



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU VAR

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

Délégation à la mer et au littoral  
Service DPM et Environnement marin

## **STRATEGIE DEPARTEMENTALE DE GESTION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME NATUREL DANS LE VAR**

### **I - LE DIAGNOSTIC**



Avril 2014

**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](mailto:ddtm@var.gouv.fr)  
[www.var.gouv.fr](http://www.var.gouv.fr)

## SOMMAIRE

### **Préambule**

### **I Le contexte général du littoral varois**

### **II La connaissance du DPM naturel, et du DPM artificiel**

### **III L'organisation de l'Etat dans le Var en matière de gestion du DPMn**

### **IV Les ports**

IV-1. Le cas particulier de la rade de Toulon.

IV-2. Les autres projets portuaires

### **V Les plages**

V-1. Les concessions de plages

V-2. L'application du décret plage

V-3 Le respect de l'occupation des plages

V-4. L'application de la loi Littoral

V-5. La qualité de l'aménagement des plages

V-6. Le cas particulier de la plage de Pampelonne à Ramatuelle

### **VI Les espaces urbanisés**

### **VII Les espaces de développement durable**

VII-1. La planification de l'espace littoral

VII-2. Les schémas de mise en valeur de la mer (SMVM)

VII-3. Les espaces à enjeux d'aménagement des SCoT

VII-4 Les espaces militaires désaffectés

VII-5. L'Opération Grand Site de Hyères

### **VIII Le Parc National de Port Cros**

### **IX Les espaces naturels**

IX-1. Les aires marines protégées

IX-1.1 Les sites Natura 2000

IX-1.2 Les propriétés du Conservatoire du Littoral

IX-2 Les sites classés ou inscrits

IX-3. Les espaces remarquables et coupures d'urbanisation protégés au titre de la loi littoral

### **X Les espaces maritimes**

X-1. Les AOT de mouillage individuel et les ZMEL

X-2. Les occupations sous-marines

X-3. Les concessions de cultures marines

## **XI Les occupations individuelles du DPM naturel terrestre**

## **XII Le libre passage le long du littoral et son libre accès**

## **XIII Les risques et phénomènes naturels sur le littoral**

- XIII-1 Les mouvements de terrain
- XIII-2 L'érosion du trait de côte
- XIII-3 Le risque de submersion marine
- XIII-4 Le risque inondation
- XIII-5 Les phénomènes d'ensablement

## **Conclusion**

## **Tableau de synthèse des enjeux de l'Etat en matière de gestion du DPMn**

### **Annexes**

#### **Données**

- Annexe 1 Tableau de bord de gestion des plages
- Annexe 2 Tableau de répartition des AOT terrestres
- Annexe 3 Suivi des procédures contentieuses sur le DPM
- Annexe 4 Tableau FD Redevances sur les plages

#### **Cartographies**

- Cartes 1 Le littoral varois
- Cartes 2 Les plages
- Cartes 3 La loi littoral Etude DDE 1997
- Cartes 4 Les périmètres de SCoT littoraux
- Cartes 5 La loi littoral dans le SCoT de Provence Méditerranée + Liste des espaces
- Cartes 6 La loi littoral dans le SCoT des cantons de Grimaud Saint Tropez
- Cartes 7 L'état d'avancement des PLU
- Cartes 8 Le réseau Natura 2000 en mer
- Cartes 9 Les aires marines protégées
- Cartes 10 Les ZNIEFF
- Cartes 11 Les monuments historiques – sites classés et inscrits
- Cartes 12 Les AOT terrestres et en mer
- Cartes 13 Les PPRI PPRIF Submersion du littoral
- Carte 14 L'enveloppe approchée des inondations potentielles
- Cartes 15 Hot spots de biodiversité
- Cartes 16 Sentier littoral

## **Préambule**

La circulaire du 20 janvier 2012, relative à la gestion durable et intégrée du domaine public maritime naturel (DPMn) demande l'élaboration de « *stratégies de gestion du DPMn a minima au niveau départemental, qui définiront, notamment, les enjeux et les orientations de la gestion du DPMn au regard de la protection de la biodiversité et de la qualité des eaux continentales et marines* ».

Cette stratégie doit être bâtie à partir d'un diagnostic portant sur la connaissance des usages, des occupations (autorisées ou non) du domaine public maritime naturel et des enjeux qu'ils représentent pour l'Etat.

Le présent document comprend donc cette première phase de diagnostic.

Il comporte un premier chapitre relatif aux caractéristiques générales du littoral varois.

Après avoir rappelé la définition des DPM naturel et artificiel, il précise l'organisation de l'Etat dans le département en matière de gestion du DPMn.

Le diagnostic considère ensuite sept typologies d'espaces sur lesquels la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) accomplit ses missions de gestion du DPMn : les ports, les plages, les espaces urbanisés, les espaces de développement durable, le cas particulier du parc national de Port Cros, les espaces naturels et les espaces maritimes.

Pour chaque typologie d'espaces, le diagnostic décrit ses caractéristiques principales et les enjeux de l'Etat en matière de gestion du DPMn concerné.

Le diagnostic aborde enfin des enjeux transversaux à l'ensemble du territoire littoral :

- une des activités importantes de la DML, à savoir la gestion des autorisations d'occupation temporaires (AOT) individuelles terrestres et maritimes.
- le libre passage le long du littoral et son libre accès pour le public
- la prise en compte des risques naturels

Un ensemble de **cartes** et **diverses données** illustrent le diagnostic.

## **I - Le contexte général du littoral varois**

Le département du Var est considéré comme le 2<sup>ème</sup> département littoral de la façade méditerranéenne en linéaire côtier, comptant environ 432 km de côtes dont 98 concernent les îles d'Or (Porquerolles, Port-Cros et Levant).

Il est à relever toutefois que le travail de diagnostic a mis en exergue la difficulté de définir un linéaire précis de côte. Ainsi, selon les diverses méthodes ou sources de mesures employées, les résultats sur le linéaire de littoral peuvent varier de 432 à 470 km.

Le présent diagnostic a été bâti à partir des différentes données du système d'informations géographiques (SIG) de la DDTM croisées avec l'atlas de la DDE de 1997, et des cartes issues de Google Earth.

La **série de cartes 1** relative à la physionomie générale du littoral varois illustre les diverses typologies d'espaces rencontrés.

Le littoral varois compte environ :

- 92 km de plages couvrant ainsi 20% du littoral dont
  - \* 58 km sont concédées soit 63% du linéaire de plages
- 97 km d'espaces à côtes rocheuses soit 22 % du littoral.
- 72 km d'espaces portuaires soit 17% du littoral dont :
  - \* 38 km correspondant aux 61 ports décentralisés de plaisance, pêche, commerce
  - \* 34 km correspondant à la zone militaire de Toulon et St Mandrier
- 170 km pouvant être considérés comme supportant une urbanisation ou subissant une pression de l'urbanisation en arrière plan, soit en cumulant avec le linéaire portuaire, une occupation artificielle de 56% du littoral.

Le département du Var a en effet connu depuis ces 60 dernières années une anthropisation importante, heureusement freinée pour ce qui concerne sa côte, par l'entrée en vigueur de la loi Littoral et par une politique active de protection des sites et paysages.

La loi Littoral a connu ses deux seuls amendements, pour la réalisation en espaces remarquables de stations d'épuration et de schémas d'aménagement de plages, suite à des problématiques soulevées dans le département concernant la réalisation de la station d'épuration du Cap Sicié et l'occupation de la plage de Pampelonne.

L'ensemble des outils de protection ont ainsi été expérimentés et utilisés dans le département. Certains y ont même vu le jour comme le Conservatoire du Littoral.

Le département a accueilli la genèse du premier parc national îlien et marin, celui de Port Cros, dont le nouveau périmètre a été validé en mai 2012 et la nouvelle charte est en cours d'élaboration. Dix sites Natura 2000 enrichissent ce panel de protections des rivages varois.

L'ensemble des espaces naturels ou bâtis caractéristiques du littoral sont également couverts par des sites inscrits ou classés, assurant ainsi une protection du patrimoine paysager et culturel de la côte varoise. Le Var est également couvert par des emprises militaires importantes qui ont participé à la protection du littoral contre l'urbanisation.

En matière de planification, 19 des 22 communes qui longent le littoral, sont couvertes par deux schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) exécutoires, à l'ouest celui de Provence Méditerranée, et à l'est celui des cantons de Grimaud St Tropez. Le SCoT de l'est varois terminera de couvrir les trois communes restantes. Sur les 26 communes du littoral, 12 disposent d'un plan local d'urbanisme (PLU).

Après avoir connu une urbanisation conséquente de son littoral, le département du Var peut donc être caractérisé comme ayant connu une politique volontariste de protection de son littoral, portée par l'Etat auprès des collectivités.

La gestion du domaine public maritime naturel a joué un rôle important dans cette politique de protection, et plus particulièrement grâce à la doctrine élaborée par la DDE du Var puis poursuivie par la DDTM, pour le préfet.

Cette doctrine de gestion, mise en place depuis ces vingt dernières années, a plus particulièrement mis un arrêt à l'occupation du domaine public maritime naturel par des utilisations individuelles ou à caractère économique sans lien avec la mer et sans intérêt général.

La stratégie de gestion du DPMn bâtie au travers de la présente réflexion, viendra donc confirmer et prolonger la doctrine en vigueur dans le Var, validée par tous les préfets qui se sont succédés dans le département durant les deux dernières décennies.

Cette doctrine est également connue des maires et de la grande majorité des occupants sur titre du DPM naturel.

Il est à souligner que cette doctrine en place renferme déjà les orientations de la circulaire du 20 janvier 2012.



## II La connaissance du DPM naturel et du DPM artificiel

Les DPM naturel et artificiel sont définis par le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CGPPP).

Le **domaine public maritime naturel** de l'Etat est défini selon l'article L2111-4 du CGPPP ; il comprend :

*« 1° Le sol et le sous-sol de la mer entre la limite extérieure de la mer territoriale et, côté terre, le rivage de la mer.*

*Le rivage de la mer est constitué par tout ce qu'elle couvre et découvre jusqu'où les plus hautes mers peuvent s'étendre en l'absence de perturbations météorologiques exceptionnelles ;*

*2° Le sol et le sous-sol des étangs salés en communication directe, naturelle et permanente avec la mer ;*

*3° Les lais et relais de la mer :*

*a) Qui faisaient partie du domaine privé de l'Etat à la date du 1er décembre 1963, sous réserve des droits des tiers ;*

*b) Constitués à compter du 1er décembre 1963.*

...

*5° Les terrains réservés en vue de la satisfaction des besoins d'intérêt public d'ordre maritime, balnéaire ou touristique et qui ont été acquis par l'Etat.*

*Les terrains soustraits artificiellement à l'action du flot demeurent compris dans le domaine public maritime naturel sous réserve des dispositions contraires d'actes de concession translatifs de propriété légalement pris et régulièrement exécutés. »*

Conformément à l'article L2111-6, le **domaine public maritime artificiel** est constitué :

*« 1° Des ouvrages ou installations appartenant à une personne publique mentionnée à l'article L. 1, qui sont destinés à assurer la sécurité et la facilité de la navigation maritime ;*

*2° A l'intérieur des limites administratives des ports maritimes, des biens immobiliers, situés en aval de la limite transversale de la mer, appartenant à l'une des personnes publiques mentionnées à [l'article L. 1](#) et concourant au fonctionnement d'ensemble des ports maritimes, y compris le sol et le sous-sol des plans d'eau lorsqu'ils sont individualisables. »*

La connaissance du DPM passe dans un premier temps par des délimitations actualisées sur les espaces soumis à des pressions foncières ou économiques.

Il s'agit en général de plages dont les délimitations sont très anciennes, datant du XIXème siècle. Elles ne traduisent souvent plus la réalité du fait des mouvements de la mer, mais aussi des nombreuses cessions de lais et relais.

Par endroits, le report des géomètres placent les limites cadastrales quasiment en mer, rendant la gestion des plages problématiques. Ce fut le cas de la plage de Pramouquier située sur les communes du Lavandou et du Rayol Canadel qui viennent de faire en 2012 l'objet d'une délimitation du DPM en vue de sa concession aux deux communes.

Pour d'autres, l'avancée de la mer place les bâtiments privés pratiquement en limite des basses eaux, donnant ainsi une illusion de plage « privatisée », en totale contradiction

avec les principes du décret plage du 26 mai 2006.

7

La connaissance des limites terrestres du DPM est également nécessaire en cas de contestation, de suspicion de constructions occupant le DPM, ou de demandes de permis de construire sur le littoral.

La DDTM ne dispose pas de délimitations officielles sur tout le littoral varois, ce qui peut poser des problèmes dans la gestion du DPMn au quotidien.

Les limites du DPMn sont notamment aujourd'hui contestées sur les portions rocheuses du littoral qui ne sont accessibles que par la mer ou après autorisation d'accès par les riverains dudit domaine

Par ailleurs, la DDTM ne dispose pas non plus d'une banque de données regroupant l'ensemble des délimitations existantes, chaque document officiel ayant une origine papier unique et parfois très ancienne puisque pouvant remonter au XIXème siècle.

Dans ce contexte, la complexité et la longueur de la procédure de délimitation du DPM prévue au CGPPP, peut être de nature à handicaper l'action et la réactivité de l'Etat.

**La connaissance du DPM et ses nécessaires délimitations terrestres sont donc un préalable indispensable et un enjeu fort pour l'Etat dans la gestion du DPM naturel.**

*La connaissance  
du DPM et de ses  
délimitations  
terrestres enjeu  
majeur pour  
l'Etat dans la  
gestion du DPM  
naturel*



Plage de Pramouquier – Le Lavandou – Le Rayol Canadel - Délimitation du DPM en 2012



### **III L'organisation de l'Etat dans le Var en matière de gestion du DPMn**

Le Préfet maritime est responsable des divers usages et occupations en mer, donc pour celles et ceux qui concernent la colonne et le plan d'eau.

Le Préfet de département est responsable de la gestion du DPM naturel.

Ils disposent pour ces missions des services de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM), issue de la fusion de la direction départementale de l'équipement et de l'agriculture (DDEA) et de la direction départementale des affaires maritimes (DDAM) opérée en 2010.

Au sein de la DDTM du Var, la délégation à la mer et au littoral (DML) assure la cohérence de gestion entre le milieu marin et le littoral terrestre, et la gestion du DPMn.

Elle est placée sous l'autorité hiérarchique et fonctionnelle de la Directrice départementale adjointe des territoires et de la mer, déléguée à la mer et au littoral. Elle est composée de deux services.

Un premier service (Affaires maritimes et portuaires) est en charge de la gestion des activités maritimes (gens de mer, pêche, navigation professionnelle, plaisance, permis de naviguer, manifestations nautiques, commissions nautiques, police des épaves) du contrôle maritime (police en mer, sécurité des navires), et de la police du plan d'eau du port de Toulon (capitainerie).

Un second service (Domaine public maritime et environnement marin) est en charge de la gestion du DPM, de la protection de l'environnement marin (parc, réserves, sites Natura 2000), de la qualité des eaux littorales et assure la police de l'eau.

