



ASPONA

ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE LA NATURE ET DES SITES
DE ROQUEBRUNE CAP-MARTIN MENTON ET ENVIRONS

B.P. 17 – 06501 MENTON CEDEX

AGRÉE N° SIREN 401 480 827 N° SIRET 401 480 827 000 21

Menton, le 19 mai 2019

Transmis électroniquement à l'adresse contact.mer-littoral2030@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Consultation publique sur la Stratégie de façade maritime Méditerranée

Je vous prie de trouver ci-dessous les réponses de l'ASPONA au questionnaire.

La Présidente, Nadine NIEL

1 - Situation de l'existant

a) **Le diagnostic social, environnemental et économique présenté et les enjeux identifiés vous paraissent-ils refléter la situation de la façade ?**

Préalablement, l'ASPONA salue la concision et la clarté du texte sur un sujet complexe et protéiforme.

La question du réchauffement climatique et des risques associés est trop succinctement traitée dans le préambule (p. 4) et l'état des lieux (p. 21 et 23). Il conviendrait de dénoncer plus clairement la pratique actuelle de gestion de la colonne d'eau détachée du rivage car le risque d'érosion et/ou de submersion est d'autant plus élevé que les côtes sont aménagées et que d'anciennes étendues de lagunes ou de plages ont laissé place à des voies de circulation ou ont été urbanisées. Alors qu'un découpage fin (par cellule sédimentaire) est effectué s'agissant de la mesure des impacts des aménagements en mer (très réductrice s'agissant de la prise en compte des effets cumulés, et des mouvements de matériaux, de sédiments et de pollutions entre cellules), cette approche mériterait d'être promue à terre pour l'étalonnage des modes de réduction et de prévention des risques contre la submersion marine et l'analyse de la pertinence des aménagements (et des ménagements) à effectuer.

Dans un relief constitué de collines et de montagne, les constructions littorales forment des obstacles pour l'écoulement vers la mer des eaux de ruissellement ou de pompage (remontée de la nappe phréatique sous l'influence du biseau salé). Des poches d'eau se constituent à l'arrière des murs de protection en béton insuffisamment perméables en les rendant plus vulnérables aux assauts de la mer. L'absence d'absorption et de filtrage des eaux pluviales par les sols (rôle anciennement joué par des grands arbres, les cannes de Provence, les vasières, des terres de culture...) et le lessivage de sols pollués (huiles, poussières de freins, hydrocarbures) altèrent la qualité des eaux de baignade, surtout si des digues sous-marines et le réchauffement (absence de forts orages en période estivale) empêchent leur renouvellement. Le rôle des petits fleuves côtiers dans l'engraissement naturel des plages est mal appréhendé. Une servitude de passage et la réalisation de chemins piétonniers (tels que mentionnés p. 20) peuvent venir altérer

la robustesse de falaises déjà mise à mal par des constructions en hauteur réalisées avant la Loi Littoral et une plus grande occurrence dans la survenance des forts déferlements de houle. On mesure ici combien certaines pratiques, voire certaines évolutions dans les règles d'urbanisme (telle que la suppression des « dents creuses » et celle du coefficient d'occupation du sol et de la taille minimum de constructibilité des terrains), peuvent être dommageables, voire contraires aux objectifs recherchés.

La pression exercée sur les espaces littoraux à vocation balnéaire et à proximité des zones urbaines est également plus dommageable que le texte ne la décrit. En raison de la rareté des espaces encore disponibles et de la non application de la Loi Littoral dans les espaces urbanisés, on assiste à une sur-densification à l'arrière d'infrastructures portuaires, de plages artificielles ou de terre-pleins, s'agissant notamment des constructions et des ouvrages tels que des parcs de stationnement en sous-sols.

Dans la présentation du secteur tertiaire (p. 13), la phrase « *les collectivités compétentes en matière de tourisme mettent l'accent sur sa durabilité* » ne reflète pas la réalité ; il serait plus juste d'écrire « *tardent à mettre l'accent sur sa durabilité* ». En région Provence Alpes Côte d'Azur, les prescriptions du SRADDET, qui est en voie d'adoption finale, ne sont pas relayées au niveau intercommunal pour l'instant. Les villes, métropoles et agglomérations de bord de mer continuent de se livrer à une compétition féroce et à une course en avant, en comparant le nombre de touristes accueillis et le taux de remplissage des hôtels, sans aucune recherche de modes plus durables de tourisme.

