil.

³¹ Rendez-vous à l'AUDAT, 11 juin, Mme Vacquier et M. Pinon

V) **Prise en compte de l'érosion dans la Stratégie Nationale de Gestion Intégrée du Trait de Côte**

Dans la Stratégie Nationale de Gestion Intégrée du trait de côte de 2017 élaborée par le Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer en charge des relations internationales sur le climat, programme d'action 2017-2019 : cf en annexe 10 les extraits des enjeux du nouveau programme d'actions 2017-2019, des neuf principes communs, de l'Axe B et de l'Axe D.

VI) **Evolution du littoral dans les Alpes Maritimes**

« Indicateur National de l'Erosion Côtière » cf cartes en annexe 11

Sur ces cartes on voit que le trait de côte naturel récent est plus avancé sur la mer que l'ancien.

VII) **Proposition de loi spécifique au recul du trait de côte**

En mai 2018, le Sénat a adopté à la quasi-unanimité, contre l'avis du gouvernement la proposition de loi de la sénatrice de Gironde Françoise Carton visant à instaurer un régime transitoire d'indemnisation pour les interdictions d'habitation résultant d'un risque de recul du trait de côte³².

Ce texte « répond à une situation particulière, celle des propriétaires de l'immeuble "Le Signal" à Soulac-sur-Mer en Gironde, vestige d'un vaste projet d'aménagement abandonné, désormais à moins de dix mètres de l'océan. Son article unique vise à rendre éligibles à une indemnisation rétroactive par le fonds de prévention des risques naturels majeurs (FPRN) ces copropriétaires frappés depuis déjà quatre ans par un arrêté d'interdiction d'occuper l'immeuble en raison de l'érosion dunaire, sans qu'ils aient été expropriés ni même indemnisés. Cet usage dérogatoire du fonds Barnier leur permettrait de bénéficier d'une indemnisation à hauteur de 75% du prix de leur bien. (...) "Nous y parviendrons en offrant aux collectivités territoriales concernées des outils adaptés d'aménagement du territoire et en faisant évoluer le cadre juridique existant pour mieux prendre en compte le recul du trait de côte dans les documents d'urbanisme", s'est expliquée la secrétaire d'Etat. »

« Aujourd'hui, le Signal est à moins de 10 mètres de l'océan et menace de tomber. Les propriétaires évacués depuis 2014 demandent à être indemnisés pour leur bien. Or, à ce stade, l'administration refuse toujours d'accéder à leur requête d'indemnisation via le fonds Barnier. Principal argument : l'érosion dunaire n'entre pas dans le champ d'application de l'article L. 561-1 du code de l'environnement qui en définit le champ d'intervention. (...) Selon la rapporteure, un amendement du gouvernement serait par ailleurs nécessaire "pour établir clairement un transfert de propriété". "En l'état, le dispositif permettra uniquement d'indemniser les propriétaires, mais les charges de démolition, de désamiantage ou autres incomberont légalement aux propriétaires. Il conviendrait donc d'amender légèrement la rédaction du texte pour prévoir explicitement que le fonds Barnier 'finance l'acquisition par l'Etat' de l'immeuble", précise-t-elle. »³³

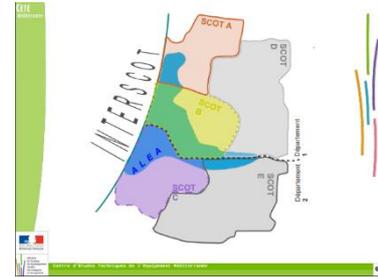
³² Philie Marcangelo-Leos, « Recul du trait de côte : le Sénat fait front en adoptant une proposition de loi spécifique », Site Localtis, 17 mai 2018, disponible ici : <https://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr/cs/ContentServer?pagename=Territoires/Articles/Articles&cid=1250281092736>

³³ Philie Marcangelo-Leos et Victoires-Editions, « Recul du trait de côte : une proposition de loi taillée sur mesure pour l'immeuble Le Signal », Site Localtis, 23 avril 2018, disponible ici : <https://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr/cs/ContentServer?pagename=Territoires/Articles/Articles&cid=1250280989740>

PARTIE 5 : PROPOSITIONS D'AMELIORATION

I) Meilleure prise en compte de l'érosion avec un inter-SCoT

Le constat fait par le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement : « Des périmètres pour l'essentiel en phase avec les unités urbaines et leurs espaces d'influence Une fragmentation des SCOT au droit des grands espaces de submersion marine (les estuaires), entre littoral et rétro littoral, entre rive droite et rive gauche, entre départements Aussi peu de PPRL que de SCOT interdépartementaux ». Il énonce alors que l'inter SCOT est une démarche qui s'impose dans nombre de grands espaces de submersion³⁴.