La Déléguée à la mer et au littoral est assistée dans l'ensemble de ces missions par deux DML Adjoints, qui chacun, a en charge un de ces services

Le service Domaine public maritime et environnement marin est composée de 4 bureaux :

- un bureau Littoral Ouest (BLO) chargé des missions de gestion du DPMn couvrant les communes de bord de mer de l'arrondissement préfectoral de Toulon : de St Cyr sur Mer au Lavandou ;
- un bureau littoral Est (BLE) chargé des mêmes missions sur les communes de la côte de l'arrondissement de Draguignan : du Rayol Canadel sur mer à St Raphaël ;
- un bureau d'appui technique et budgétaire (BATB) chargé de l'ingénierie des diverses procédures afférentes à la gestion du DPM, de la mise en œuvre des servitudes de passage le long du littoral, de la rédaction des mémoires contentieux sur le DPM pour le service des affaires juridiques de la DDTM ;
- le bureau environnement marin (BEM) chargé de la protection de l'environnement marin, de la qualité des eaux littorales et de la police de l'eau pour sa partie marine.

La présence du BEM au sein de la DML permet un travail en pleine transversalité concernant les projets sur le littoral qui nécessitent très souvent des procédures domaniales et au titre de la loi sur l'eau. L'action de la DDTM et de l'Etat vis à vis des maîtres d'ouvrage en est donc d'autant plus efficiente.

Le BEM comprend une cellule opérationnelle dotée de moyens nautiques et de plongée avec trois plongeurs.

Cette dernière accomplit des missions de contrôle en matière de police des eaux marines mais aussi de gestion du DPM naturel. Elle constitue un atout de taille pour l'action opérationnelle de la DML pour vérifier les nombreuses occupations du DPM, régulières ou sans droit ni titre, et afin de déterminer leurs impacts potentiels sur le milieu marin.

***La présence de la DDTM/DML sur le terrain pour la conservation du DPM***

La DML compte une cinquantaine d'agents.

Le service Domaine public maritime et environnement marin compte 28 agents pour environ 18 ETP consacrés à la gestion du DPMn.

La gestion du DPMn nécessite une présence forte des gestionnaires sur le terrain tant pour effectuer des missions de contrôle que pour encadrer et assurer la gestion des titres d'occupation.

***La poursuite de la politique de gestion du DPM dans le Var***

La DDTM du Var se caractérise par une politique volontariste en matière de gestion du DPMn depuis une vingtaine d'années.

Comme cela sera développé au chapitre XI, cette politique s'est traduite par un volume important de titres d'occupations ayant tous pour objectif la libération du DPM à leur première échéance. Ces titres nécessitent un suivi particulier, sur les plans administratif et technique.

***Les effectifs nécessaires pour la gestion du DPM***

Un des enjeux forts pour la DDTM du Var est par conséquent de disposer des effectifs nécessaires lui permettant de réaliser l'ensemble des missions nécessaires à la gestion effective du DPMn et de pouvoir poursuivre une politique volontariste.

Mettre un frein à cette politique, connue des communes, aurait un effet très négatif pour la bonne gestion du DPM et contreviendrait aux objectifs de la circulaire du 20 janvier 2012 et aux principes généraux du droit qui sont pour leur grande majorité déjà mis en œuvre dans le Var.



Une villa à Saint-Tropez

## **IV Les ports**

Le Var est le premier département en matière de plaisance avec 61 ports qui occupent environ 72 km de côte soit 17% du linéaire côtier. La **série de cartes 1** localise leurs emplacements géographiques répartis sur la quasi totalité des communes littorales.

La partie du domaine public maritime occupée par ces ports est donc devenue **artificielle** au sens physique du terme et à celui de l'article L2111-6 du CGPPP. Elle ne fera donc pas l'objet de la présente stratégie.

De surcroît en application des lois de décentralisation, l'ensemble des ports du Var ont été transférés aux collectivités territoriales : communes et Syndicat Mixte Ports Toulon Provence (SMPTP).

Hormis le cas spécifique du port de Toulon où l'Etat a conservé le rôle d'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPP), les compétences dans les ports relèvent de la pleine et entière responsabilité des collectivités.

Sur les 61 ports transférés, une vingtaine d'entre eux ont également obtenu un transfert de propriété.

En matière de gestion du DPM, la DML peut donc être sollicitée pour mener à bien des transferts de propriété pour les collectivités qui le souhaiteraient donnant lieu à des adaptations des limites du DPM portuaire et donc du DPM naturel.

La problématique portuaire continue par ailleurs d'avoir des incidences sur la gestion du domaine public maritime naturel.

Avec 25 000 places à quai offertes pour 100 000 immatriculations, le département du Var connaît un réel problème de mouillage des navires.

Cette inadéquation entre l'offre et la demande a conduit par le passé à une occupation non contrôlée du littoral, causant notamment des atteintes à l'environnement et plus particulièrement aux herbiers de posidonies par des ancrages et corps morts non maîtrisés. Les mouillages forains étaient également de nature à poser des problèmes en matière de préservation des paysages littoraux.

L'État a ainsi mis en place dans le Var des dispositions relatives à l'aménagement de zones de mouillages permettant de concilier le besoin de places pour les navires avec la préservation de l'environnement.

86 zones de mouillages ont ainsi été déterminées et sont gérées par la DDTM par le biais d'AOT individuelles. Elles sont réparties sur l'ensemble des communes du littoral et font l'objet du chapitre X1.

***la gestion du  
transfert de  
propriété des ports  
pouvant faire  
évoluer les limites  
du DPM naturel***

***La gestion des  
mouillages  
pour la protection  
de l'environnement  
et pour pallier le  
manque de places  
de port***

#### **IV-1. Le cas particulier de la rade de Toulon**

11

La rade de Toulon, plus grande rade d'Europe en surface de plan d'eau, abrite depuis des siècles des espaces portuaires civils et militaires.

Son linéaire représente environ 44 km soit un peu plus de 10% du littoral varois.

Dans le cadre des lois de décentralisation, et plus particulièrement de celle du 13 août 2004, le transfert du port d'intérêt national (PIN) de Toulon au Conseil Général du Var a été conclu par convention en date du 27 décembre 2006.

Le Syndicat Mixte de Ports Toulon Provence (SMPTP) a ensuite substitué le Conseil Général du Var.

Dans le cadre de ce processus, 11 ports civils du PIN répartis sur les communes de Toulon, La Seyne sur Mer et Saint-Mandrier sur Mer, ont été transférés de l'Etat au Conseil général en gestion et en propriété.

Il restait à l'Etat à délimiter précisément le foncier transféré de 3 des 4 secteurs du port, qui par définition sont au contact du DPM naturel. Cette délimitation a été finalisée en février 2014 par différents arrêtés préfectoraux.

La direction du port civil de Toulon et la gestion du domaine public portuaire étaient auparavant assurées par la DDE du Var pour le compte du Préfet. Elles le sont désormais en charge par l'autorité portuaire représentée par le SMPTP.

Comme vu ci-avant, l'Etat a conservé le rôle d'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP), par le biais notamment de la Capitainerie du port dépendant de la DDTM/DML.

Le domaine militaire représente environ 28 km de côtes et terre-pleins divers, soit 60 % des 44 km de linéaire côtier constituant la rade de Toulon.

Le Ministère de la Défense vient de lancer sur la base du décret n° 2013-779 du 27 août 2013, la procédure de délimitation du port militaire de Toulon côtés terre et mer.

La délimitation des eaux portuaires militaires permettra notamment de clarifier le rôle des diverses autorités en présence dans la rade : autorité portuaire militaire (Marine nationale), autorité portuaire civile (SMPTP), autorité investie du pouvoir de police portuaire (Etat/ DDTM/DML), de police maritime et gestionnaire du DPMn (préfet/DDTM/DML).

Cette nouvelle délimitation doit permettre également d'arrêter les divers espaces de projets dans la rade : projets portuaires du SMPTP avec diverses extensions portuaires souhaitées sur le DPMn et les zones de cultures marine.

Les projets du SMPTP ont fait l'objet d'une réflexion menée au travers du Grand Projet Rade, proposant un schéma de développement stratégique du port de Toulon. Il est à noter que ce schéma reprend en grande partie les propositions qu'avait fait l'Etat dans le cadre de la démarche Atalante menée par la DDE du Var lorsqu'elle était en charge du port d'intérêt national de Toulon.

***La délimitation du port militaire de Toulon côtés terre et mer, et a contrario celle des eaux maritimes (DPM naturel) et portuaires civiles (DPM artificiel)***

Parmi les projets figurant au Grand projet rade, il est à noter la création d'un nouveau môle de croisières dans la continuité du Terminal Côte d'Azur destiné à accueillir les plus grands paquebots du monde et situé en partie hors périmètre portuaire, donc en extension sur le domaine public maritime naturel. Ce projet économique représente pour l'Etat des enjeux forts en matière de procédures à instruire dans les délais devant permettre cette réalisation : transfert de gestion du DPMn, extension portuaire en l'absence à ce jour d'un schéma de mise en valeur de la mer, et autorisation au titre de la loi sur l'eau.

*L'instruction des projets portuaires à forts enjeux de développement de la rade de Toulon en extensions sur le DPM naturel*

Entre les 11 espaces portuaires de la rade, le domaine public maritime, par définition naturel, relève donc toujours des compétences de l'Etat que ce soit celle de l'autorité militaire pour les parties dont elle a la charge ou celle du préfet terrestre pour les parties civiles.

*La gestion du DPMn entre les espaces portuaires civils et militaires de la rade de Toulon (zones de cultures marines, mouillage individuel...)*

Sont ainsi concernées en particulier les zones de cultures marines, celles réservées au mouillage individuel, qui sont situées sur le DPMn non transféré dans la rade et qui représentent ainsi des enjeux particuliers pour l'Etat, comme développé ci-après.

Cohabitent aussi dans la rade, des espaces complètement urbanisés et des plages ou des espaces rocheux naturels, ainsi que des espaces militaires en voie de désaffectation (Arsenal du mourillon) et qui retrouveront à terme leur qualification de domaine public maritime.

Les enjeux de la gestion du DPMn dans la rade de Toulon correspondent donc à ceux repérés selon les typologies d'espaces rencontrés et tels que considérés ci-après.

*L'élaboration d'un schéma stratégique d'aménagement du port de Toulon par les collectivités*

La gestion du DPMn dans la rade devra en particulier se fonder sur le schéma stratégique d'aménagement du port de Toulon qui sera mené de concert entre les collectivités et l'Etat, et avec comme objectif le développement durable du port.

#### **IV-2. Les autres projets portuaires**

Face au déficit important de postes à quais, quelques communes développent des projets portuaires, pour l'essentiel, des extensions de ports existants.

Cependant, ces projets sont très peu nombreux en raison du contexte économique actuel, mais également d'une certaine limite atteinte par l'artificialisation du littoral.

Le seul projet de création d'un nouveau port concerne La Seyne sur Mer, d'une capacité de 500 anneaux, situé face aux friches des anciens chantiers navals et dans l'espace transféré au SMPTP pour lequel, l'Etat n'a donc plus de rôle ni d'enjeux particuliers. Ce projet a fait l'objet d'un transfert de gestion par l'Etat à la commune en vue de cette réalisation avant le transfert du PIN. Ce transfert relève désormais de la compétence du SMPTP.

*L'acceptabilité de nouveaux ports ou d'extensions portuaires sur le DPMn au regard des atouts environnementaux et paysagers du littoral*

D'autres projets sont en cours comme les extensions du Port Méditerranée à Six-Fours les Plages, celles prévues au SCoT des cantons de Grimaud-Saint-

Tropez (Sainte-Maxime, Cavalaire, création du 3ème bassin du port de Saint-Tropez), port de Fréjus, ou encore celle du vieux port de Saint-Raphaël en cours de travaux.

Le SMPTP poursuit également divers projets d'extension de ports dont il a la compétence en dehors de la rade de Toulon (La Tour Fondue, Aygude du Levant...).

Par définition, ces créations ou extensions portuaires ne peuvent être réalisées que sur le DPMn.

Un des enjeux forts pour l'Etat est par conséquent l'acceptabilité de nouveaux projets portuaires qu'ils concernent de nouveaux ports ou des extensions de ports existants, au regard de la préservation de la biodiversité (forte présence d'herbiers de posidonies) et de la très grande qualité des paysages littoraux encore préservée dans de nombreuses parties du littoral varois.

Un des autres enjeux est l'instruction des procédures de transfert de gestion, de création ou d'extension portuaires, procédures relevant de la compétence du Préfet de département en l'absence de schémas de mise en valeur de la mer (SMVM) et dès lors de la DML.

La conduite des démarches de planification ou de protection, comme la révision des deux SCoT littoraux pour élaboration d'un chapitre individualisé valant SMVM, l'opération Grand Site (OGS) sur la presqu'île de Giens à Hyères, la rédaction de la charte du Parc national de Port Cros, il induit pour l'Etat de s'assurer de la cohérence, voire de la faisabilité d'éventuels projets portuaires avec l'avancement de ces diverses démarches.

***L'instruction des procédures de création et d'extensions portuaires de compétence Etat en l'absence de SMVM, et les transferts de gestion du DPM***

***La cohérence des projets portuaires avec les différentes démarches de planification et de protection en cours d'élaboration : charte PNPC, OGS Hyères, chapitres de SCoT valant SMVM***

## V Les plages



Plage de Pramouquier – Le Lavandou – Le Rayol Canadel

Si l'on excepte le cas de Paris, le département du Var est la première destination touristique française. Cette caractéristique est notamment due à son linéaire important de plages et à son cadre préservé dans de nombreuses parties de son territoire.

*Les plages atouts touristiques et économiques majeurs pour le département du Var*

Le littoral varois compte 92 km de plages soit environ 20 % de son linéaire. L'ensemble des plages du département ont été reportées sur les [cartes 1](#).

La série de [cartes 2](#) distingue les plages concédées.

Les activités liées aux bains de mer et celles qui les ont accompagnées dans leur développement (restauration, hotellerie, campings) sont fortement présentes sur le littoral.

Elles représentent ainsi pour le département du Var un poids économique important.

Le décret « plage » du 26 mai 2006 a clarifié le rôle de l'Etat et des collectivités dans la gestion des plages en instaurant le système de concessions de plage et en précisant le mode de désignation des sous-traitants pour assurer des délégations de service public de bains de mer.

Le rôle de l'Etat n'est plus ainsi d'organiser le service de bains de mer sur les territoires communaux, qui nécessitent des mises en concurrence dans le cadre de procédures de délégations de service public régies par le CGCT.

Il revient donc pleinement aux communes de prendre en charge cette fonction.

*Les concessions de plages par l'Etat aux communes afin d'y organiser le service public de bains de mer*

Ainsi, dans le Var, la DDTM a identifié 79 plages qui, de par leur importance en surface et en linéaire, sont susceptibles de pouvoir donner lieu à des concessions aux communes, afin que ces dernières puissent y organiser le service public de bains de mer.

Sur ces 79 plages, 72 sont naturelles et 7 ont été réalisées artificiellement depuis les années 1960.