Dans cette partie (p. 13), concernant les activités balnéaires, il conviendrait d'ajouter que « *Une approche essentiellement consumériste de la mer prédomine aujourd'hui et les actions de sensibilisation en direction de la population et des décideurs sur la richesse et la fragilité de ce milieu vivant sont insuffisantes* ». Il faudrait appeler à la nécessité de limiter certains usages ludiques ou sportifs très dommageables pour l'environnement (scooters des mers, courses de hors-bord, feux d'artifice tirés depuis des barges, vitesse et bruit excessives, mouillages forains de la grande plaisance, ...).

La partie consacrée aux écosystèmes marins (p. 16 et suivantes) est trop descriptive et ne s'inscrit pas dans une perspective historique (dégradation ? amélioration ? intensité des risques ?). Par exemple, l'hécatombe récente des grandes nacres, qui touche la côte espagnole et de plus en plus le littoral français, n'est pas abordée, ni la mort inquiétante des mérus sur le littoral des Alpes maritimes.

Le fait que la qualité des eaux de baignade est généralement non satisfaisante dans les plages alvéolaires n'est pas mentionné. Ce silence est gênant dans la mesure où de nouveaux aménagements de digues sous-marines côtières et le rechargement de plages sont envisagés au motif que ces plages permettent de lutter contre les déferlements de houle, ce qui n'est pas démontré. L'aggravation des pressions sur le milieu marin liées au vieillissement des aménagements (affaissement des digues sous-marines et des épis, dispersion du gravier sur les épis qui retombent en mer alors que la biodiversité marine est la plus riche entre 3 et 5 m de fond) devrait aussi être insérée dans le texte. Certains terre-pleins ont constitué par le passé des décharges (gros électroménager) et sont pollués.

L'analyse de l'apport positif des stations d'épuration, parfois récentes, devrait être complétée par le constat des impacts négatifs grandissants des produits chimiques utilisés. Le problème des torrents et vallons qui sont devenus des égouts couverts dans les zones urbaines littorales, jamais curés car parcourant de très longues distances (par exemple, 5 km pour le Careï et 2,3 km pour le Borrigo à Menton), ne peut être également négligé.

Pour ce qui est des sites et des paysages (p. 21), la même remarque peut être faite pour ce qui est du tourisme balnéaire que précédemment. La phrase de conclusion se termine par « *renvoient à l'expérimentation et à la planification* » ce qui paraît un peu faible, alors que de nombreuses actions pourraient être envisagées et promues, telles que la recherche, l'éducation du grand public, la formation des professionnels, le renforcement de la coopération et les échanges avec les pays voisins (Espagne et Italie, notamment).

Dans la liste des risques (p. 23), pourquoi les activités balnéaires ne sont-elles pas considérées comme polluantes (fréquentation excessive de la grande plaisance dans certaines baies, bruit des scooters, course de hors-bord ...) ? Pourquoi les activités induites par le tourisme que sont la promotion immobilière et le suréquipement au regard de la durée d'utilisation saisonnière ne sont-elles pas mentionnées ? Au-delà des nuisances liées aux émissions des moteurs des navires de croisière, la pratique de plus en plus répandue consistant pour ces navires à raser les caps, généralement classés en zone NATURA 2000, pour des raisons d'agrément commercial, devrait être dénoncée. A l'image des couloirs maritimes pour les navires de commerce et les ferries, des chenaux devraient être définis pour ces grands navires, et pour ceux de plus en plus nombreux quittant le port de Monaco, une obligation de rester dans les eaux territoriales monégasques sur plusieurs miles devrait être instituée.

La référence à l'érosion du trait de côte appelle une question sur la date de référence, car le constat actuel du risque de submersion ou de destruction pour des plages qui ont souvent été gagnées sur la mer, ne peut justifier de nouveaux projets d'aménagement, alors que leurs effets négatifs d'eutrophisation du milieu marin dans les eaux peu profondes sont bien connus.