La prise de contact avec la DREAL PACA a permis de répondre à la question : La DREAL est-elle favorable à une approche inter-SCoT pour permettre une appréhension de la problématique à une échelle plus large (type contrats de baie) ?

« Je ne suis pas au courant d'une approche inter-SCoT ni même d'une opinion de la DREAL à ce sujet. Il convient de distinguer un SCoT (document d'urbanisme terrestre avec un volet mer le cas échéant, porté par une collectivité) d'un contrat de milieu / baie, qui est un outil élaboré collectivement entre collectivités, établissements publics et services de l'Etat, pour atteindre un but environnemental précis (réduction des pollutions, amélioration de la qualité du milieu). Je vous invite à regarder les sites des contrats de baie de Marseille ou Toulon par exemple ».

Quel bilan la DREAL tire-t-elle des schémas de mise en valeur de la mer en PACA ?

« Même élément de réponse que ma réponse précédente. J'ignore si la DREAL (ou les DDTM) ont fait le bilan des SMVM. Je constate, à l'échelle de la façade Méditerranéenne, qu'il y en a peu :

- Littoral Sud
- Thau
- celui mené dans le cadre du PADDUC, l'équivalent en quelque sorte du SRADDET, en Corse
- celui en cours de création pour la communauté de communes du Golfe de Saint Tropez.»³⁵

II) Meilleure prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme

La rencontre avec la représentante d'Air Paca a permis de répondre à certaines questions notamment comment la qualité de l'air est-elle prise en compte dans les documents d'urbanisme ? Il existe différents documents d'urbanisme qui prennent en compte l'air : le SRADDET, le PCAET et le PPA. Le PPA prévaut et dure 5 ans. Le SCoT, le PDU et PLU mais Air PACA n'a pas accès au PLUM NCA³⁶.

Les sources qui émettent des polluants sont diverses :

- les industries (notre secteur connaît peu d'industries)
- le transport (c'est la plus grande source)
- les résidentiels tertiaires qui correspondent aux bâtiments abritant des populations vulnérables telles que les femmes enceintes, les personnes âgées, les enfants de moins de 8 ans, les maladies cardiaques. Ce sont les populations les plus exposées et les plus fragiles.

Air PACA regrette que ces sources ne soient pas prises en compte dans les PLU notamment les résidentiels tertiaires. L'association établit des « cartes stratégiques air » sur 5 ans dont le but est d'apporter des informations aux populations. Mais ces cartes ne sont pas obligatoires pour le moment dans les PLU.

Pourquoi la Méditerranée n'est pas une zone ECA ? C'est une zone où les émissions sont limitées. Seulement 4 zones ECA existent actuellement et elles sont conclues entre un ou deux Etats. Pour la

³⁴ « SCOT littoraux et Grenelle de la mer, La prise en compte des risques littoraux », Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement Méditerranée, *op.cit.*

³⁵ Prise de contact par mail avec DREAL PACA, 13 juin, M. Delteil.

³⁶ Rendez-vous à Air Paca, 18 mai, Mme Peron.

Méditerranée le problème est que plusieurs Etats qui la bordent. La France a demandé à l'OMI que la zone méditerranéenne devienne une zone ECA. Cela devient une question internationale.

Comment mieux prendre en compte la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme ? Pour insérer cette question dans les documents d'urbanisme, il faudrait les intégrer sous l'aspect sanitaire avec les « cartes stratégiques air » appelées CSA qui permettent de superposer les cartes de pollution et les cartes ERP (public, écoles, crèches, personnes vulnérables etc).

Une coopération existe entre la France et l'Italie pour quelques projets dont le projet européen Alcotra qui est un Programme de coopération transfrontalière européenne. On trouve également le projet Aera (Alpes maritimes et Hautes Alpes) jusqu'en 2010, qui est un projet de collaboration franco-italienne sur l'évaluation de la qualité de l'air pour l'accompagnement de politiques locales transfrontalières dans le domaine alpin. Le projet Part'aera sur les particules prolonge Aera mais il n'est consacré qu'aux particules. Il aborde les questions liées à la qualité de l'air. APICE et CAÏMAN sont des programmes qui concernent le port.

III) Contrat de baie et SMVM dans le SCoT de la CARF

Le contrat de baie est une démarche volontaire à l'initiative des élus et usagers locaux, concertée et coordonnée sur un périmètre d'intervention cohérent. Il a pour objectif : « Maintenir et améliorer la qualité des eaux, Maitriser les apports qualitatifs et quantitatifs des cours d'eaux, Protéger et valoriser le patrimoine marin, Développer et organiser les usages, Valoriser la démarche et sensibiliser à la qualité environnementale. Ces objectifs sont ensuite traduits dans un programme d'actions sur 5 ans. Les 10 communes littorales d'Antibes à Cap d'Ail se sont regroupées autour d'un contrat de baie qui concerne 70 km de côte et associe les 5 bassins versants des Paillons, du Var, de la Cagne, du Loup et de la Brague. »³⁷

Dans les Alpes Maritimes, on trouve le contrat de baie des Golfes de Lérins (de Théoule à Antibes) et le contrat de baie d'Azur (d'Antibes à Cap d'Ail).