## Les plages artificielles

Le CG3P dans son article L2111-6 qualifiant le domaine public maritime artificiel, n'a pas considéré les plages artificielles. Ainsi, d'un point de vue strictement juridique, les 7 plages artificielles du département font toujours partie du domaine public maritime naturel. Elles sont donc l'objet de la gestion du DPM naturel par l'Etat.

Les 7 plages artificielles du département se situent toutes en milieu urbain et font chacune l'objet d'une concession.

Elles ne posent aucun problème d'un point de vue environnemental, paysager, ni vis-à-vis de l'application de la loi Littoral.

## Les plages naturelles

Les plages naturelles référencées par la DDTM du Var comme susceptibles d'être concédées, sont au nombre de 71.

Elles ont été repérées au regard de leur linéaire et de leur surface, leur permettant d'accueillir des installations relatives au service public de baignade.

A ce jour, 62 d'entre elles font l'objet d'une concession aux communes.

L'**annexe 1** figure la situation administrative des plages sur le département.

Sur les 79 plages référencées, 69 ont ainsi été concédées et rapportent en redevances à l'Etat environ 1,8M€ par an.

270 lots sont sous-traités par les communes sous forme de délégation de service public de baignade. Ces lots rapportent aux communes environ 5M€ par an.

A ce jour, seuls 5 lots, hors concessions sont gérés directement par l'Etat sous forme d'AOT.

**Un des objectifs de l'Etat est de mettre un terme à la gestion de ces AOT et pour ce faire, de concéder les plages concernées aux communes. Les procédures sont en cours.**

*La fin des AOT  
pour lots de plage  
délivrées par l'Etat*



Sur les 69 plages concédées, 41 d'entre elles devront être renouvelées dans les 5 ans à venir selon la procédure de création de concession prévue au CGPPP.

Ces renouvellements donneront lieu pour certaines plages, notamment celles situées en milieu urbain dense à des concessions d'utilisation du DPM pour les parties d'arrière plage, et ce conformément aux dispositions de la circulaire du 20 janvier 2012.

*Le renouvellement de 41 concessions de plages dans les 5 ans à venir*

Le **renouvellement des concessions** de plage représente donc un enjeu majeur en matière de gestion du DPMn.

Seules **3 à 4 nouvelles concessions** de plage devraient voir le jour et parfaire ainsi le dispositif du service public de bains de mer sur le littoral varois.

Ainsi, la plage de Pramousquier, située sur les communes du Lavandou et du Rayol Canadel, vient de faire l'objet d'une délimitation du DPMn afin d'arrêter le périmètre des nouvelles concessions de plage à élaborer sur chacune des communes.

Les trois autres plages qui font l'objet de ces projets de concessions sont celles du Pradon à Carqueiranne, de la Gorguette et de Port Issol à Sanary

## V-2. L'application du « décret plage »

C'est le décret du 26 mai 2006 dit « décret plage » qui a stabilisé, au travers du code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP), le droit en matière d'occupation des plages sur le DPMn.

Les 7 plages artificielles du Var respectent les conditions du décret, plus particulièrement concernant les taux maximum d'occupation de 50% de leur linéaire et de leur surface.

Ces plages comptent des taux d'occupation à moins de 6 % de leur surface et de 25% de leur linéaire, hormis pour une seule comptant des taux d'occupation respectifs de 38 et 48% (La Tortue à Saint-Raphaël).

Concernant les plages naturelles, le décret du 26 mai 2006 a imposé de conserver un minimum de 80% de la longueur du rivage et de leur surface, libre de tout équipement et installation, soit a contrario permis une occupation à hauteur de 20%.

En application de ces dispositions, la DML a recensé de façon exhaustive les taux d'occupation visés supra. Ils figurent dans l'**annexe 1** concernant la gestion administrative des plages.

Si l'on excepte le cas particulier de la plage de Pampelonne à Ramatuelle, aucune des 62 concédées ne compte de dépassement du taux d'occupation en surface.

Concernant le linéaire du rivage occupé, seules 4 plages ont un dépassement du taux autorisé.

Il s'agit des plages de Renecros à Bandol (taux d'occupation de 22%), de l'Anglade (29%) et de Saint-Clair (28%) au Lavandou, de Pampelonne à Ramatuelle (33%).

Ces concessions vont être renouvelées pour les trois premières. Pour ce qui concerne Pampelonne, le taux d'occupation en linéaire sera revu dans la nouvelle concession qui sera issue du schéma d'aménagement (voir ci-après).

Concernant les taux d'occupation, le Var est donc en quasi-conformité avec les dispositions de l'article R2124-16 du CG3P, et devrait l'être pleinement dans les mois qui viennent.

### **V-3 Le respect de l'occupation des plages**

Les concessions de plages et lots sous-traités sont en place dans le Var depuis de nombreuses années. Dans leur grande majorité, la nature des occupations ne pose pas de problèmes particuliers quant aux règles de droit en vigueur.

Des cas d'exploitation de lots de plage non conformes à l'activité de baignade sont néanmoins constatés chaque année : organisation de fêtes en soirées, vente de textiles, activités de bien-être, massages...

Ces usages sont bien entendu proscrits et font l'objet de rappels à l'ordre dans le cadre des contrôles saisonniers.

La DDTM/DML a été confrontée plus particulièrement en 2013 à la problématique des parcs ludiques flottants. Un seul lot de plage, sur la commune de Fréjus, prévoyait la possibilité d'implanter ce type de structure au droit dudit lot.

Une installation avait par ailleurs été autorisée par l'Etat par voie d'AOT commerciale au droit d'un lot de la plage concédée de la Nartelle à Sainte-Maxime, et qui n'a pas été reconduite pour l'été 2013.

La note de doctrine du Ministère en date du 17 juillet 2012 a clarifié le droit en la matière et permis de statuer défavorablement sur ces installations, et plus particulièrement sur plusieurs demandes formulées en 2013.

Ainsi le DPMn varois n'accueille plus d'installation de ce type depuis la saison estivale 2013.

Bien que les communes aient été désignées comme concessionnaires des plages, et par conséquent aient obtenu la responsabilité des espaces concédés, et notamment l'obligation d'assurer la conservation du domaine public maritime concédé, l'Etat doit rester vigilant quant à l'occupation des plages par les délégataires de service public de bain de mer.

En effet, les contrôles inopinés menés par la DML montrent chaque année de très nombreux cas de non respect des sous-traités d'exploitation en termes plus particulièrement de dépassements des surfaces autorisées, obligeant les 6 contrôleurs de la DML à réaliser de nombreux rappels au droit, qui va de l'avertissement verbal au procès-verbal de contravention de grande voirie, voire à la résiliation des sous-traités.

*Le nécessaire  
contrôle du respect  
des concessions et  
des sous-traités  
d'exploitation par  
l'Etat lors de la  
saison balnéaire*

Force est de constater également que les communes ne mènent pas assez de contrôles sur les plages concédées. Un courrier circulaire du préfet a été envoyé le 11 février 2014 afin de rappeler aux maires cette obligation qui doit faire l'objet du rapport du concessionnaire à élaborer au titre des articles R2124-29 et suivants du CGPPP quant à la gestion des plages concédées. Afin de mener ces contrôles, un

second courrier axé sur le rappel des règles d'occupation du DPM leur a été envoyé le 22 mai 2014.

Ce constat implique donc que **l'Etat maintienne ses contrôles de l'occupation des plages, afin de garantir la conservation des surfaces de libre utilisation par le public et de protéger les plagistes de toute concurrence illégale ou déloyale.**

L'objectif de contrôle de la DML est ainsi de parvenir à 100 % des 270 lots de plages et 5 dernières AOT visités sur deux saisons.

En 2013, 144 lots ont été contrôlés, 23 plagistes ne s'étant pas mis en conformité suite aux avertissements verbaux des contrôleurs de la DML, ont fait l'objet de procès-verbaux de constat de non respects dans l'occupation de leur lot.

Ces PV ont été suivis de 18 lettres aux exploitants de plage les mettant en demeure de respecter strictement les dispositions de leurs sous-traités.

Pour ceux d'entre eux, considérés comme récidivistes ou s'obstinant à ne pas suivre les mises en demeure, 8 procès-verbaux de contravention de grande voirie ont été dressés et déférés au tribunal administratif.

Du fait des délais d'audience du tribunal administratif, il est à souligner que le dispositif de contravention de grande voirie est peu dissuasif afin de mettre un terme aux occupations sans droit ni titre, dans des délais rapides.

Ainsi, dans le Var, un jugement nécessite en moyenne un délai compris entre 9 et 12 mois pour être rendu. Ce délai et le montant de l'amende (1500 €) faible sont peu dissuasifs.

Aussi dans le département, les sous-traités de lots de plage et les concessions comportent une disposition indiquant que les candidats à un lot ne peuvent être retenus dans le cadre d'une procédure de délégation de service public de bains de mer, s'ils ont fait l'objet d'une condamnation au titre de la grande voirie dans les 5 ans précédant la consultation.

La saison 2013 a également vu, à l'initiative de la DDTM, l'expérimentation d'une procédure conjointe sur les plans administratif et pénal, afin de condamner un établissement situé en bordure du DPM qui effectuait de la location de matelas et de parasols ainsi que de la restauration sur une plage concédée de St-Tropez, sans aucune autorisation. Ce restaurant, bien qu'ayant fait l'objet de 3 PV de contravention de grande voirie (déférés au TA le 29 août 2013), continuait à occuper le DPM sans droit ni titre.

*La procédure pénale de vente à la sauvette en complément de la procédure de grande voirie*

Cette occupation illicite du DPM a ainsi fait, sous l'autorité du procureur de la République de Draguignan, l'objet d'une procédure pénale pour délit de vente à la sauvette, dirigée à l'encontre des divers représentants de l'établissement. Cette procédure a donné lieu, en collaboration avec les services de la DDPP, de la DDSP, avec réquisition de la DDTM, à la saisie de l'ensemble du matériel occupant le DPM, le 31 juillet 2013.

Cette opération conjointe des services de l'Etat sur la base du délit pénal sus-visé dans le cadre d'une occupation illicite du DPM, a constitué une première dans le Var, et a eu un certain retentissement sur les plagistes du golfe de St Tropez voire de ceux du département.

Une intervention similaire, diligentée par le procureur de Toulon, a également été menée à l'été 2013, en complément d'une procédure de grande voirie pour

l'occupation du DPM par une terrasse de snack bar sans autorisation sur la commune de La Seyne sur Mer.

Comme convenu avec les parquets de Toulon et Daguignan, compte-tenu de son efficacité, ce type d'intervention sera à nouveau mis en œuvre dans les cas les plus graves d'occupation illicite du DPM.

Concernant l'obligation de démontage des installations à l'intersaison, le contrôle de toutes les plages est systématiquement réalisé. Ce démontage est d'autant plus nécessaire que les événements climatiques sont chaque année plus nombreux et violents, comme en témoignent les inondations des 17 et 18 janvier 2014.

En 2013, il n'a été relevé qu'un très faible nombre de contrevenants avec 7 lettres de mise en demeure et 3 PV de contravention de grande voirie dressés témoignant d'une bonne intégration de cette obligation par les exploitants de plages.

*Le nécessaire  
contrôle du  
démontage des  
installations hors  
saisons*

**Les contrôles annuels lors de la saison estivale et concernant le démontage des installations hors saison balnéaires, restent donc un enjeu majeur de l'Etat en matière d'application du droit sur le DPM.**



Location de matelas parasols sans autorisation sur le DPM  
plage de la Bouillabaisse à Saint-Tropez



Confiscation du matériel dans le cadre du délit pénal de vente à la sauvette  
le 31 juillet 2013

#### **V-4. L'application de la loi Littoral**

Comme vu ci-avant, les 7 plages artificielles du département se situent en milieu urbain et ne posent aucun problème vis-à-vis de l'application de la loi Littoral.

Les séries de **cartes 3, 5 et 6** concernant l'application de la loi littoral figurent ainsi la traduction des espaces remarquables et des coupures d'urbanisation sur le littoral varois, selon qu'ils ont été déterminés par les deux SCoT littoraux exécutoires ou en l'absence par l'étude de la DDE réalisée en 1997, comme expliqué ci-après.

Ces espaces ont ainsi été repérés au travers des documents de planification, et plus particulièrement par les deux SCoT exécutoires de Toulon Provence Méditerranée et des cantons de Grimaud Saint- Tropez, ainsi qu'au travers de différents jugements, arrêts ou décisions du Conseil d'Etat.

Deux de ces décisions de justice ont revêtu une importance particulière. Il s'agit de la qualification en espace remarquable de la plage de l'Almanarre à Hyères s'étendant sur plus de 2 km à l'aspect Ouest du tombolo de Giens et de celle concernant la plage de Pampelonne à Ramatuelle.

L'article R146-2 du code de l'urbanisme liste les seules occupations permises dans les espaces remarquables.

L'occupation des plages repérées comme faisant partie d'espaces remarquables ou de coupures d'urbanisation au sens de la loi Littoral, par des bâtiments d'exploitation ne fait pas partie de la liste sus-visée.

Ce type d'occupation ne pourrait être autorisé qu'après élaboration d'un schéma d'aménagement de plage au sens de l'article L146-6-1 du code de l'urbanisme.

A titre d'exemple, les lots de plage de la concession de la plage de l'Almanarre à Hyères ne seront pas reconduits à l'achèvement du dernier d'entre eux encore en activité.

Concernant la plage de Pampelonne, un schéma d'aménagement de plage a été lancé en 2002 par la commune de Ramatuelle.

Un des enjeux majeurs de l'Etat concerne donc pour le renouvellement ou à la délivrance des concessions de plage, l'application de la loi Littoral relative aux espaces remarquables et aux coupures d'urbanisation.

#### **V-5. La qualité de l'aménagement des plages**

Les plages, de par le lien physique qu'elles constituent naturellement entre la terre et la mer, remplissent un rôle de « vitrine » pour le département et pour les communes elles-mêmes.

Dans leur ensemble, les plages concédées sont l'objet de constructions démontables autorisées pour assurer le service public de bains de mer mais la qualité des constructions n'est pas toujours à la hauteur des enjeux paysagers.

*L'application de la loi Littoral en ce qu'elle concerne les espaces remarquables et coupures d'urbanisation, au « renouvellement » ou à la délivrance de nouvelles concessions de plage.*

En outre, de manière à répondre à la réglementation issue de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, les plages font l'objet d'une attention particulière par les communes concessionnaires, notamment aux fins de permettre l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Un des enjeux en matière de gestion du DPMn est par conséquent de maîtriser la qualité d'organisation et d'aménagement des plages concédées.

Cet enjeu est porté par la DDTM dans son association à l'élaboration des PLU, en incitant les communes à élaborer des prescriptions relatives à l'architecture et à l'insertion des bâtiments de plage.

Dans cette même optique et sur proposition de la DDTM, le PNPC a retenu comme orientation dans son projet de charte, la réalisation d'une charte architecturale et paysagère pour l'insertion des bâtiments d'exploitation du service public de bain de mer, à bâtir en collaboration avec les communes.