La carte des risques submersion (p. 24) doit tenir compte du passé et du fait que l'on a parfois construit une route et des installations pérennes sur ce qui était une plage. Il est assez contestable que les Dires de l'Etat excluent de la Carte des risques submersion des espaces prétendument protégés par des enrochements et des digues, en les assimilant à des zones de falaise. La conséquence est en l'autorisation de construction d'immeubles avec des sous-sols accessibles au public. Or l'expérience montre que ces espaces sont exposés régulièrement aux submersions (cas du restaurant Solenzara à Roquebrune Cap Martin) et particulièrement vulnérables (Musée Cocteau et Stade Rondelli à Menton lors de la tempête Adrian de 2018).

Sur la carte de la page 27, la zone NATURA 2000 Cap Martin n'apparaît pas.

Le chapitre 1.7 sur les initiatives locales de planification est beaucoup trop optimiste par rapport à la réalité, aux nombreux retards de cette planification et à son contenu. L'absence quasi-générale de vision et d'approche inter-SCoT devrait être mentionnée. Là où les pressions et les enjeux sont forts, le chapitre mer devrait être obligatoire dans les SCoT. Le récent rapport du Sénat (Dantec et Roux – mai 2019) sur l'adaptation au réchauffement climatique énonce plusieurs constats et recommandations qui pourraient être utilement repris.

Dans l'analyse des interactions entre les activités et le milieu marin (p. 33), l'artificialisation est bien présentée comme particulièrement dommageable sur le milieu mais ce point reste théorique alors qu'on approche, comme dans les Alpes maritimes, d'un taux de 95%, si l'on excepte les rochers et falaises naturelles.

Les premiers éléments de conclusion sont beaucoup trop lisses. Parmi ceux-ci, il ne paraît pas pertinent d'indiquer que la réduction des pressions doit être recherchée « *au travers d'une gestion des activités ...* » alors qu'il faudrait plutôt écrire « *au travers d'un renversement complet de...* »

Le paragraphe relatif l'analyse des politiques publiques ressemble trop à un compte-rendu. Il mériterait d'être reformulé.

b) La définition du bon état écologique du milieu vous semble-t-elle pertinente pour caractériser l'état écologique des espèces marines, des habitats marins et qualifier les niveaux de pressions exercées sur l'environnement marin ?

La qualification des niveaux de pression sur la base du bon état écologique du milieu marin n'est pas pertinente dans les milieux marins et littoraux fortement dégradés. Si l'objectif global est louable, il faut des objectifs intermédiaires pour infléchir les dégradations en cours (suréquipement en mer et recul des constructions à terre).

2 – Objectifs stratégiques

a) Les objectifs définis pour la façade permettent-ils d'aller vers une mer plus propre, plus productive et des écosystèmes en bonne santé ?

L'ASPONA salue la prescription claire qui est faite aux opérateurs et aux collectivités (objectif stratégique A6) de limiter à moins de 0,1% pour l'ensemble de la façade l'augmentation du pourcentage de linéaire côtier artificialisé dans les AMP. Elle en tire la conclusion opérationnelle qu'il sera dorénavant interdit de réaliser en zone NATURA 2000 de nouvelles plages artificielles et elle s'en réjouit.

Toutefois, globalement les objectifs généraux environnementaux de la stratégie ne sont pas suffisamment ambitieux lorsque l'on prend connaissance des cibles 2026 et compte-tenu de la vitesse actuelle de dégradation. Les cibles sont trop souvent présentées de manière négative, alors qu'il faudrait avancer des objectifs de reconquête. Par exemple, la cible de l'indicateur A5-2 (surface des herbiers soumis à des pressions physiques) devrait être de reconquérir 90% des surfaces d'ici 2026 et non pas de réduire la surface sous pression à 25% ; la cible de l'A8-1 (opérations de restauration des petits fonds côtiers) devrait être de 15 (1 par zone littorale hors zone portuaire) d'ici 2026 et pas de 2 ; la cible de l'A12 (aménagement faisant l'objet d'une opération d'optimisation du rôle écologique des fonds côtiers artificialisés) devrait être de 5 d'ici 2026 et pas de 1. A ce titre d'ailleurs, la plage alvéolaire des Sablettes à Menton mériterait de faire l'objet d'un tel aménagement (voir SMIAGE Alpes-Maritimes). La question se pose de savoir quel est aujourd'hui le niveau de connaissance de ces cibles et de l'imminence de leur mise en œuvre dans le chef des services techniques départementaux.

