

Juin 2015

Communauté d'agglomération de la Rivière Française

Schéma de cohérence territoriale

-
- I - Les grands principes
 - II - Les dispositions particulières applicables au territoire communal
 - III - Les servitudes d'utilité publique
 - IV - Les projets d'intérêt général
 - V - Les études techniques en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement
 - VI - Les informations utiles

I – LES GRANDS PRINCIPES

Article L.110 code de l'urbanisme :

« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de réduire les consommations d'énergie, d'économiser les ressources fossiles, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques, ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace. Leur action en matière d'urbanisme contribue à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement. »

Article L.121-1 du code de l'urbanisme :

« Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable :

1° L'équilibre entre :

- a) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;*
- b) L'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;*
- c) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;*
- d) Les besoins en matière de mobilité.*

1° bis La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

2° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

3° La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature. »

II – LES DISPOSITIONS PARTICULIERES APPLICABLES AU TERRITOIRE DU SCOT

Dispositions particulières à la zone de montagne

Les arrêtés interministériels en date du 20 février 1974 et du 28 avril 1976 ont classé les communes de Breil sur Roya, Castellar, Castillon, Gorbio, Fontan, La Brigue, Moulinet, Sainte Agnes, Saorge, Sospel et Tende en zone de montagne. Ce classement a été confirmé en 1985 par l'arrêté interministériel du 6 septembre délimitant la zone de montagne en France métropolitaine, en application de l'article 3 de la loi montagne.

En conséquence, sont notamment applicables les dispositions des articles L. et R. 145 du code de l'urbanisme qui fixent les principes d'aménagement et de protection à respecter en zone de montagne ainsi que les dispositions applicables aux unités touristiques nouvelles.

Il est signalé, toutefois, que la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes approuvée (cf. paragraphe ci-dessous), a précisé les modalités d'application des articles L.145-3 et L.145-7-1-2 du code de l'urbanisme tant pour ce qui concerne la frange Sud de la zone montagne que pour le haut pays.

Dispositions particulières au littoral

En application des dispositions de l'article L.321-2 du code de l'environnement, les communes de Menton et Roquebrune – Cap – Martin sont soumises aux dispositions particulières relatives au littoral qui sont définies aux articles L. et R.146 du code de l'urbanisme.

Ces articles qui sont applicables sur la totalité du territoire des communes littorales, déterminent les conditions d'utilisation des espaces terrestres, maritimes et lacustres.

Il est signalé, toutefois, que la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes approuvée (cf. paragraphe ci-dessous) a précisé les modalités d'application de certaines dispositions de la loi littoral.

Directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes (DTA)

La directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes a été approuvée par décret n° 2003-1169 du 2 décembre 2003 (journal officiel n° 284 du 9 décembre 2003).

Il est rappelé que le SCOT devra être compatible avec les orientations fondamentales et les objectifs définis par la DTA pour ce qui concerne l'aménagement et le développement du territoire du département, mais également avec les modalités d'application de certaines dispositions des lois « Montagne et littoral » qu'elle a précisées.

Ce document a été adressé le 5 mars 2004 à l'ensemble des communes du département et le 17 mars aux communautés de communes et aux communautés d'agglomération ; il peut être consulté et téléchargé sur le site Internet de la préfecture des Alpes-Maritimes : <http://www.alpes-maritimes.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-du-territoire-construction-et-logement>

Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Rhône Méditerranée Corse (S.D.A.G.E.)

Le SDAGE a été approuvé le 20 novembre 2009 par arrêté du préfet coordonnateur de bassin. Les décisions administratives prises dans le domaine de l'eau devront être compatibles avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par le SDAGE conformément aux articles L.111-1-1 et L.122-1 du code de l'urbanisme (CU).

Il est toutefois précisé que le projet de SDAGE 2016 – 2021 est en cours d'élaboration, il est actuellement en phase de consultation jusqu'en juin 2015 ; il devrait être adopté pour la fin d'année 2015, donc avant la l'approbation du SCOT.