Pour une meilleure protection de l'environnement et afin de poursuivre les objectifs du Contrat de Baie d'Azur, il faudrait mettre en place un Contrat de Baie qui s'étendrait d'Antibes à Menton en passant par Monaco. Une coopération entre la France et Monaco permettrait de renforcer l'intérêt d'un contrat de Baie.

L'autre possibilité serait un contrat de Baie entre la France, Monaco et l'Italie puisque l'Italie possède des zones Natura 2000 en mer après la frontière.

Cependant, un contrat de Baie est programme territorial avec des actions environnementales qui s'effectuent sur une baie ou une rade. Il n'existe pas de contrat de baie en coopération entre deux Etats. Il faudrait alors un contrat international sous une autre appellation permettant une protection entre la France, Monaco et l'Italie.

Le SCoT CARF n'a pas de SMVM malgré l'attractivité majeure du littoral. En effet, le littoral est essentiel. 80% de la population y vit et c'est une vitrine touristique. La plage serait mieux prise en compte grâce à un SMVM. Il faut cependant bien justifier sa nécessité (voir le II sur Etude des documents d'urbanisme centraux).

IV) Schéma d'Aménagement et réadaptation des promenades

Pour prendre en compte l'érosion, il faudrait s'inspirer de Cannes qui rétablit des promenades notamment à la Bocca. Ce projet permet d'introduire des éléments sur les écosystèmes, sur les paysages, sur les espèces spécifiques et sur l'accessibilité avec la mise en place de parkings relais plus éloignés ce qui permet un recul. On parle alors de mobilité douce.³⁸

³⁷ « Le Contrat de Baie d'Azur », Site de la Métropole Nice Côte d'Azur, disponible ici : <http://www.nicecotedazur.org/environnement/mer-et-littoral/le-contrat-de-baie-d-azur>

³⁸ Rendez-vous à la DREAL PACA, 30 mai, Mme Azzam.

En PACA, les plages ont un grand intérêt économique. Initialement, le front de mer était aménagé avec des promenades piétonnes. Mais par la suite, il a changé de visage avec le développement de la voiture en 1970. L'enjeu du littoral aujourd'hui est la coexistence de plusieurs espaces en bord de mer dont la bande des 100 mètres et les espaces proches du rivage.

Un autre enjeu en lien avec le littoral est la pression démographique, il faudrait essayer de la contenir et donc d'aménager de manière préférentielle la zone rétro-littoral. En effet, la DREAL PACA remarque que le PLUm NCA présente une faiblesse concernant les transports collectifs pour desservir le rétro-littoral³⁹.

L'érosion et les autres phénomènes sont dus à nos modes de fonctionnement notamment le rechargement des plages. De ce fait, on ne mesure pas les impacts du changement climatique sur notre territoire, alors qu'ils sont pourtant réels⁴⁰.

Nous sommes sur les mêmes modèles depuis plusieurs années. Or le changement climatique devrait être une opportunité pour changer ces modèles. Toutes les petites plages vont disparaître avec le changement climatique, la notion de vulnérabilité est très présente. Il faut changer notre rapport à la mer et retravailler les promenades en suivant l'exemple de la ville de Cannes qui a réintroduit des espèces végétales liées aux écosystèmes marins⁴¹.

Comment améliorer les documents d'urbanisme afin qu'ils prennent en compte le littoral ?

L'interface terre-mer n'est pas assez prise en compte dans les documents d'urbanisme. Face au changement climatique, il faut reconsidérer le traitement de cette zone. Le problème est qu'on réfléchit en faisant des analyses « coût-avantage ». Or, entre la délocalisation des habitations et le renforcement d'un enrochement, l'avantage financier est de faire le renforcement, ce qui va maintenir un cercle vicieux. Les problèmes financier et politique rendent difficile l'intégration de cette interface dans les documents d'urbanisme. La seule expérimentation positive que l'on peut retrouver est celle de Picardie. Le littoral est constitué de falaises donc l'impact de l'érosion est directement visible⁴².

Pour sensibiliser les acteurs, une Plateforme Régionale d'Echange sur la Gestion du Trait de Côte est en cours de réalisation par la DREAL PACA⁴³.