Cet enjeu doit également être porté dans l'élaboration des cahiers des charges des concessions.

## **V6 - Les redevances**

L'**annexe 4** fournie par le service France Domaine récapitule les redevances perçues par l'Etat sur les concessions de plage ainsi que celles touchées par les communes dans le cadre des DSP.

Le travail réalisé par la DDTM, à l'occasion de la mission d'inspection sur les redevances réalisée de manière conjointe entre les ministères de l'écologie et des finances en 2013, a montré la nécessité d'une revalorisation des redevances perçues par les concessionnaires.

D'ores et déjà et depuis 2013, une réévaluation des redevances à verser par les sous-traitants est systématiquement exigée auprès des concessionnaires en cas d'extension des saisons balnéaires autorisées.

La redevance payée par les concessionnaires à l'Etat est fixée à l'aide d'un barème arrêté par France Domaine, et composée de deux parts :

- une part fixe en fonction de la surface de plage sous-traitable ;
- une part variable calculée sur 20% de la différence entre la redevance perçue par le concessionnaire auprès de ses sous-traitants et la part fixe.

Le mode de rémunération et le barème général retenus n'appellent pas d'observations particulières et sont cohérents.

Concernant les redevances versées par les exploitants de lots de plages aux concessionnaires, dans la quasi-totalité des cas, les modes de rémunération correspondent à des forfaits perçus par les communes tels qu'ils ressortent des résultats très souvent négociés dans le cadre des mises en concurrence issues des procédures de délégation du service public de bains de mer.

Ainsi, ramenées par jour calendaire pour une période d'exploitation de 6 mois, les

redevances peuvent dans certains cas représenter des sommes très symboliques de 2 à 5 € par jour.

Hormis le cas spécifique de la plage de Pampelonne, mondialement connue pour des prestations haut de gamme et où le niveau de rémunération peut aller de 70 à 840 € par jour, le montant moyen de redevance pour les autres plages du département s'établit dans une fourchette comprise entre 30 et 50 € par jour, ce qui peut être considéré comme faible au regard des chiffres d'affaires que peuvent générer certaines de ces plages.

Il existe également des écarts très significatifs entre des lots similaires sur une même plage.

La revalorisation des redevances à percevoir par les concessionnaires ainsi que la clarification des barèmes est donc un enjeu pour les communes mais également pour l'Etat, en termes de finances publiques.

#### **V-6. Le cas particulier de la plage de Pampelonne à Ramatuelle**



La plage de Pampelonne en saison estivale

La plage de Pampelonne à Ramatuelle est la plus emblématique du Var, du double point de vue médiatique et géographique avec un linéaire de 4,5 km. Elle est fréquentée par des célébrités du monde entier et a été le cadre de nombreux films. Sur les plans économique et touristique, elle accueille 20 à 30 000 visiteurs par jour en saison, génère 600 emplois directs et 1000 indirects, et draine un chiffre d'affaires de 38M€ environ.

27 plagistes y sont aujourd'hui installés, occupant dans leur majorité des bâtiments en dur, non démontables, situés soit sur le domaine public maritime, soit sur des propriétés privées en arrière plage.

L'application des divers textes et jurisprudences intervenus depuis une vingtaine d'années ne permet plus le maintien en l'état de ces installations.

Cette plage est de plus caractérisée par une richesse écologique du fait de la présence d'un cordon dunaire, riche en biodiversité. 28 espèces végétales rares du littoral méditerranéen y sont recensées.

En 1992, l'Etat avait procédé au renouvellement de la concession de plage (15 ans) sur la base d'un projet de réorganisation des installations. Au motif que la plage est située en espace remarquable au sens de la loi littoral, le TA de Nice a annulé par jugement en 1996, confirmé par arrêt de la Cour Administrative d'Appel de Marseille en 2000 puis par décision du Conseil d'Etat en 2002, l'avenant n°1 et les permis de construire y afférents délivrés.

Dans un souci d'intérêt général économique et touristique la concession de 1992 est donc prorogée, annuellement depuis 2007 en lien avec l'élaboration du schéma d'aménagement de la plage. Chaque année, la commune procède par DSP à l'attribution des sous-traités aux plagistes pour une saison balnéaire.

Il est à noter que la concession de plage actuelle ne respecte pas en termes d'occupation les dispositions du CG3P qui limite l'occupation privative de la plage à 20% de son linéaire, occupé aujourd'hui sur plus de 30%.

Cependant, si la gestion annuelle permet aux plagistes de maintenir une activité économique vitale pour le secteur, cela n'empêche pas l'Etat de veiller à la conservation de l'intégrité du domaine public maritime. Deux établissements ont ainsi fait l'objet de démolitions en 2011 et en 2012 : l'emblématique Voile Rouge (démolition d'office) et le Tropézina (démolition suite à contentieux).

Comme vu ci-avant, pour pouvoir délivrer une nouvelle concession de plage autorisant des bâtiments d'exploitation en espace remarquable, la seule solution consiste en l'élaboration d'un schéma d'aménagement de la plage conformément aux dispositions des articles L 146-6-1, R 146-3 et R 146-4 du code de l'urbanisme.

Il est à noter au sujet de cette procédure, que l'amendement de la loi Littoral ayant créé l'article 146-6-1 sus-visé, par cavalier de la loi SRU en 2000, le fut à l'initiative du député varois Robert Gaia pour résoudre la problématique de la plage de Pampelonne (la DDE du Var avait ainsi grandement participé à sa rédaction).

Le schéma d'aménagement de la plage de Pampelonne, prescrit en 2008, est en cours d'élaboration par la commune de Ramatuelle.

Les principaux objectifs du schéma sont la reconstitution du cordon dunaire afin de permettre à la plage de retrouver un fonctionnement écologique notamment hydro-sédimentaire, la démolition des établissements en dur aujourd'hui présents sur le DPMn, l'implantation de nouveaux établissements de plage démontables tenant compte du milieu naturel et de la dune reconstituée.

***La plage de Pampelonne, espace remarquable aux points de vue paysager et biologique, à vocation touristique et économique***

***Le respect de la loi littoral en ce qui concerne l'occupation d'un espace remarquable***

***Le respect du décret plage en ce qui concerne les taux d'occupation et la réalisation d'installations démontables***

***L'élaboration du schéma d'aménagement de la plage de Pampelonne***

***La restauration écologique de la plage de Pampelonne notamment dans son fonctionnement hydro-sédimentaire***



Les établissements de plage seront repositionnés dans les secteurs où la plage est la plus large, en la protégeant d'implantations là où la dune est la plus ample et riche, et en privilégiant l'implantation de bâtiments réversibles en arrière plage.

Il est également prévu de rendre plus aisé l'usage libre et gratuit de la plage par le public et de diversifier les modes d'accès par la création de 3 pontons publics pour navettes maritimes, en facilitant les déplacements par modes doux, et par une organisation durable des parkings.

L'Etat, par l'intermédiaire de la DDE puis de la DDTM s'est très fortement investi dans la procédure d'élaboration du schéma, au travers de ses compétences en matière d'urbanisme et de gestion du DPMn.

Le schéma a donné lieu à un avis favorable à l'unanimité de la commission départementale de la nature des sites et des paysages (CDNPS) et l'enquête publique a été réalisée à l'été 2013. Le schéma, approuvé par la commune de Ramatuelle en janvier 2014 a nécessité des modifications suite à l'enquête publique et devrait être soumis au Conseil d'Etat à l'été.

Il sera ensuite annexé au PLU de la commune de Ramatuelle.

Une nouvelle concession de plage pleinement conforme au CG3P, aux orientations et prescriptions du schéma pourra alors être élaborée et conclue entre l'Etat et la commune. Cette dernière pourra ensuite lancer les procédures de délégations de service public de bains de mer pour retenir les exploitants de lots de plage.

Les établissements actuels, conformément aux dispositions du schéma, devront donc être démolis pour laisser la place à des établissements démontables tels qu'ils auront été définis dans la concession. Le nombre de lots de plage concernant les activités de matelas parasols et restauration légère passera de 27 actuellement à 23 au schéma.

Par ailleurs, il existe une forte problématique des mouillages à la journée pendant la saison estivale, où la baie accueille des unités de plus en plus grandes et en nombre très important, ancrées face aux établissements de plage.

Ainsi, le comité Natura 2000 du site terrestre et marin de la corniche varoise s'est donc emparé de cette problématique, dont les enjeux attachés sont forts pour l'Etat que ce soit en termes écologiques ou de gestion du DPMn par l'occupation du sol de la mer et de gestion des usages en mer (baignade, navigation, mouillage).

Les objectifs fixés visent d'ores et déjà une meilleure organisation des mouillages accompagnés de restrictions dans des zones précises. Elle doit déboucher notamment sur la mise en place de zones de mouillages et d'équipements légers (ZMEL) et de zones d'interdictions au mouillage.

Un travail concerté entre l'observatoire marin, gestionnaire du site Natura 2000 et la DML a été mené en 2013, consistant à diagnostiquer l'ensemble des corps morts de la zone pour retirer ceux qui étaient devenus sans droit ni titre ou qui posent des problèmes écologiques et délivrer des autorisations en bonne et due forme (AOT). La DML ayant en charge les sites Natura 2000 marins, a l'opportunité de veiller, de manière transversale à la prise en compte de l'ensemble des enjeux écologiques et de gestion du DPMn.

***La garantie  
d'usage de la  
plage par tous les  
types de publics***

***L'accompagnement  
de la commune de  
Ramatuelle par  
l'Etat pour  
l'élaboration du  
schéma***

***La nouvelle  
concession de  
plage qui traduira  
les dispositions du  
schéma  
co-élaborée par la  
commune et la  
DDTM/DML***

***La gestion des  
mouillages dans  
la baie de  
Pampelonne  
par le comité de  
pilotage Natura  
2000 et la  
DDTM/DML***

## VI- Les espaces urbanisés

Comme déjà évoqué, le littoral varois a été fortement anthropisé durant ces 60 dernières années.

Ainsi que l'illustre la série de **cartes 1** relative à la physionomie générale du littoral varois, environ 170 km de la côte soit 37% de son linéaire peuvent être considérés comme accueillant une urbanisation plus ou moins dense. En dehors des espaces portuaires, malgré l'urbanisation, le DPM est considéré comme naturel au sens du CGPPP.

Le DPM a ainsi connu une occupation historique importante par des constructions diverses au droit de ces zones urbanisées : en lien avec des habitations ou avec des bâtiments d'activités économiques et touristiques.

Cette particularité forte a obligé la DDE du Var, puis la DDTM à mettre en place une doctrine de gestion de ces occupations.

Au début des années 1990, la DDE du Var était en effet confrontée à deux alternatives face aux occupations qui n'avaient pas leur place sur le DPMn.

La première solution consistait à lancer pour chaque occupation une procédure de libération du DPM par le biais de mises en demeure suivies de phases contentieuses.

Vu le nombre important d'occupations du DPM et les moyens importants à mobiliser, la DDE du Var a opté pour une solution plus pragmatique à savoir celle de l'encadrement des occupations « historiques » du DPM, par la délivrance d'autorisations d'occupation temporaire (AOT) avec clause systématique de libération du DPM à leur échéance.

La DML gère ainsi, à ce jour, plus de 600 AOT terrestres individuelles réparties sur l'ensemble des communes littorales comme illustré par la série de **cartes 11**.

En dehors des plages et des espaces portuaires situés en milieu urbanisé, tels que décrits supra, l'un des enjeux majeurs de la DML concerne donc la gestion rigoureuse des **AOT individuelles avec comme objectif générique la libération à terme du DPM** des occupations qui sont dépourvues de lien avec la mer et d'intérêt général, que ce soit à l'amiable ou par procédure contentieuse, et ce à leur première échéance.

Vu l'importance de cet enjeu pour la DML, le chapitre XI est dédié à son exposé.

Un autre enjeu de la DML est d'encadrer certaines occupations du DPM réalisées dans le cadre de divers aménagements communaux, qui n'ont pas forcément de lien avec la mer si ce n'est leur proximité directe. Il en est ainsi, d'espaces publics divers, d'arrière plages, de promenades, de voies, de parkings publics.

Dans ce cadre, la DML met en œuvre les diverses procédures prévues au CG3P et que la circulaire du 20 janvier 2012 a précisées : transferts de gestion, concessions d'utilisation du DPM...

*La gestion des nombreuses occupations du DPMn à caractère individuel, économique, touristique*

*La libération du DPMn des occupations individuelles*

*Les occupations du DPMn en utilisant les procédures visées par la circulaire du 20 janvier 2012*

#### **Les espaces à enjeux de développement du SCoT de Provence Méditerranée (PM)**

*Le développement durable des espaces littoraux à enjeux des deux SCoT exécutoires côtiers du Var*

Dans son document d'orientations générales, le SCoT de Provence Méditerranée a considéré **trois catégories** d'espaces, selon l'intensité de l'urbanisation des espaces proches du rivage.

- Les « *espaces littoraux à forts enjeux et stratégiques* » où les opérations d'urbanisme peuvent se faire par renouvellement ou par extension de manière significative par rapport aux caractéristiques du bâti existant environnant.

Les sites concernés situés au contact direct du DPM sont les suivants:

- le «Front de Mer-Centre Ville» (entrée est) de Bandol ;
- le site de l'ex-base aéronavale (BAN) à Saint-Mandrier, mis à disposition de la communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée (TPM) par le Ministère de la Défense pour un technopôle de la mer, et pour lequel le DPM fait déjà l'objet d'autorisations d'utilisations;
- le site de Bois Sacré à la Seyne ;
- le Port St Pierre et Arromanches à Hyères ;
- le site des Bormettes à La Londe, ex-site militaire désaffecté qui au contact direct avec le DPM naturel possède un fort potentiel en matière d'aménagement ; la commune y a même envisagé un projet de port en creusant dans les terres.

- Les « *espaces littoraux sensibles* » (du fait de leur localisation en bord de mer, leurs qualités architecturales et/ou paysagères) où les opérations d'urbanisme doivent être plus particulièrement limitées et intégrées (en respectant les morphologies, l'organisation parcellaire, l'architecture, les matériaux, le végétal et plus généralement les règles qui caractérisent ces espaces).

Ils concernent essentiellement des parties de territoires urbanisées déconnectées du DPMn.

- Les « *espaces littoraux neutres* » (sans enjeu particulier de développement et sans qualité patrimoniale ou paysagère spécifique) où les extensions doivent se faire de manière limitée.

Dans ce cadre, les PLU précisent l'importance de l'urbanisation autorisée dans ces trois catégories d'espaces, en particulier pour les espaces à forts enjeux et stratégiques.

#### **Les espaces à enjeux de développement du SCoT des cantons de Grimaud Saint-Tropez (CGST)**

Le SCoT des CGST a caractérisé son littoral en trois types d'espace : un littoral partiellement urbanisé, un arrière littoral à vocation largement agricole dont une partie importante est soumise aux risques d'inondation et un massif forestier soumis aux risques d'incendie.

Le parti pris par le SCoT est celui du maintien d'un équilibre entre ces différents espaces et la recherche d'un équilibre global en développement et protection.