Le schéma de cohérence territorial (SCOT) devra être compatible avec ces orientations. Il devra principalement aborder et traiter les questions relatives à la préservation des milieux aquatiques, à la disponibilité et la préservation de la ressource en eau potable, aux rejets ponctuels et diffus dans le milieu (assainissement et pluvial), à la gestion des eaux pluviales et à l'aménagement des vallons (cf. également chapitre IV – informations utiles).

Les données et le programme de mesure du SDAGE sont téléchargeables sous l'adresse <http://www.rhone-mediterranee.eaufrance.fr/gestion/dce/>

Schéma régional de cohérence écologique (SRCE)

La loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation de la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement instaure, dans son article 24, l'identification d'une trame verte et bleue.

Les décrets n° 2012-1492 du 27 décembre 2012 et 2014-45 du 20 janvier 2014 précisent les modalités de prise en compte de la trame verte et bleue et des orientations nationales pour la préservation et la remise en état des continuités écologiques.

Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de la région PACA a été approuvé par délibération du conseil régional du 17 octobre 2014 et par arrêté du préfet de région du 26 novembre 2014.

Ce SRCE prend en compte les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (trames verte et bleue) ainsi que les éléments pertinents des schémas directeurs d'aménagement et de gestion de l'eau.

Les SCOT prennent en compte les schémas régionaux de cohérence écologique lors de leur élaboration ou de leur révision. Il conviendra donc d'analyser et de prendre en compte la trame verte et bleue dans la rédaction des différents documents du SCOT.

Un document méthodologique relatif à l'élaboration d'un diagnostic des continuités écologiques est disponible sur le site internet de la DREAL PACA, sur la page dont le lien est :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/referentiel-reglementaire-et-documents-r348.html>

Il est à noter que l'intégralité du territoire du SCOT se situe en zone de « continuité majeure de dimension régionale à internationale soumise au développement des pressions dans les vallées ».

Schéma départemental des carrières des Alpes-Maritimes

Bien que non opposable directement aux documents d'urbanisme, le schéma départemental des carrières approuvé par l'arrêté préfectoral du 4 mai 2001 définit les conditions générales d'implantation des carrières dans le département.

Favorisant une gestion économe des matières premières, il constitue un instrument nécessaire à la prise en compte des besoins en matériaux, en veillant à la protection des paysages et des milieux naturels sensibles et à une gestion équilibrée de l'espace.

Il fait actuellement l'objet d'une actualisation.

Schéma départemental d'accueil pour les gens du voyage

La loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, prévoit dans son 1^{er} article que les communes participent à l'accueil des personnes dites gens du voyage et dont l'habitat traditionnel est constitué de résidences mobiles, et qu'un schéma départemental définisse les secteurs géographiques d'implantation des aires permanentes d'accueil et les communes où celles-ci doivent être réalisées.

Le schéma départemental d'accueil pour les gens du voyage approuvé le 29 mai 1998 et actualisé le 1^{er} juin 2015 par arrêtés préfectoraux précise (pour les communes de plus de 5 000 habitants) le nombre de places recommandé pour satisfaire les besoins spécifiques d'accueil des gens du voyage (passage et séjour) nécessitant la réservation de terrains affectés à cet usage.

Sont concernées par les dispositions de ce schéma les communes de Menton, Beausoleil et Roquebrune Cap Martin (cf. chapitre IV – les informations utiles).

Périmètre d'appellation d'origine contrôlée (AOC) – Indication géographique protégée (IGP)

Certaines communes de l'aire du schéma sont incluses dans le périmètre de l'appellation d'origine contrôlée « olive de Nice » et « huile d'olive de Nice » ; il s'agit principalement des communes de la partie sud du territoire du SCOT dont l'altitude n'excède pas 700 à 800 m (cf. site de l'INAO : <http://www.inao.gouv.fr/>).

En conséquence, selon les dispositions de l'article L.112-3 du code rural, il conviendra de consulter, en cas de réduction des terres agricoles, l'institut national des appellations d'origine avant l'approbation du SCOT.