Le bannissement de certaines pratiques, telles que l'utilisation des sédiments portuaires sur les plages ou le « traitement industriel » des plages de galets avec l'intervention des bulldozers 3 ou 4 fois par an, devrait être programmé d'ici 2020. Il est anormal qu'en 2019 des opérations de nivellement et de re-galage de plages naturelles en zone NATURA 2000 soient réalisées avec des engins depuis la mer au prétexte qu'elles sont inaccessibles. Ces opérations devraient aussi être interdites à brève échéance.

Les grands travaux doivent être compensés en immédiate proximité et non pas au bout de la planète. Ainsi, les dégâts causés sur la baie par le chantier d'urbanisation en mer de Monaco justifient la création d'une réserve de pêche sur le Cap Martin et sa surveillance par des moyens modernes de balisage avec un financement européen (Fonds pêche FEAMP) et un suivi du site comprenant des représentants d'associations environnementales. De plus, la recherche d'exemplarité affichée dans ce chantier par la Principauté de Monaco devrait être saisie comme une occasion pour exiger la création d'une réserve naturelle de compensation sur le territoire français à l'ouest du Cap Martin, en supplément du classement NATURA 2000, et le financement de sa gestion pour 30 ans.

Le DSF devrait ouvrir la voie à une réflexion transfrontalière avec l'Italie et l'Espagne. Dans le cas de Monaco, qui n'est pas partie prenante aux principales conventions internationales en matière d'information sur l'environnement (Espoo et Aarhus), la Stratégie devrait prescrire une action de l'Etat français pour pousser la Principauté à s'engager dans la procédure de signature et de ratification de ces conventions.

Il manque un objectif stratégique insistant sur la pédagogie du risque.

Il manque un objectif stratégique sur la pédagogie du respect de la mer, comme un milieu vivant, pour cesser de la considérer comme un terrain de sport, un parking ou un terrain vague à urbaniser.

b) Les objectifs définis pour la façade permettent-ils d'avoir des retombées économiques et sociales positives et d'atteindre la vision à l'horizon 2030 ?

Plusieurs objectifs généraux paraissent à ce stade très faibles. Pour gagner en visibilité et en force, le libellé de l'objectif Q devrait être modifié en « Encadrer les activités de loisirs » au lieu de « *accompagner le développement des activités de loisirs ...* » et celui de l'objectif R en « Contraindre l'économie du tourisme pour respecter les enjeux environnementaux et les autres activités » au lieu de « *Accompagner l'économie du tourisme dans le respect ...* ».

Les grands projets en zone littorale ou offshore (dragage, extraction, implantation d'éoliennes) devraient être obligatoirement examinés dans une commission spécialisée à l'échelle de la façade sur le modèle de la procédure UTN (unités touristiques nouvelles en zone de montagne) avec une obligation d'avis conforme, qui pourrait être rattachée au Conseil maritime de façade. A défaut, un passage obligatoire en commission CODERST serait nécessaire (pour l'instant il est confié au bon vouloir des collectivités) ainsi que la constitution d'un comité de suivi du chantier incluant des représentants d'associations environnementales pour vérifier que les cahiers des charges sont respectés pendant toute la durée des travaux (cf le comité de suivi du chantier de la digue du Quai Laubeuf de Cannes).

Concernant le tourisme et l'activité balnéaire, il est inadmissible de reconduire une concession de plage à des concessionnaires qui n'ont pas rendu les lieux dans l'état initial (cas de la SBM pour la plage de St Roman à Roquebrune Cap Martin) et qui sont donc responsables d'un bien public irrémédiablement dégradé.

La privatisation du DPM, sous forme d'installation d'activités hôtelières, devrait être proscrite (cas d'un restaurant situé au creux du Cap Martin transformé discrètement en résidence hôtelière).

La réglementation sur les constructions sur le DPM dans les zones portuaires et de plages artificielles devrait être durcie pour bannir la construction de parkings souterrains non liés à l'activité maritime.