Dans ce contexte, les projets de développement littoraux du SCoT, en contact avec le DPM ont été définis :

- l'extension du port de Cavalaire ;
  - l'aménagement de l'esplanade et le 3ème bassin du port de Saint-Tropez ;
- ces deux projets portuaires d'envergure, situés en milieu urbanisé ont ainsi donné lieu à un avis favorable de l'Etat dans le cadre du SCoT ; les enjeux en matière de gestion du DPM naturel concernent essentiellement les travaux qui seront projetés sur les plans d'eau ; concernant l'aménagement des terre-pleins, ces derniers sont déjà artificialisés et les enjeux portent sur les titres d'occupation ou de transferts de gestion à arrêter.
- l'aménagement de la plage de Pampelonne dont les enjeux en terme de gestion du DPMn ont été décrits ci-avant ;
  - la DCNS à Gassin - Saint Tropez et son potentiel en matière d'urbanisation future ;
  - la restructuration du quartier Cogolin Plage - La Foux ; - la zone d'aménagement future de Grimaud, à proximité de la Giscle, dite « Métiers de la Mer ».

**Pour l'ensemble de ces projets repérés dans les deux SCoT exécutoires du littoral**, les nombreux enjeux de l'Etat, dont ceux en matière de gestion du DPM naturel, résideront principalement dans l'association de la DDTM auxdits projets, que ce soit au travers de leur prise en compte dans les PLU ou de manière opérationnelle.

Cette association doit en effet permettre à l'Etat de vérifier leur acceptabilité au regard des objectifs de développement durable, dont celui de conserver au domaine public maritime son caractère naturel et son libre accès pour le public, ou de le mettre éventuellement à disposition des maîtres d'ouvrage dans les conditions d'occupations telles que prévues par le CGPPP.

L'association de la DDTM nécessitera par conséquent une coordination entre les divers services de l'Etat concernés, et plus particulièrement au sein de la DDTM entre services territoriaux et DML.

Les programmes d'utilisation de ces espaces devront être cohérents avec l'utilisation du DPMn et élaborés en prenant en compte les risques de submersion et les phénomènes de montée des eaux et d'érosion du trait de côte de plus en plus préoccupants (cf chapitre XIII).

La question de la poursuite de l'urbanisation des espaces littoraux, par définition au contact direct de la mer et concernés par ces risques et phénomènes, est donc devenue un enjeu majeur pour l'Etat.

#### **VII-4 Les espaces militaires désaffectés**

Le Var se caractérise par ses nombreuses zones militaires notamment sur le littoral et en mer.

La série de **cartes 1** figurent les diverses emprises militaires sur le littoral.

Cette présence a ainsi permis de protéger certains espaces littoraux de l'urbanisation comme par exemple en presqu'île de Saint-Mandrier.

*L'association de l'Etat à la réalisation des projets d'aménagement des espaces à enjeux repérés par les SCoT sur le littoral*

*L'utilisation du DPMn, ou sa protection dans le cadre du développement des espaces littoraux repérés à enjeux dans les SCoT*

*La prise en compte du risque de submersion et des phénomènes de montée des eaux et d'érosion du trait de côte*

*La question de la poursuite de l'urbanisation des espaces littoraux exposés*

Pour ces zones militaires, la gestion du domaine public maritime incombe directement au Ministère de la Défense.

Plus de 55 km soit environ 13 % du linéaire côtier sont gérés par le commandant de la zone maritime de la Méditerranée.

Cependant, certains de ces espaces, n'ayant plus de vocation militaire, pourraient connaître des mutations dans les années à venir et sortir du giron de la Défense. Un des enjeux majeurs pour l'Etat en matière de gestion du DPMn est le devenir de ces espaces et leur retour vers le DPM naturel ou artificiel.

Les espaces concernés à ce jour par d'éventuels transferts sont le site de l'usine de torpilles de Gassin – Saint-Tropez, celui de la DCNS des Bormettes à La Londe les Maures et une partie de l'arsenal du Mourillon à Toulon. Ces espaces ne font l'objet à ce jour d'aucun programme particulier.

L'ex-base aéronavale de St Mandrier a été mise à la disposition de la communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée pour la réalisation d'un pôle technologique destiné à l'activité de maintenance et de réparation de navires de grande plaisance. La Défense a cependant conservé la gestion du domaine public maritime au droit du site.

Le devenir de ces sites renvoie aux mêmes enjeux que pour les espaces à enjeux des SCoT, et notamment quant à la poursuite de l'urbanisation des espaces littoraux. Ils devront cependant donner lieu à une concertation entre collectivités, autorités civiles et militaires de l'Etat quant aux reconversions souhaitées.

Concernant les sites de la rade de Toulon que le Ministère de la défense compte désaffecter, l'enjeu pour l'Etat est de disposer d'un schéma stratégique d'aménagement du port de Toulon par les collectivités concernées (communes, communauté d'agglomération, autorité portuaire...), afin d'acter leur mutation et leur devenir.

*Le devenir des espaces militaires désaffectés de leur vocation en contact direct avec le DPMn*

*La concertation entre autorités civile et militaire de l'Etat sur le devenir des espaces militaires désaffectés afin d'en assurer une reconversion durable*

*L'élaboration d'un schéma stratégique d'aménagement du port de Toulon par les collectivités concernées afin d'acter leur mutation et leur devenir.*

## **VII-5. L'Opération Grand Site de Hyères**

La démarche Opération Grand Site (OGS) a été lancée en juillet 2006 par la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA avec les collectivités locales à la demande du ministère de l'écologie. A l'issue d'une étude préalable achevée en 2011, la commune de Hyères s'est déclarée candidate avec l'appui technique du Parc National de Port-Cros sur la base d'objectifs et de priorités définis dans le cadre de l'étude préalable.

La candidature de la commune de Hyères pour le lancement d'une opération grand site sur la presqu'île de Giens a été validée par le ministère de l'écologie par courrier du 24 octobre 2011.

L'Opération Grand Site a pour objectif de faire face à trois grands enjeux :

- la fréquentation de la presqu'île à la belle saison (900 000 v/an) inadaptée au site dans la configuration actuelle ;
- la qualité du paysage fortement atteinte par le mitage, par la banalisation de l'urbanisation et l'invasion des voitures ;

- la qualité des écosystèmes, qui se détériorent sous de nombreux aspects, avec une menace de perte à moyen terme du double tombolo et des salins par invasion marine.

Le 25 septembre 2012, un Comité de pilotage co-présidé par le préfet et le maire de Hyères a lancé concrètement la démarche d'OGS et l'élaboration d'un projet de territoire pour la presqu'île de Giens.

La commune, après avoir mené la phase de diagnostic en 2013, a lancé l'élaboration du programme d'actions.

La DML est associée à la démarche au même titre que les autres services de la DDTM. Elle porte donc, sur le territoire de l'OGS, l'ensemble des enjeux en matière de gestion du DPM décrits dans le présent diagnostic, et plus particulièrement ceux de protection et de valorisation du domaine.

***Le portage des  
enjeux de l'Etat en  
matière de  
préservation ou de  
valorisation du  
DPM ou au travers  
de l'OGS***



La presqu'île de Giens

## **VIII Le Parc National de Port Cros**

Le Parc national de Port-Cros (PNPC) est constitué de l'archipel des trois îles de Port-Cros, de Porquerolles et du Levant, entouré du littoral continental qui lui fait face et de l'espace maritime qui les borde.

Créé en 1963, il fut le premier parc national terrestre et maritime de France et représente le plus grand parc européen de par sa superficie couvrant 650ha. La série de **cartes 8** illustre le périmètre du parc.

De par sa renommée nationale et internationale, il doit faire face à une très forte affluence terrestre et maritime durant la saison estivale. Ce sont ainsi chaque année plus d'1,5 millions de visiteurs qui se rendent dans le parc, plus de 120 000 navires qui ancrent, et plus de 60 000 plongées qui s'y réalisent.

Le DPMn est donc soumis à de très fortes pressions quant à son occupation par le public.

Depuis le décret du 4 mai 2012, pris au terme d'une procédure de concertation avec les élus et la population, le parc national de Port Cros est composé d'une aire

***Les très fortes  
pressions  
d'occupations du  
DPMn du parc  
national de Port  
Cros***

***La nécessaire  
collaboration entre  
le PNPC et la  
DDTM pour  
l'occupation durable  
du DPMn***

d'adhésion (espace de développement durable) qui couvre le littoral varois depuis la commune de la Garde jusqu'à la commune de Ramatuelle, d'une aire maritime adjacente sur l'ensemble de la rade d'Hyères jusqu'à une distance de trois milles au Sud des îles et de deux cœurs (espace de protection de la nature), les îles de Porquerolles et de Port Cros.

La gestion du DPMn est assurée au sein du PNPC par la DML. L'enjeu de protection est majeur et entièrement partagé avec l'équipe du Parc.

Dans le cadre de l'élaboration de la charte, l'enjeu majeur de l'Etat en matière de gestion du DPMn est donc la prise en compte du domaine public maritime au travers des orientations retenues.

Ces orientations doivent bien entendu être compatibles avec la vocation naturelle du DPM, donc avec sa protection, mais également permettre d'assurer une meilleure qualité des espaces lorsque ces derniers sont exploités par une occupation humaine, ou de participer à un développement durable de son territoire en aire d'adhésion.

La DML, désignée au sein de l'équipe projet de la DDTM, comme responsable et chef du projet de charte a d'ores et déjà initié un travail de partenariat étroit avec le PNPC concernant l'encadrement des activités maritimes et littorales, que ce soit en mer ou sur le rivage.

Les architecte et paysagiste conseils de l'Etat ont également été intégrés à l'équipe projet de la DDTM pour apporter leur expertise sur les enjeux de l'Etat à mettre en avant au cours de cette phase.

La phase de diagnostic réalisée en 2012 a permis au comité de pilotage de retenir six ambitions :

1. Mettre en valeur et préserver le patrimoine naturel, culturel et paysager littoral, maritime et insulaire du parc national ;
2. Préserver la biodiversité et les fonctions des milieux naturels terrestres et marins ;
3. Soutenir un développement local durable, valorisant les potentialités du territoire et respectant des capacités ;
4. Promouvoir un aménagement durable et une mobilité apaisée ;
5. Préparer l'avenir en investissant sur la recherche, l'innovation et l'éducation au développement durable et en anticipant les évolutions du territoire ;
6. Développer une approche intégrée terre/mer par une coopération renforcée, une articulation des outils et une solidarité d'action entre acteurs.

L'année 2013 a vu l'élaboration d'une première version de la charte par un travail sur les orientations mené en ateliers thématiques autour des six ambitions.

Les services de la DDTM et la DML en particulier ont été associés à ce travail d'élaboration au travers de réunions spécifiques avec l'équipe du parc. Ils ont ainsi pu partager les grands enjeux de l'Etat sur ce territoire littoral, parmi lesquels ceux relatifs à la gestion du DPM.

Parmi ces derniers figurent en particulier la vitrine du territoire que représentent les plages et plus particulièrement celles concédées, et la problématique de l'érosion du

*L'élaboration de la charte du PNPC pour la protection du cœur de parc et un développement durable de l'aire d'adhésion*

*L'association de la DDTM à l'élaboration de la charte et le portage des enjeux en matière de gestion du DPMn*

*La gestion des plages, l'érosion du trait de côte, la gestion de l'espace maritime, le développement durable des espaces littoraux*

L'élaboration de chartes architecturale et d'insertion des bâtiments de plage a ainsi été retenue de concert entre la DML et le PNPC comme orientation.



La sur-fréquentation de l'île de Porquerolles

## **IX Les espaces naturels**

Le département du Var est caractérisé, et reconnu d'un point de vue touristique, par la qualité de ses paysages, la présence de nombreux espaces encore protégés de l'urbanisation et par ses atouts en matière de biodiversité.

Le département compte ainsi sur son littoral de nombreux « hot spots » de biodiversité. La série de **cartes 15** élaborée à partir de la base de données SILENE (Système d'Information et de Localisation des Espèces Natives et Envahissantes partagé entre l'Etat et les régions PACA et LR) présente ces points regroupant de nombreuses espèces protégées emblématiques du littoral varois et caractéristiques de la préservation de sa naturalité.

***Le littoral varois et ses hot spots de biodiversité***

Le Var a expérimenté au cours de ces 60 dernières années, nombre d'outils de protection sur son littoral.

Il compte ainsi plusieurs aires marines protégées comme répertoriés sur la **carte 8** et la série de **cartes 9** et de nombreuses ZNIEFF comme l'illustre la série de **cartes 10**.

***Les nombreux espaces naturels du littoral varois non consommés par l'urbanisation à préserver***

L'Etat a aussi développé dans le département une politique active de protection au titre de l'application de la loi de 1930, avec sur le littoral, de nombreux sites inscrits et classés figurés sur la série de **cartes 11**.

Enfin, comme vu précédemment, la loi littoral a été plus particulièrement traduite au travers des deux SCoT exécutoires de Provence Méditerranée et des cantons de Grimaud St Tropez en identifiant les divers espaces remarquables et coupures d'urbanisation à protéger.



## **IX-1. Les aires marines protégées**

Plus de 1700 km<sup>2</sup> des eaux bordant le littoral du Var sont classées en aires marines protégées (AMP) soit 10 sites Natura 2000 en mer (directives « oiseaux » et « habitat-faune-flore »), 4 attributions du DPM au Conservatoire du Littoral, un cantonnement de pêche, et le parc national de Port Cros. (cf chapitre VIII)

### **IX-1.1 Les sites Natura 2000**

Le Var compte 10 sites Natura 2000 marins, dont 6 sont considérés comme majoritairement marins et dont 1 est partagé avec le département des Bouches du Rhône.

Sept d'entre eux sont dotés d'un Document d'objectifs (DOCOB).

Ceux, de la Baie de La Ciotat partagé avec les Bouches du Rhône, des Embiez-Cap Sicié et de la corniche de l'Esterel ont leur DOCOB en cours d'élaboration.

La **carte 8** et la série de **cartes 9** illustrent la couverture du littoral varois par ces sites Natura 2000.

Les actes de gestion du DPM naturel prennent en compte la nécessité d'étudier les incidences des occupations dans les périmètres concernés.

Un formulaire simplifié d'étude des incidences sur le littoral a été bâti par la DML, de concert entre les deux bureaux littoraux chargés de la gestion du DPM et le bureau environnement marin chargé de l'instruction des demandes de travaux ou d'occupation au regard de la gestion des sites Natura 2000 et de la loi sur l'eau.

Les deux Bureaux Littoraux sollicitent ainsi systématiquement pour les autorisations individuelles ou celles relevant de procédures particulières, les documents d'incidences Natura 2000 nécessaires.

La prise en compte de cette obligation réglementaire et l'analyse des documents d'incidences sont grandement facilitées par la présence au sein de la DML du bureau environnement marin (BEM) chargé de la police des eaux littorales et de la qualité du milieu marin.

Le BEM est de plus placé sous l'autorité fonctionnelle et hiérarchique du DML Adjoint et au sein du service en charge la gestion du DPM, ce qui permet une prise en compte optimale et transversale des enjeux de protection des aires marines protégées du littoral varois.