Pour conclure, la question de la mer est abordée sous l'aspect économique et protection de l'environnement mais la partie interface terre-mer est très peu, voire, pas abordée dans les documents d'urbanisme. Saint Tropez a pour projet d'élaborer un VLM dans le SCOT pour une prise en compte de cette zone. Les porteurs de projet du SCOT GTS se sont inspirés du schéma d'aménagement de Ramatuelle avec la mer, la plage puis le parking. Le SRADDET ne consacre pas une partie sur la mer et le littoral. Le PLUm a certaines lacunes concernant la mer et l'adaptation face au changement climatique. A Cannes, les parkings sont éloignés de la plage, des espèces spécifiques sont réintroduites et les plages sont réhabilitées. A Nice, la promenade des anglais doit être retravaillée de manière à faire reculer les routes. Enfin, les communes littorales subissent une pression démographique et il faut donc favoriser l'habitat sur le rétro-littoral. On peut considérer le changement climatique comme une opportunité pour faire évoluer nos documents d'urbanisme et plus largement les mentalités.

Cf en Annexe 12 les articles sur le schéma d'aménagement de la plage.

³⁹ *Idem.*

⁴⁰ *Idem.*

⁴¹ *Idem.*

⁴² *Idem.*

⁴³ *Idem.*

TABLE DES MATIERES DE LA SYNTHESE

PARTIE 1 : ETAT DES LIEUX	p.2
I) Présentation des territoires	p.2
II) Cartographie des espaces	p.2
III) Définition du littoral.....	p.3
IV) Autres documents d'urbanisme applicables dans les Alpes Maritimes	p.3
PARTIE 2 : ETUDE DES DOCUMENTS D'URBANISME CENTRAUX.....	p.4
I) Représentation cartographique des SCoT actuels	p.4
II) Définition des documents d'urbanisme.....	p.4
III) Prise en compte de la mer et du littoral dans ces documents	p.5
PARTIE 3 : ETUDE COMPARATIVE AVEC LE SCOT DU GOLFE DE SAINT TROPEZ	p.7
I) Intégration d'un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer dans le SCoT du Golfe de Saint Tropez.....	p.7
II) Rappel historique sur la création des SMVM	p.7
III) Intérêt et contenu du SMVM.....	p.7
IV) Difficultés dans la création d'un SMVM	p.8
V) Application du Document Stratégique de Façade dans les Alpes Maritimes et dans le Var	p.9
PARTIE 4 : EROSION	p.10
I) Prise en compte des risques littoraux dans les SCoT.....	p.10
II) Prise de contact avec la DREAL PACA concernant l'érosion.....	p.11
III) Prise en compte de l'érosion dans les documents d'urbanisme étudiés	p.11
IV) Prise en compte de l'érosion dans la Stratégie de Gestion du Domaine Public Maritime.....	p.11
V) Prise en compte de l'érosion dans la Stratégie Nationale de Gestion Intégrée du Trait de Côte.....	p.12
VI) Evolution du littoral dans les Alpes Maritimes	p.12
VII) Proposition de loi spécifique au recul du trait de côte	p.12

PARTIE 5 : PROPOSITIONS D'AMELIORATION.....	p.13
I) Meilleure prise en compte de l'érosion avec un inter-SCoT.....	p.13
II) Meilleure prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme	p.13
III) Contrat de baie et SMVM dans le SCoT de la CARF.....	p.14
IV) Schéma d'Aménagement et réadaptation des promenades	p.14
 TABLE DES ANNEXES	 p.16
Annexe 1 : Cartographie de l'espace.....	p.16
Annexe 2 : Extraits du PADD version 12 du SCoT CARF et observations de l'ASPONA .	p.20
Annexe 3 : Extraits sur la mer et le littoral du projet de diagnostic version septembre 2016 du PLUm	p.22
Annexe 4 : La prise en compte de la mer et du littoral dans le code de l'urbanisme.....	p.29
Annexe 5 : Le SMVM dans le code de l'urbanisme.....	p.30
Annexe 6 : Extraits sur l'érosion du projet de diagnostic de septembre 2016 du PLUm	p.30
Annexe 7 : Extraits de la Stratégie de Gestion du DPM des Alpes Maritimes – plan d'actions – janvier 2014.....	p.31
Annexe 8 : Extraits de la Stratégie de Gestion du DPM des Alpes Maritimes – diagnostic – novembre 2012.....	p.32
Annexe 9 : Cartes sur l'évolution du littoral dans les Alpes Maritimes	p.33
Annexe 10 : Extraits de la Stratégie Nationale de gestion intégrée du trait de côte de 2017, programme d'action 2017-2019	p.35
Annexe 11 : Indicateur national de l'érosion côtière	p.37
Annexe 12 : Schéma d'Aménagement dans le code d'urbanisme.....	p.38
Annexe 13 : Liste des personnes rencontrées.....	p.38
 TABLE DES MATIERES DE LA SYNTHESE	 p.40