La multiplication d'installations sous forme de « platelages », au motif qu'ils constituent des modes d'aménagement plus doux, doit être freinée car ils prennent la place de la plage.

L'accès du public au rivage ne doit pas se faire à tout prix : il n'est pas logique de faire des chemins côtiers au risque de fragiliser les rochers (par exemple, creux du Cap Martin à l'est).

Les navettes maritimes (au GNL ou à l'hydrogène) peuvent constituer une option intéressante de multi-modalité dans des baies relativement fermées où les trafics routiers sont intenses et où l'alternative ferroviaire n'existe pas (par exemple, en Sud-PACA, Rade de Toulon, Baie de St Tropez, Marseille). Leur utilité est plus contestable lorsque la voie ferrée longe le littoral, notamment si l'on compare la capacité de chargement de passagers d'un TER par rapport à une

vedette et la durée du trajet (3 à 4 fois supérieure par mer), et ce d'autant qu'elles peuvent contribuer à l'acidification du milieu marin.

Parmi les objectifs transversaux, la mise en place de Schémas de mise en valeur de la mer devrait être encouragée plus nettement. De même, la démarche inter-Scot devrait être prônée.

c) Le plan d'action est la prochaine étape. Quelles actions vous semblent prioritaires pour atteindre ces objectifs ?

La mise en œuvre de l'objectif stratégique A6 – qui n'est que la transcription de la loi biodiversité de 2016 – doit intervenir le plus rapidement possible afin de bloquer le projet d'extension sur la mer « à des fins balnéaires » dans la baie Ouest de Menton, et ce compte tenu du taux d'artificialisation déjà très important du littoral de cette commune qui atteint près de 95%.

Pour dynamiser et démocratiser le plan d'action sur l'ensemble de la façade, il conviendrait de modifier les règles qui régissent actuellement les appels à projets de l'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse afin de permettre que des subventions puissent être octroyées à des projets de petite taille conduits par des associations de protection de l'environnement.

Actuellement, ces aides sont monopolisées par les collectivités, dont les coûts élevés de gestion par leurs services conduisent à gonfler le montant des projets, ou dont l'absence d'engagement en faveur de l'environnement prive certaines zones de la façade de tout projet. Cela suppose d'abaisser le seuil actuel (au-dessus de 10 000 euros) et d'ouvrir l'accès à toutes les associations agréées pour l'environnement au-delà des seules qui sont gestionnaires de site ou de programmes.

Il convient de développer l'échange de bonnes pratiques sur toute la façade afin de populariser les réalisations qui ont permis de rétablir l'état antérieur du littoral (site, paysage, biodiversité marine), et pas seulement de nouveaux aménagements.

Les 3 axes majeurs de la stratégie proposée sont satisfaisants (page 36). Il faudrait toutefois écrire au paragraphe 1 « *Les services de l'Etat, les collectivités territoriales et les professionnels ...doivent agir collectivement* » et non pas « *agissent* » et au paragraphe 2 « *Elle génère une économie importante ; sa faune et sa flore rendent de nombreux services ...* »

Il est toutefois permis de s'interroger sur les moyens qui seront mis en œuvre « *pour assurer la surveillance, le contrôle et la répression de manière permanente* » (page 35). Aucune information n'est donnée à ce sujet. Or cela constitue bien un préalable pour atteindre les objectifs.

L'ordre des priorités dans les vocations devrait mieux apparaître : dans la mesure où la stratégie de façade vise à enrayer un phénomène de dégradation environnementale, la conciliation des différentes activités et vocations ne peut se résoudre en infléchissant légèrement les comportements et les choix économiques ou d'aménagements passés. Un changement en profondeur et parfois radical peut s'avérer nécessaire ; il sera d'autant mieux accepté qu'il sera ciblé et adapté aux territoires concernés. Certaines formulations devraient être plus ambitieuses.

3 – Planification des espaces maritimes

a) Que pensez-vous des zones proposées (limites géographiques et vocations attribuées) ?

L'identification des espaces et des vocations à l'échelle infra-départementale est très pertinente.

Pour ce qui est des zones : Le DSF devrait intégrer les zones frontalières telles que Monaco ou l'Italie car l'environnement transcende les frontières. Des zones NATURA 2000 transfrontalières devraient être possibles (avec un comité de suivi commun/pourquoi ne pas profiter de l'extension de la zone NATURA 2000 de St Roman pour la prolonger jusqu'au Monte Carlo Bay qui partage la même crique ?).