L'enjeu de l'Etat en matière de gestion du DPMn dans le périmètre des sites Natura 2000 est donc d'assurer la protection des milieux concernés, et en cas de projets, d'en étudier leur acceptabilité au regard des atouts de biodiversité des sites sollicités.

***La prise en compte  
systématique des  
sites Natura 2000  
dans la préservation  
du DPMn ou  
l'acceptabilité des  
projets d'occupation  
au regard de leur  
biodiversité***

Pour contrer l'urbanisation galopante qui se déroulait dans le département limitrophe des Alpes Maritimes dans les années 60, à l'initiative d'André Malraux, très attaché au Var (il était marié à la fille du maire de Hyères) a été fondé le conservatoire du Littoral dans l'objectif initial de protéger le littoral varois.

***La gestion du DPM attribué au conservatoire du littoral participant des aires marines protégées***

Les propriétés du Conservatoire du littoral sont au nombre de 29. Elles figurent sur la série de **cartes 1**.

Pour quatre d'entre elles, le DPM terrestre et maritime a été attribué au Conservatoire, à sa demande, participant ainsi à la diversité et à la consolidation du réseau d'aires marines protégées sur le département.

Il s'agit des propriétés de Port d'Alon à St Cyr sur Mer, de l'archipel des Embiez, des Jardins du Rayol au Rayol Canadel, et du Cap Taillat qui figurent sur la série de **cartes 9**.

Au droit de ces quatre propriétés, la gestion du DPMn relève par conséquent de la co-responsabilité du conservatoire du littoral et du préfet, et dépend des projets d'exploitation retenus.

Sur les autres propriétés du Conservatoire du littoral, les enjeux de l'Etat en matière de gestion du DPM sont bien entendu la protection et la mise en valeur des sites acquis, ainsi que la réalisation des projets de gestion entrepris par le Conservatoire.

***La valorisation et la gestion du DPMn dans le cadre des projets de gestion du conservatoire du littoral***

Le conservatoire du littoral permet ainsi par ses acquisitions et les différentes conventions de gestion conclues avec les collectivités ou des tiers, de mieux valoriser et protéger le DPM naturel.

## **IX-2 Les sites classés ou inscrits**

Les sites classés ou inscrits au titre de la loi de 1930 couvrent une grande partie du littoral varois, comme illustré par la série de **cartes 10**.

Ainsi les espaces naturels caractéristiques du département font quasiment tous l'objet de ce type de protections.

C'est le cas des principaux massifs rocheux tombant dans l'eau, des lagunes, des marais salins.

Les enjeux en matière de gestion du DPM concernent, en plus de la biodiversité que renferment ces espaces, le patrimoine paysager et culturel qu'ils représentent.

Ces enjeux passent par un travail en collaboration avec le Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine (STAP) et l'inspection des sites de la DREAL, s'agissant de la faisabilité de certains projets ou de la gestion au quotidien des AOT individuelles.

***La gestion des occupations du DPMn au regard de la protection des sites en concertation avec le STAP et la DREAL***

### **IX-3. Les espaces remarquables et coupures d'urbanisation protégés au titre de la loi littoral**

Les SCoT de Provence Méditerranée et des cantons de Grimaud St Tropez ont identifié les divers espaces remarquables et coupures d'urbanisation au titre de l'application de la loi littoral.

Cette traduction a été réalisée sous forme littérale pour le SCoT Provence Méditerranée avec indication des espaces concernés (série de **cartes 5 + liste attachée**) et de manière plus territorialisée pour celui des cantons de Grimaud Saint-Tropez (série de **cartes 6**).

Pour ce qui concerne les trois communes de Roquebrune sur Argens, Fréjus et Saint-Raphaël non couvertes par un SCoT à ce jour, la DDTM et en particulier la DML pour la gestion du DPM, se servent par conséquent de l'étude de 1997, toujours d'actualité.

***La protection absolue du DPMn dans les espaces remarquables et coupures d'urbanisation au titre de la loi littoral***

Dans ces espaces, les objectifs de gestion du DPMn sont une pleine et entière protection, hormis des aménagements légers permis par l'article R146-2 du code de l'urbanisme et dont les destinations répondraient à celles autorisées par le CGPPP sur le DPM.

Ces dispositions peuvent entraîner une remise en cause de certaines utilisations du DPMn autorisées par le passé, comme déjà évoqué pour la plage de l'Almanarre à Hyères où il n'y aura plus de lots de plages.



La plage de l'Almanarre – les Salins - le tombolo de Giens - Hyères

### **X-1. Les AOT de mouillage individuel et les ZMEL**

Afin de pallier le manque de places de ports pour les navires, de résoudre le problème des mouillages illégaux sur corps morts et des mouillages forains susceptibles d'altérer l'état des herbiers de posidonies, la DDTM du Var a organisé dès 1999 des zones de mouillage individuel.

*Le manque de places de stationnement de bateaux*

Elle a ainsi créé, en collaboration avec la Préfecture maritime, 86 zones identifiées, dans lesquelles sont délivrées des AOT de mouillage. La DML gère un volume d'environ 1500 AOT qui ont rapporté à l'Etat 550K€ en 2012.

Par cette organisation et le nombre importants de mouillages dûment autorisés, le Var a été un département précurseur en France.

La série de **cartes 1** figure l'occupation du littoral varois par ces zones de mouillages, et celle des **cartes 12** illustre le nombre d'AOT délivrées par commune.

*La gestion des 86 zones de mouillage par la DDTM/DML*

L'enjeu majeur de l'Etat est de concilier cette occupation du DPM avec les contraintes écologiques et notamment la protection des herbiers de posidonies. Un travail de « révision » de ces zones a donc commencé afin de s'assurer du respect de ce principe.

Ce travail a démarré dans le cadre de la gestion du site Natura 2000 de la Corniche varoise au droit de la plage de Pampelonne à Ramatuelle et plus à l'ouest à l'Escalet. Il est mené de concert entre la DML et l'Observatoire marin du littoral des Maures, animateur du site.

Un enlèvement de l'ensemble des corps morts a ainsi été réalisé durant l'hiver 2013 et les points de mouillage ont tous été repositionnés hors les herbiers afin de les préserver.

*La protection des herbiers de posidonies vis à vis des mouillages*

Chaque année, la DML mène une action de nettoyage de fonds marins sur une commune du littoral. Cette campagne qui s'étale sur quelques jours a pour objectif de retirer des fonds les corps morts illégaux qui peuvent polluer une zone prédéterminée. Elle est menée grâce aux moyens nautiques de la cellule opérationnelle de la DML, en collaboration avec les services communaux, le service des phares et balises de la direction interrégionale de la mer (DIRM) de Méditerranée, et la gendarmerie maritime. Médiatisée, elle a un objectif pédagogique vis-à-vis du public.

Néanmoins, la politique de l'Etat est d'inciter les communes à prendre son relais par la création de zones de mouillage et d'équipement léger (ZMEL) qui permettent en plus des mouillages à l'année, de réserver 25 % des emplacements à des navires de passage.

*la création de ZMEL par les collectivités et leur accompagnement par la DDTM/DML dans les procédures*

En application de la stratégie de l'Etat en matière de mouillage des navires de plaisance en Méditerranée, la création de ZMEL nécessite que soient menées des réflexions à une échelle supra communale (bassins de plaisance) qui doivent être intégrées lors des travaux d'élaboration des chapitres individualisés des SCoT valant SMVM.

Actuellement il existe trois ZMEL dans le Var à Six-Fours les Plages, Cavalaire et Saint-Raphael.

Des projets sont en cours ou envisagés à Sainte-Maxime, Grimaud, Hyères...

## **X-2. Les occupations sous-marines**

36

Le département du Var connaît diverses sollicitations pour l'utilisation du sol de la mer.

Il a été ainsi accordé ces dernières années en particulier deux digues sous-marines au droit des plages de La Capte à Hyères et de Cavalière au Lavandou, destinées à briser les houles et ainsi lutter contre l'érosion desdites plages.

Les demandes en cours concernent un récif artificiel à but scientifique, expérimental et pédagogique (projet REMORA), un observatoire scientifique des neutrinos et du milieu sous-marin (projet MEUST), une plateforme d'essais et de tests de matériels d'exploitation off-shore (projet AbyeSea).

Ces deux derniers projets sont par ailleurs situés au delà de la limite des eaux territoriales, nécessitant outre des procédures de concessions d'utilisation du DPM, la mise en œuvre de la nouvelle procédure d'autorisation d'occupation de la zone économique exclusive.

Cette procédure introduite par le décret du 10 juillet 2013, n'avait encore jamais été appliquée et a incombé à la DDTM/DML sous l'autorité du préfet maritime.

Ces projets, subventionnés par le FEDER, et pour AbyeSea, en sus par la Caisse des dépôts et consignations, représentent des enjeux forts pour la DDTM/DML en matière de procédures à mener dans des délais permettant les financements publics sus-visés et leur mise en œuvre.

Ces projets nécessitent également une expertise particulière de la DDTM/DML que ce soit en matière de gestion du DPM et du plateau continental, ou pour l'évaluation de leurs impacts sur le milieu marin en application de la loi sur l'eau.

Les projets de récifs artificiels sont de plus en plus nombreux et portés par les collectivités, voire par des associations de pêcheurs ou de plongeurs.

L'intérêt public et général reste bien entendu le premier critère d'acceptabilité de ces projets sur le DPMn.

## **X-3. Les concessions de cultures marines**

Les cultures marines se sont développées dans le Var en rade de Toulon au large de La Seyne-sur-Mer et de St Mandrier sur Mer. Elles représentent une activité économique intéressante pour le département, qui a su peu à peu se structurer.

Dans la Baie du Lazaret, on compte 41 concessions de parcs en eau :

- 15 piscicultures marines dont 9 exploitées ;
- 26 conchylicultures (moules et huîtres) dont 20 exploitées ;

Le terre-plein de la Petite mer à La Seyne compte 6 bâtiments de purification et une coopérative comprenant des locaux de conditionnement de poissons et des locaux d'avitaillement.

La Baie de Balaguier compte 3 concessions de parcs en eau.

La Piastre, au large de Saint-Mandrier compte 2 concessions de piscicultures marines.

En application des codes rural et des ports maritimes, la DML a en charge la gestion de cette activité (concessions, conditions sanitaires, professionnels...).

Conformément aux orientations interministérielles de préservation des filières primaires, la DML assure ainsi un suivi particulier de cette activité que l'Etat entend protéger en rade de Toulon contre une expansion du portuaire dédié à la plaisance et

*Les occupations sous-marines du DPM sollicitées de plus en plus nombreuses et variées*

*Les projets situés en ZEE impliquant des procédures complexes instruites par la DDTM en sus de celles relatives à la gestion du DPM*

*L'expertise de l'Etat quant à l'acceptabilité des projets sous-marins*

*La protection du DPMn pour la pérennité et le développement des cultures marines*

*Les concessions de cultures marines sur le DPMn*

soutenir quant à son développement.

L'ensemble des installations nécessite des autorisations d'occupation du DPM sous forme de concessions et représentent par conséquent un enjeu fort pour l'Etat en termes de gestion du DPM.

La DML doit en outre assurer le suivi de l'élaboration du Schéma professionnel des cultures marines dans le Var et contribuer à l'élaboration et à la validation du Schéma Régional de Développement de l'Aquaculture Marine qui restent à élaborer.

Le **schéma des structures** est un document obligatoire élaboré par les professionnels, sous l'avis de la commission des cultures marines et approuvé par arrêté du préfet en vue d'organiser aux plans spatial, des techniques, des espèces, des structures d'entreprises (...), ces métiers pour l'occupation du DPM sous forme de concessions..

Il vise notamment à définir la politique d'aménagement des exploitations de cultures marines et permet de contribuer à la viabilité économique des entreprises. Ces schémas doivent concerner toutes les activités d'aquaculture marine existante au sens de l'article L 311-1 du code rural et de la pêche maritime (conchyliculture, pisciculture, algoculture...).

Le principe d'un **Schéma Régional de Développement de l'Aquaculture Marine (SRDAM)** est issu de la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche du 27 juillet 2010. Cette loi prévoit que devront être recensés, dans chaque région du littoral métropolitain, les sites existants et les sites propices au développement de l'aquaculture marine (conchyliculture, pisciculture marine et autres cultures marines).

Ces schémas adoptés par arrêté des préfets de région, devront être pris comme référence lors de l'instruction des actes de gestion relatifs aux autorisations d'exploitation de cultures marines. Ils devront également être pris en compte dans l'élaboration des futurs documents stratégiques de façade du plan d'actions pour le milieu marin (PAMM).

Ce deux schémas représentent par conséquent des enjeux forts en matière de gestion du DPMn pouvant être mis à disposition des cultures marines.

*L'élaboration du schéma des structures et du schéma régional de développement de l'aquaculture marine*



L'anthropisation du littoral varois s'est accompagnée d'un nombre important d'occupations individuelles du DPM naturel trop souvent sans que des autorisations aient été sollicitées auprès de l'Etat.

Ces occupations se sont faites soit en zones urbanisées, soit dans des zones protégées mais bâties faisant l'objet d'un classement naturel.

En réaction, l'Etat dans le Var, depuis ces 20 dernières années n'a plus accepté ni ne tolère de nouvelles occupations sans lien avec la mer et hors intérêt général ou public. Il encadre strictement certaines catégories d'occupations existantes.

Comme vu au chapitre VI, cette option a en effet été retenue au profit d'une solution de contentieux systématiques trop mobilisatrice en termes d'effectifs et de moyens.

Ces occupations concernent des constructions, liées à des habitations, qui revêtent un caractère économique pouvant représenter un enjeu en termes d'activité touristique et d'emplois, ou encore des occupations relatives à l'utilisation de bateaux.

Ce système s'accompagne systématiquement dans les 600 AOT délivrées d'une clause de libération du DPM et d'une redevance qui a été fixée par un barème arrêté avec la DDFIP.

De par le caractère individuel, précaire et révocable conféré par le CGPPP aux autorisations d'occupation du domaine public, la clause de libération du DPM s'applique donc de manière systématique en cas de cession du bien ou de cessation de l'activité générant l'occupation, de décès du titulaire, de vétusté constatée des ouvrages pouvant poser des problèmes de sécurité ou d'intégration paysagère.

Pour permettre au titulaire de libérer le DPM, une dernière AOT dite conservatoire lui est délivrée lui laissant un délai adapté pour procéder aux démolitions nécessaires.

Dans le cas où l'occupant n'exécute pas la démolition des ouvrages demandée, l'occupation maintenue fait l'objet d'un PV de contravention de grande voirie qui est ensuite transmis au tribunal administratif pour condamnation.

Il reste que dans la très grande majorité des cas, la libération du DPM se déroule à l'amiable.

Cette doctrine a fait l'objet d'un courrier circulaire du Préfet aux notaires et aux représentant de la FNAIM, du Var en date du 13 décembre 2013.

L'**annexe 3** figure le bilan annuel des procédures contentieuses, et des actions de libération du DPM.