Par ailleurs, 5 communes du périmètre (Castellar, Gorbio, Menton, Roquebrune Cap Martin et Sainte-Agnès) sont couvertes par l'aire de l'indication géographique protégée « citron de Menton », en cours de reconnaissance au niveau européen. Les parcelles existantes ou celles présentant un potentiel pour cette culture emblématique du territoire doivent être protégées pour permettre le développement de cette filière.

Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés

Le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés a été approuvé le 20 décembre 2010 par arrêté préfectoral. Il fixe les orientations et objectifs à atteindre en matière de collecte et traitement des déchets et précise les besoins en matière d'installations de stockage des déchets non dangereux (ISDnD), estimés à 150 000 tonnes par an à l'horizon 2015-2020.

Les décisions des personnes morales de droit public et de leurs concessionnaires devront être compatibles avec les dispositions de ce plan.

Plan régional d'élimination des déchets industriels

Le plan régional d'élimination des déchets industriels a été approuvé par le préfet de région le 23 mai 2007 ; il s'applique sur l'ensemble de la région PACA.

Biotopes

En application des articles 3 et 4 de la loi 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature et concernant la protection de la flore et de la faune du patrimoine français, a été prescrite la préservation de l'ensemble des biotopes constitué par les falaises de la Riviera sur la commune de La Turbie (arrêté préfectoral du 20 juin 2012 modifié le 7 novembre 2012). Le premier comité de suivi de cet arrêté s'est tenu le 21 janvier 2015.

Parc National du Mercantour

Le nord du territoire du SCOT est traversé par le parc national du Mercantour qui comprend une zone « cœur du parc », ainsi qu'une aire optimale d'adhésion. Les communes de la CARF concernées par le parc national sont Breil sur Roya, Fontan, Moulinet, Saorge, Sospel et Tende.

Le parc national a été créé par décret du 18 août 1979, modifié par le décret du 29 avril 2009 pris pour l'adaptation de la délimitation et de la réglementation du parc aux dispositions du code de l'environnement.

Le SCOT devra être compatible avec la charte du parc national.

Le schéma régional climat air énergie (SRCAE) PACA

Le SRCAE PACA a été approuvé par le conseil régional lors de la séance du 28 juin 2013 et arrêté par le préfet de région le 17 juillet 2013 ; il fixe :

- des orientations permettant d'atténuer les effets du changement climatique et de s'y adapter. Il définit notamment les objectifs régionaux en matière de maîtrise de l'énergie ;
- des orientations permettant de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets. A ce titre, il définit des normes de qualité de l'air propres à certaines zones lorsque les nécessités de leur protection le justifient ;
- les objectifs qualitatifs et quantitatifs à atteindre, par zones géographiques, en matière de valorisation du potentiel énergétique terrestre, renouvelable et de récupération. Ainsi, le SRCAE vaut schéma régional des énergies renouvelables au sens du III de l'article 19 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Il est à noter que la DREAL et le Conseil régional PACA ont diligenté une étude de territorialisation des objectifs régionaux du SRCAE et des potentialités locales à l'échelle d'une communauté de communes ou territoire de SCOT. Vous trouverez, à toutes fins utiles, la fiche relative au SCOT de la CARF [en annexe 1](#).

Il comporte en annexe le schéma régional éolien (SRE) qui identifie à l'échelle régionale les parties du territoire favorables au développement de cette production d'énergie.

Il est rappelé que les plans climat énergie territoriaux (PCET) et les plans de déplacement (PDU) doivent être compatibles avec le SRCAE.

Le SRCAE s'inscrit dans la politique nationale en matière de transition énergétique qui vise notamment à atteindre l'objectif de la communauté européenne d'amélioration de 20 % de son efficacité énergétique et à porter la part des énergies renouvelables à au moins 23 % de sa consommation d'énergie finale d'ici 2020.

La stratégie de cohérence régionale pour l'aménagement numérique

La stratégie de cohérence régionale pour l'aménagement numérique (SCORAN) de la région PACA a été adoptée par le conseil régional le 16 décembre 2011.

Le schéma directeur départemental territorial d'aménagement numérique

Le schéma directeur départemental territorial d'aménagement numérique des Alpes-Maritimes (SDDTAN 06) a été approuvé le 27 juin 2013 par le conseil général.