Pour ce qui est des vocations : Le résumé des vocations par zone dans le tableau de la page 45 de la stratégie peut induire en erreur les collectivités ou les acteurs, dans la mesure où il n'introduit pas de priorité mais présente les différentes vocations de manière indifférenciée. Un traitement typographique présentant en gras la vocation principale et l'action prioritaire associée (une seule) pourrait rendre le message plus pédagogique. L'autre problème vient de l'usage du terme « *maitriser les pressions cumulées ...* » alors qu'il conviendrait de le remplacer par « *réduire les pressions cumulées* ».

Pour ce qui est de la zone 17, l'ASPONA note avec satisfaction la mention relative à l'extension de la zone NATURA 2000 de manière continue sur tout le littoral entre les frontières italienne et monégasque pour y inclure la baie de St Roman. Ainsi prend fin une anomalie historique purement dictée par des impératifs d'exploitation balnéaire commerciale.

Concernant le point 1 Economie, les Prescriptions / recommandations / conditions (p. 98) relatives au tourisme, à la gestion des plages (« *doit autant que possible intégrer des méthodes douces ...* ») et à la gestion des eaux de ruissellement (« *doit être améliorée* ») sont insuffisantes, alors que les collectivités et les acteurs économiques tirent un revenu important de l'exploitation commerciale de la mer. La poursuite de l'économie balnéaire est conditionnée par le retour à un bon état des petits fonds côtiers qui suppose un arrêt complet des méthodes actuelles de gestion et de nouveaux choix d'aménagement. La formulation devrait être revue en conséquence pour traduire l'urgence du revirement nécessaire, a minima en supprimant « *autant que possible* » et en ajoutant « *sans délai* » à la phrase sur la gestion des plages et à celle sur la gestion des eaux de ruissellement.

4 – Commentaire général

a) Avez-vous d'autres observations ou suggestions à formuler ?

La gouvernance de la stratégie de façade est à construire ; les commissions nautiques locales devraient pouvoir y contribuer en s'inspirant de l'expérience des comités de suivi NATURA 2000 où les associations environnementales sont représentées. La composition des commissions nautiques devrait systématiquement inclure des associations environnementales, y compris pour des ajustements mineurs pour lesquels pour l'instant seuls sont représentés des « usagers » de la mer (les plongeurs, clubs nautiques...). Il devrait en être de même pour les ZML et, au cas d'espèce, pour le suivi de la ZMP en Baie de Roquebrune gérée par le conseil départemental.

Une traçabilité totale des déchets de chantiers littoraux devrait être assurée (c'est pour cela qu'à titre pilote, l'ASPONA a demandé à la Région dans le cadre du Plan Déchets d'effectuer la reconstitution des matériaux enlevés et traités pour le chantier d'urbanisation en mer de Monaco, dans la mesure où leur traitement est effectué en France).

L'ASPONA demande le gel de tous les nouveaux projets d'endiguage ou d'aménagement sur le secteur FRDC10C Monte Carlo-frontière italienne jusque fin 2021, d'ici la finalisation du DSF (élaboration des parties 3 et 4) en raison de la non réversibilité de ces ouvrages, de l'absence d'évaluation indépendante de leur impact sur le milieu marin et des effets cumulés de la réalisation du projet d'urbanisation en mer de la Principauté de Monaco et de la réalisation d'un nouveau port par la Principauté sur la frontière italienne, à Vintimille.

L'ASPONA demande la création d'une ZIEM transfrontalière (zone d'interdiction aux engins motorisés/scooters des mers) depuis le Cap Mortola jusqu'à l'entrée du port de Garavan à Menton relevant de deux zones NATURA 2000 (FR 9301995 et IT 1316175) pour prévenir les conflits d'usages potentiels et préserver l'herbier et les plages naturelles des Rochers Rouges.

L'ASPONA soutiendra la candidature du GADSECA, association fédérant plusieurs associations de défense de l'environnement dans les Alpes-Maritimes, afin de siéger au Conseil maritime de façade dont la composition sera renouvelée cet automne.