Depuis 2002, 284 installations ont été supprimées à l'amiable, libérant 19 097m<sup>2</sup>. 69 installations représentant 13 875m<sup>2</sup> l'ont été suite à action de justice.

Une vingtaine de recours contre des AOT à caractère conservatoire sont en cours de procédure.

La DDTM du Var gère sur le fondement de cette doctrine quelques 600 titres d'occupation sur le DPM terrestre qui rapportent environ 950k€ par an.

La DDTM/DML verbalise systématiquement les « nouvelles » occupations sans droit ni titre qu'elle est en mesure de repérer sur le DPM naturel.

***L'arrêt de l'occupation du DPM pour des utilisations non autorisées par le CGPPP***

***L'occupation « historique » du DPM***

***La gestion des 600 AOT individuelles sous condition systématique de libération du DPM à échéance***

***La verbalisation et la poursuite des occupants sans titre***

Les ouvrages sans titre peuvent être estimés à un volume « roulant » d'une cinquantaine.

*Les ouvrages sans titre ni maître*

Depuis 2002, 78 procès-verbaux de contravention de grande voirie ont été dressés. 53 contentieux initiés par la DDTM ou résultant de recours contre refus d'autorisation sont ainsi en cours.

Il est à noter que de nombreuses personnalités riveraines du DPM sont titulaires de titres d'occupation : le Roi de Suède à Sainte-Maxime, le Grand Duc du Luxembourg à Bormes les Mimosas, les héritiers Ricard possédant deux îles (Embiez et Bendor), des industriels renommés et artistes résidant autour du golfe de St Tropez ou en d'autres points du littoral varois. Cette présence de notoriétés diverses peut entraîner une gestion délicate et parfois plus longue.

Les occupations individuelles représentent donc un enjeu très fort pour l'Etat et la DDTM du Var en matière de gestion du DPM naturel.

De fait, la reconquête du caractère naturel du littoral passe en grande partie par une libération au coup par coup du DPM, et dès lors par un travail de longue haleine, au quotidien, qui peut être qualifié de « chirurgical », par la délégation à la mer et au littoral.

*La reconquête du DPMn*

Cette gestion nécessite pour chaque renouvellement d'AOT que soit constatée sur site l'occupation réelle du DPM, notamment quant au maintien de sa nécessité, son état de vétusté, ou qu'aucun autre aménagement n'ait été réalisé en sus. Elle est donc mobilisatrice en moyens et en temps.

Cette présence sur le terrain est aussi indispensable à titre pédagogique, afin de dissuader toute nouvelle occupation « sauvage » à caractère individuel.

Les occupations individuelles dans le Var peuvent être classées en 3 grandes catégories d'ouvrages :

- liés à des habitations ;
- liés à des activités économiques ;
- liés à l'utilisation de bateaux.

L'**annexe 2** et la série de **cartes 12** illustrent le volume d'AOT délivrées pour ces ouvrages, par commune et par catégorie.

**Les ouvrages liés à des habitations** concernent en général des escaliers, terrasses, piscines, solarium, parties d'habitation difficilement dissociables du bâti, une défense contre la mer pour un bien particulier ...

*Les 300 AOT liées à des habitations*

Au sens du CGPPP, ces ouvrages n'ont pas leur place sur le DPM naturel mais pour la plupart ont été réalisés il y a plusieurs décennies et sont difficilement dissociables des constructions réalisées en limite du DPM.

Ils représentent environ 300 AOT pour une surface d'occupation de 79 300 m<sup>2</sup>.

**Les ouvrages liés à des activités économiques** concernent en général des terrasses de restaurants, d'hôtels, des parties de bâtiments...

*Les 29 AOT liées à des activités économiques*

Le département du Var a vu se développer nombre d'activités économiques à vocation touristique sur son littoral, avec des empiètements d'installations sur le DPMn, très souvent sans lien avec la mer. Cela concerne plus particulièrement les activités de restauration et d'hôtellerie.



Considérant l'impact économique, notamment en termes d'emploi de l'activité touristique, la doctrine a consisté à « régulariser » de manière temporaire ces occupations en délivrant des AOT, mais avec une **clause commune de libération du DPMn, donc de démolition des ouvrages, à la cessation d'activité ou en cas de cession.**

Dans ce cadre particulier, 3000 m<sup>2</sup> de surface bâtie occupant le DPMn ont été démolis ces 20 dernières années, concernant pour certaines, des établissements de renom.

Ainsi, sont en cours de procédure de démolition, la 2ème phase concernant l'hôtel 3 étoiles des Roches au Lavandou, une partie de la terrasse avec piscine de l'hôtel trois étoiles La Calanque à Cavalaire et la démolition d'une boîte de nuit Le Saint-Hilaire à Sainte-Maxime.

Les ouvrages à caractère économique représentent environ 29 AOT pour une surface d'occupation du DPMn de 50 012 m<sup>2</sup>.

**Les ouvrages liés à l'utilisation de bateaux concernent en général des ports abris, des garages à bateaux, des pontons d'accostage, les rampes de mise à l'eau...**

*Les 325 AOT liées  
à l'utilisation de  
bateaux*

Des AOT ont « régularisé » ces ouvrages dans la mesure où ils ont un lien avec la mer et qu'ils présentent un intérêt car permettant tant l'accès à la mer que l'amarrage de navires, alors que le département du Var connaît une pénurie importante de places de ports.

Dans ces cas d'espèce, le critère premier est la possession d'un navire par le titulaire. En ce sens, il doit fournir titre de navigation (l'immatriculation), acte de francisation et attestation d'assurance.

Concernant le cas particulier des pontons fixes pouvant avoir un impact certain dans le paysage, sur l'érosion éventuelle du site, il est demandé progressivement aux titulaires d'assurer le remplacement de ces ouvrages par des dispositifs amovibles, à retirer pendant la période hivernale.

De nouveaux pontons ne sont pas autorisés à titre individuel. Ils ne peuvent l'être que lorsque leur intérêt peut s'avérer d'intérêt général ou public.

Un projet intermodal de création d'un ponton sur la commune de Grimaud permettant l'accostage de navettes publiques permettant de desservir le golfe de St Tropez, en prise directe avec un parking, une piste cyclable et une ligne de bus est ainsi à l'étude,

Ces ouvrages représentent environ 325 AOT pour une surface d'occupation de 49 023 m<sup>2</sup>.

**Les AOT liées à des canalisations, pompes en mer, rejets, pour particuliers ou établissements divers sont au nombre de 37 pour une occupation de 86 708 mètres linéaires.**

*Les 37 AOT pour  
canalisations*

Ces ouvrages ne sont pas tous titrés. Leur inventaire sur le DPM reste à finaliser

Exemples d'AOT et de libération du DPM à leur échéance



AOT pour un appontement individuel



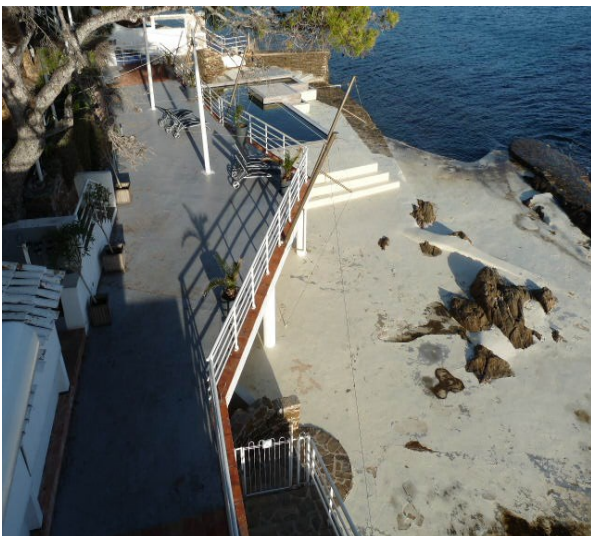
après libération du DPM



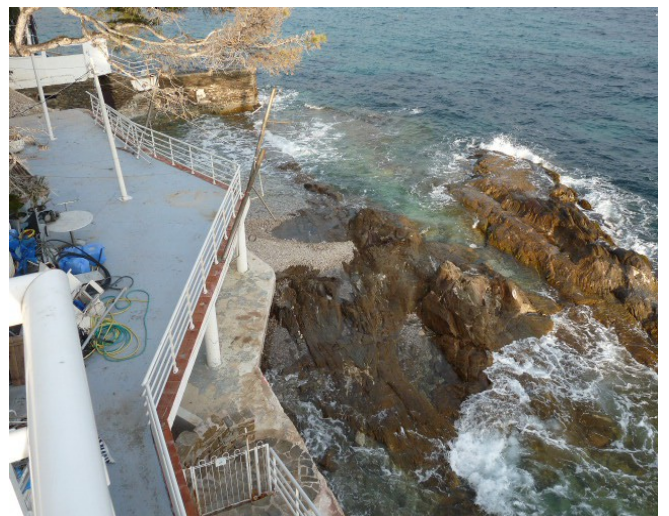
AOT pour escalier



après libération du DPM



AOT pour terrasse et piscine d'un hôtel



après libération du DPM

## **XII Le libre passage le long du littoral et son libre accès**

**La servitude de passage le long du littoral**, servitude de droit au titre de l'article L160-6 du code de l'urbanisme, appelée communément Sentier du littoral, est tout autant largement sollicitée par les usagers randonneurs que jugée contraignante par nombre des propriétaires privés concernés.

***La mise en œuvre de la servitude de passage le long du littoral***

Malgré tout, sa mise en œuvre a pu se faire, pendant les 15 premières années, assez facilement sur des sections ne présentant pas trop de difficultés. Après aménagement, leur gestion a été systématiquement reprise par les communes et pour les sections du secteur toulonnais par la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, et ce sur la base de conventions entre l'Etat et les collectivités.

Ainsi, sur les 432 km de linéaire côtier, 280 km sont accessibles à ce jour, soit 65 % du linéaire côtier. 173 km le sont grâce à la servitude de passage.

Sachant qu'en raison de la topographie sous forme de falaises, 87km ne pourront jamais être ouverts au public, il reste à instaurer dans le Var environ 70 km de servitude de passage. (Voir série de **cartes 16**)

Ces bons chiffres sont cependant à nuancer en raison du problème d'instabilité des falaises, général sur les communes du littoral, qui pose de grandes difficultés quant aux travaux nécessaires à la mise en sécurité du public. De nombreuses sections du sentier littoral ont dû être fermées par les maires au titre de leur pouvoir de police, dans l'attente de projets de sécurisation.

***Les nombreuses sections du sentier littoral fermées pour raisons de sécurité***

Il est donc à noter que le frein mis par l'Etat sur les investissements relatifs à cette servitude ne permettra plus désormais de résoudre ces problèmes à court terme.

En effet, depuis 2012, le Ministère de l'Ecologie, a retiré de ses priorités, les crédits nécessaires aux études et travaux relatifs à la mise en œuvre de la servitude de passage en métropole, posant des problèmes pour la poursuite des marchés et études engagées, pour des sections restant à ouvrir ou aménager.

La DDTM du Var avait encore à l'étude en 2013, 6 sections pour un linéaire de 14,4km.

Il reste sur le département 53,8 km non encore étudiés.

***Les 50 derniers km de sentier littoral à étudier***

Ces dernières années, la DML, en charge de cette servitude, s'est trouvée confrontée à devoir étudier des secteurs extrêmement sensibles pour les raisons suivantes : accessibilité et instabilité des falaises, propriétés closes de mur en bordure immédiate de la mer, riverains « sensibles » en raison de leur statut social ou politique, zones militaires nombreuses, opposition quasi systématique des propriétaires concernés, absence ou contestation de la limite du DPM, espaces particulièrement sensibles et protégés au titre de la loi littoral, sites classés.

La servitude relève du bureau d'appui technique et budgétaire de la DML au sein du service Domaine public maritime et environnement marin. Ce bureau travaille ainsi en étroite collaboration avec les deux bureaux littoraux chargés de la gestion du DPM.

Dans ce cadre, il est systématiquement profité du renouvellement de titres d'occupation du DPM, des demandes d'avis sur permis de construire, de la reconstruction de murs de clotures et/ou de soutènement (voir chapitre XIII ci-après) en limite de DPM pour faire reculer leur ré-implantation de 3 mètres et mettre ainsi en œuvre la servitude de passage longitudinale.

**Concernant l'accès transversal au sentier littoral**, ce dernier représente également un enjeu fort dans certaines parties de la côte où le littoral n'est pas accessible sur plusieurs km.

Deux outils principaux sont disponibles : la servitude littorale, prévue au code de l'urbanisme et l'emplacement réservé pour création de voie à l'initiative de la commune.

La servitude transversale obéit à des critères très restrictifs, à savoir qu'elle ne peut être instituée que sur les voies et chemins privés d'usage collectif existants, à l'exception de ceux réservés à un usage professionnel et en l'absence de voie publique située à moins de 500m et permettant l'accès au rivage.

Il peut ainsi être cité l'exemple la plage de l'Estagnol sur la commune de Bormes les mimosas, longue de plusieurs km, mais qui n'est pas accessible librement depuis la voie publique, les seuls accès ne pouvant se faire qu'au travers de propriétés privées moyennant paiement.

De surcroît, cette plage borde la plage de Cabasson et le site national du fort de Brégançon.

Cet enjeu particulier doit pouvoir trouver sa réponse dans le cadre de l'association de la DDTM à l'élaboration des PLU et notamment au travers ds phases de diagnostics.

***La mise en œuvre de la servitude à l'occasion des avis du gestionnaire de DPM sur les demandes de permis de construire, de la reconstruction des murs de clôture***

***La mise en œuvre de la servitude transversale***



### **XIII Les risques et phénomènes naturels sur le littoral**

Le littoral varois est ponctué par ses îles, ses presqu'îles et ses golfes.

De l'ouest à l'est, il est composé de falaises calcaires et de différentes baies jusqu'au Cap Sicié, puis d'une alternance d'avancées rocheuses et de golfes en terrain cristallin, avec des fleuves côtiers à régime méditerranéen comme le Gapeau, la Giscle, l'Argens et le Reyran.

Les côtes rocheuses tourmentées du littoral possèdent également, en fond des baies, des criques et de grandes plages de sable.

Les parties rocheuses peuvent être estimées à environ 97 km, soit 22 % du littoral et les plages à 92 km soit 20 % du linéaire côtier.

Le littoral varois est soumis à plusieurs risques et phénomènes naturels : mouvements de terrain en falaises, submersion marine et/ou inondations des plaines côtières et des plages, érosion de la quasi totalité du trait de côte.

Il est également soumis au risque de feux de forêts.

Les séries de **cartes 13 et 14** illustrent la prise en compte de ces divers risques et phénomènes.

#### **XIII-1 Les mouvements de terrain**

Les mouvements de terrain conduisant à des instabilités de falaise sont dus à la morphologie et à la géologie de la falaise, mais aussi au phénomène d'érosion par travail de sape de la mer lors du déferlement des vagues.

D'après le BRGM, les instabilités de falaises présentent un aléa fort sur 10% de la côte, moyen sur 17%, faible sur 13% et insignifiant sur le reste, soit 60% ; le risque le plus important se situe essentiellement dans la partie Ouest du département.

Ce risque est relativement bien pris en compte sur le littoral lorsque les communes sont couvertes par un PPR.

Il n'en demeure pas moins que le littoral connaît de plus en plus de cas de mouvements de terrain concernant les propriétés bâties en limite du DPM, la plupart du temps dus à l'érosion causée par les assauts de la mer.

Il peut être cité les secteurs de Magaud sur les communes de Toulon et La Garde, ceux de Bandol, Sanary...

Les propriétés concernées sont dans leur majorité clôturées côté DPM par des murs de soutènement qui sont par conséquent exposés aux assauts de la mer et aux phénomènes d'érosion induits.

Cette situation entraîne dans de plus en plus de cas, la dégradation de ces ouvrages et des phénomènes de déstabilisation des propriétés.

Ce phénomène soulève la question de la reconstruction de ces murs en limite du DPM, avec en corollaire l'enjeu de l'instauration de la servitude de passage telle

***Le risque de mouvement de terrain et l'érosion du trait de côte de plus en plus présents sur le littoral***

***Les propriétés bâties sur le littoral qui souffrent de l'érosion***

***Les murs de soutènement et de clôture qui s'affouillent sous l'effet de la mer***

qu'évoquée supra .

En effet, cette servitude impose que le libre passage du public soit assuré dans une bande de 3 mètres à l'intérieur des propriétés. Aussi, la reconstruction des murs de clôture ou de soutènement n'est autorisée par la DML dans le département qu'à cette condition.

***Le recul de 3 m pour la reconstruction des ouvrages afin de mettre en œuvre la servitude de passage***

Un des enjeux en matière de gestion du DPM est donc la position qui est à adopter pour la reconstruction des murs de soutènement des propriétés bâties en amont du DPM.

### **XIII-2 L'érosion du trait de côte**

Le phénomène d'érosion du trait de côte est prégnant sur l'ensemble du littoral national et sur celui du Var.

Accru ces dernières années, il est dû à l'élévation du niveau des mers et océans, à des phénomènes climatiques de plus en plus violents et récurrents, ainsi qu'à une urbanisation forte de la côte qui a créé en de nombreux endroits des points durs qui ne permettent plus l'amortissement des houles par un système dunaire.

***Le risque d'érosion et le recul du trait de côte***

Concernant l'urbanisation, il est à souligner le rôle néfaste des murs clôturant les propriétés riveraines du DPM, ne permettant plus l'amortissement des houles qui par réflexion sur ces murs, emporte le sable des plages dans la mer.

Un des moyens de lutte contre l'érosion des plages est la reconstitution de cordons dunaires afin de retrouver un système naturel d'échanges hydrosédimentaires. C'est l'un des principaux objectifs du schéma d'aménagement de la plage de Pampelonne et une solution qui serait à mettre en œuvre concernant le tombolo de l'Almanarre à Hyères, avec sa route du sel et sa dune qui chaque hiver subissent les assauts de la mer .

***La reconstitution des cordons dunaires sur les plages***

La reconstitution de cordon dunaire doit devenir un enjeu partagé entre l'Etat et les communes pour la gestion des plages, et être mis en œuvre à chaque fois que la situation morphologique des plages s'y prête. Cette orientation pourrait ainsi être reprise dans le chapitre individualisé valant SMVM.

Les herbiers de posidonies jouent également un rôle important dans l'atténuation des houles. L'objectif légal de protection n'en est donc que plus important.

Le maintien des banquettes de posidonies hors saison estivale, qui permet l'amortissement des fortes houles en évitant que la mer ne remporte le sable, est désormais pratiqué par la quasi-majorité des communes du littoral qui ont pris conscience de ce rôle particulier.. Les mattes mortes constituant une espèce protégée, la question de leur devenir et de leur valorisation pendant la saison estivale est toujours pendante. La DREAL PACA a saisi le Ministère de l'Ecologie sur ce sujet afin qu'une position pérenne puisse être tenue par les services de l'Etat.

***Le maintien des banquettes de posidonies hors saison estivale et leur gestion durable pendant les saisons balnéaires***

Par ailleurs, ces phénomènes vont imposer dans les années à venir une plus grande protection des biens et activités contre les assauts de la mer.

Ces derniers nécessiteront donc soit des délocalisations en arrière du littoral, soit des opérations lourdes de protection.

Des expérimentations de digues immergées destinées à amortir les houles ont été mises en oeuvre au droit des plages de La Capte à Hyères, (2011) et de Cavalière au Lavandou (2013). Ces ouvrages, de par leur vocation expérimentale, et leur implantation sur le DPM, ont fait l'objet d'autorisations d'occupation temporaire du DPM naturel et de déclarations au titre de la loi sur l'eau.

*L'expérimentation et l'acceptabilité des divers procédés destinés à lutter contre l'érosion du trait de côte au regard des atouts de biodiversité*

Il a pu être constaté des résultats positifs concernant la digue immergée à Hyères avec un ré-engraissement naturel de la plage de La Capte.

Concernant la digue implantée au Lavandou en 2013, les premiers retours d'expérience pourront intervenir en fin de saison hivernale 2014.

Il est à noter le procédé d'armatures transversales également expérimental, qui vient d'être autorisé pour la stabilisation de la plage des Canebiers à St Tropez et qui devrait être mis en oeuvre dans les mois qui viennent.

Un des enjeux de l'Etat est donc celui de l'acceptabilité des divers procédés destinés à lutter contre l'érosion du trait de côte au regard des atouts de biodiversité attachés aux espaces littoraux, que ces dispositifs soient mis en oeuvre sur le DPM, en mer ou à terre.

Le recul du trait de côte est un enjeu majeur pour l'Etat. Il fait l'objet d'une stratégie nationale développée par le Ministère de l'Ecologie.

Cette stratégie passe tout d'abord par une meilleure connaissance du phénomène d'érosion du littoral, des sites touchés ou susceptibles de l'être à court et moyen terme.

*La stratégie nationale de gestion du trait de côte*

Afin de répondre à cet objectif, le MEDDE a lancé un travail de cartographie du littoral, qui permettra, pour le département du Var, d'avoir une vue globale du phénomène, au-delà des sites, déjà repérés au coup par coup, et de la partager avec les collectivités, responsables de l'aménagement du territoire.

*La connaissance du phénomène de recul du trait de côte*

Un des moyens envisagés dans une perspective de gestion durable du trait de côte est la délocalisation des biens et activités en arrière littoral afin d'assurer leur pleine protection et leur pérennité.

Afin de tester cette hypothèse, un appel à projet national a été lancé par le Ministère de l'Ecologie en 2012.

*La cartographie du littoral au regard du risque d'érosion*

La commune de Hyères a été retenue parmi les 6 lauréats, pour la zone du Ceinturon. L'Etat, par l'intermédiaire de la DDTM et de la DREAL, accompagne le projet pour le Ministère.

Vu les enjeux majeurs en matière de gestion du DPMn, la Délégation à la mer et au littoral est responsable de l'équipe projet constituée par la DDTM et en assure le rôle de chef de projet.

*l'appel à projet national pour des démarches expérimentales de relocalisation des biens et activités*

Après une phase de diagnostic en 2013 et d'études scientifiques par le BRGM début 2014 quant aux évolutions, passées et à venir, du trait de côte, le projet entrera dans la phase d'élaboration de propositions de scénarii en fin d'année.

Le projet de relocalisation des biens en activités de la zone du Ceinturon à Hyères constitue un enjeu fort pour l'Etat dans la gestion du DPM, en ce qu'il pourra servir d'exemple et de voie à suivre pour d'autres espaces littoraux du département.

*Le projet de relocalisation des biens et activités de la zone du Ceinturon à Hyères*

Le phénomène d'érosion du trait de côte fait l'objet d'autres études diligentées, notamment par le syndicat Mixte du SCoT Provence Méditerranée pour l'élaboration du chapitre individualisé valant SMVM en sus de celle lancée par la commune de Hyères visée supra, auxquelles l'Etat est également associé.



### **XIII-3 Le risque de submersion marine**

La submersion marine est une inondation temporaire de la zone côtière par la mer dans des conditions météorologiques et marégraphiques sévères. Elle concerne la quasi-totalité du littoral et notamment les plaines côtières où un cumul peut se produire avec le phénomène d'inondation provenant des fleuves.

Une étude de la vulnérabilité du littoral vient d'être confiée au CEREMA Méditerranée, pour toute la région PACA, en vue de connaître les aléas et de hiérarchiser l'élaboration des plans de prévention des risques littoraux.

*La connaissance  
du risque de  
submersion marine*

Deux TRI (Territoires à risques importants au sens de de la Directive inondations) ont été délimités dans le département du Var. Il s'agit des TRI de Toulon-Hyères et celui de l'Est Var . Ils recouvrent une bonne partie du littoral. Des cartes de submersions marines ont été élaborées pour trois types d'évènements : les submersions fréquentes, moyennes et extrême avec ou sans réchauffement climatique.

*l'élaboration de  
PPRLittoraux*

Si, à ce jour, aucun PPRL littoral n'a été mis en œuvre dans le département, le PPRI Argens prend néanmoins en compte la submersion marine dans l'emprise de la zone inondable de l'Argens.

Afin de mieux connaître les effets des divers ouvrages existants, une action du Programme d'actions de prévention des inondations (PAPI) d'intention Argens a pour but d'étudier les conjonctions entre les crues du fleuve et la submersion marine pour ensuite tenter de concilier au mieux les objectifs d'écoulement des eaux débordées de l'Argens, la protection contre les risques littoraux, la fréquentation des lieux (notamment touristique), la remontée du biseau salé.

Le projet de relocalisation des biens et activités de la zone du Ceinturon prend également en compte dans ses hypothèses la conjugaison des risques de submersion et d'inondation.



### **XIII-4 Le risque inondation**

Les principaux fleuves côtiers du département sont couverts par un plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) ou sont sur le point de l'être.

Le risque inondation, est ainsi pris en compte dans la gestion du DPMn depuis de nombreuses années.

Il impose le maintien de la vocation naturelle du DPM afin de permettre plus particulièrement l'écoulement naturel des fleuves côtiers à leur embouchure, notamment en cas d'inondations terrestres, et que ces derniers puissent participer naturellement à l'apport de sédiments nécessaires à l'engraissement des plages. Cela évite également l'atteinte aux biens voire des personnes en l'absence d'occupations notamment hivernales.

La **carte 14** de l'EAIP (enveloppe approchée des inondations potentielles) donne un aperçu des zones du littoral concernées par le risque inondation.

*La conservation du DPM naturel à l'embouchure des fleuves côtiers afin d'assurer leur écoulement, particulièrement en cas d'inondations*

### **XIII-5 Les phénomènes d'ensablement**

Le processus naturel de transport de sédiments par les fleuves semble avoir été fortement perturbé ces dernières années par l'urbanisation et la création de divers ouvrages sur le littoral : ports, digues, épis...

Ces derniers, associés à une courantologie maritime complexe et mal connue, semblent être à l'origine ou participer de nombreux problèmes d'ensablement constatés en mer et plus particulièrement au droit ou à l'entrée des ports qui ont été créés plus ou moins loin des embouchures de fleuves.

Ces phénomènes sont ainsi relevés au droit des ports de La Londe, Grimaud, Sainte-Maxime, Cogolin... et nécessitent de plus en plus régulièrement des interventions de dragage sur le DPM naturel.

Ils exigent par conséquent une meilleure connaissance, sur les causes des phénomènes observés permettant d'envisager des solutions adaptées à mettre en œuvre.

Une étude est envisagée par la communauté de communes du Golfe de St Tropez en matière de courantologie, destinée à mieux comprendre ces phénomènes.

L'Etat, pour sa part, vient de lancer une étude en groupement de commandes avec la commune de La Londe Les Maures afin de déterminer les causes d'ensablement du port Miramar situé à proximité du fleuve Maravanne.

L'enjeu pour l'Etat est par conséquent de parvenir à une meilleure connaissance des phénomènes d'ensablement afin d'être en capacité d'autoriser ou non des solutions de gestion.

*Une meilleure connaissance des phénomènes d'ensablement aux embouchures de fleuves, au droit des ports*

**En synthèse, l'ensemble de ces risques et phénomènes naturels touchant le littoral** renvoie à deux questions à forts enjeux :

- la première porte sur la gestion des espaces urbanisés concernés par les risques et phénomènes naturels et leur avenir, selon les solutions possibles de protection ou de délocalisation des biens et activités ;
- la seconde porte sur la poursuite de l'urbanisation des espaces qui sont au contact direct de la mer et qui sont ainsi directement exposés aux risques et phénomènes visés supra.

***La question de la gestion des espaces urbanisés au regard des risques et phénomènes naturels touchant le littoral***

Ces questions représentent par conséquent des enjeux majeurs pour l'Etat au regard du recul du trait de côte, de ses missions régaliennes de protection des populations et de prévention des risques, et de son rôle dans l'association à l'élaboration des divers documents de planification.

***La question de la poursuite de l'urbanisation des espaces littoraux en contact direct avec la mer***

Si le rôle des SCoT et des PLU est essentiel pour garantir la mise en œuvre des solutions à apporter, une présence forte des services de l'Etat est nécessaire pour inciter les collectivités à s'impliquer dans des choix d'aménagement et de protection ainsi adaptés et à anticiper les évolutions plausibles.

***Le rôle des SCoT et PLU***

Ces questions importantes nécessitent en effet qu'elles soient partagées de manière étroite et concertée avec les collectivités territoriales responsables de la planification et de l'aménagement du territoire.

***Le partage et la concertation avec les collectivités***

Elles nécessitent des diagnostics partagés entre l'Etat et les collectivités, sur les territoires concernés, et bâtis sur un ensemble des données, disponibles ou à collecter, concernant l'ensemble de ces phénomènes et risques.

***Les diagnostics de territoire partagés***

## Conclusion

Le littoral varois porte en matière de gestion du domaine public maritime naturel, de très nombreux enjeux pour l'Etat.

Dans leur majorité, ils ont fait l'objet, lors de ces vingt dernières années, d'une prise en compte qui a conduit la DDE, puis la DDTM, service en charge de la gestion du DPM, à proposer au préfet de mettre en œuvre dans le Var, divers éléments de doctrine, et qu'il convient de maintenir pour l'avenir.

Le présent diagnostic permet de vérifier que les mesures en place apportent une réponse satisfaisante à certains des enjeux relevés, mais également d'identifier des compléments à y apporter ou de nouveaux éléments de stratégie à mettre en œuvre (voir [tableau de synthèse des enjeux](#)).

Il affirme ainsi le rôle fondamental de l'Etat dans la gestion et la protection de cette frange de territoire littoral, espace fragile et soumis à de nombreuses pressions d'origine naturelle ou anthropique.

La stratégie départementale de gestion du domaine public maritime naturel dans le Var, détaillée en partie II, a donc été bâtie à partir du présent diagnostic et autour de 12 axes principaux qui sont annoncés dans le [tableau de synthèse](#).



Plage de Cabasson – Fort de Brégançon - Bormes les Mimosas