Ce document définit le cadre de référence stratégique pour le déploiement des réseaux de communication électronique de très haut débit dans le département à l'horizon 2020.

Le SDDTAN 06 est consultable via le lien suivant :

<http://www.arcep.fr/fileadmin/reprise/dossiers/collectivites/SDTAN/SDTAN - Alpes-Maritimes.pdf>

III – LES PRINCIPALES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

Les servitudes d'utilité publique (SUP) affectant l'utilisation du sol sont des limitations administratives au droit de propriété, instituées par des actes spécifiques en application de législations particulières en vue notamment de préserver le fonctionnement de certains équipements publics, le patrimoine naturel ou culturel ainsi que la salubrité et la sécurité publiques.

Les principales servitudes susceptibles d'avoir une incidence sur les orientations du futur SCOT sont notamment celles qui concernent :

. les canalisations publiques d'eau potable et d'assainissement (eaux usées et pluviales) :

Toutes les communes du territoire sont concernées.

. les protections des bois, forêts et dunes :

Les communes concernées sont : Castillon, Fontan et Saorge.

. les lignes de transport d'énergie électrique, en particulier les lignes :

➤ Commune de TENDE

- Ligne aérienne 150 000 volts LINGOSTIERE – SAINT DALMAS – ROQUEBILLIERE
- Ligne aérienne 63 000 volts FONTAN – SAINT DALMAS
- Ligne aérienne 63 000 volts SAINT DALMAS – NAVA
- Ligne aérienne 63 000 volts PAGANIN – SAINT DALMAS

➤ Commune de LA BRIGUE

- Ligne aérienne 63 000 volts FONTAN – SAINT DALMAS
- Ligne aérienne 63 000 volts SAINT DALMAS – NAVA
- Ligne aérienne 63 000 volts PAGANIN – SAINT DALMAS

➤ Commune de FONTAN

- Ligne aérienne 150 000 volts LINGOSTIERE – SAINT DALMAS – ROQUEBILLIERE
- Ligne aérienne 63 000 volts FONTAN – SAINT DALMAS
- Ligne aérienne 63 000 volts PAGANIN – SAINT DALMAS
- Ligne aérienne 63 000 volts BREIL – FONTAN

➤ Commune de SAORGE

- Ligne aérienne 150 000 volts LINGOSTIERE – SAINT DALMAS – ROQUEBILLIERE
- Ligne aérienne 63 000 volts BREIL – FONTAN

➤ Commune de SAINTE – AGNES

- Ligne aérienne 225 000 volts TRINITE VICTOR – CAMPOROSSO

➤ Commune de BREIL-SUR-ROYA

- Ligne aérienne 150 000 volts LINGOSTIERE – SAINT DALMAS – ROQUEBILLIERE
- Ligne aérienne 63 000 volts BREIL – FONTAN
- Ligne aérienne 63 000 volts BREIL – MENTON – SOSPEL

➤ Commune de SOSPEL

- Ligne aérienne 150 000 volts LINGOSTIERE – SAINT DALMAS – ROQUEBILLIERE
- Ligne aérienne 63 000 volts BREIL – MENTON – SOSPEL

➤ Commune de CASTILLON

- Ligne aérienne 63 000 volts BREIL – MENTON – SOSPEL

➤ Commune de CASTELLAR

- Ligne aérienne 225 000 volts TRINITE VICTOR – CAMPOROSSO – MENTON

- Commune de GORBIO
- Ligne aérienne 63 000 volts BEAUSOLEIL – MENTON

- Commune de MENTON
- Ligne aéro-souterraine 225 000 volts TRINITE VICTOR – CAMPOROSSO – MENTON
- Ligne aérienne 63 000 volts BREIL – MENTON – SOSPEL
- Liaison aéro-souterraine 63 000 volts BEAUSOLEIL – MENTON

- Commune de LA TURBIE
- Ligne aérienne 63 000 volts 2 circuits – FONTVIEILLE – TRINITE VICTOR
– BEAUSOLEIL – TRINITE VICTOR
- Ligne aérienne 63 000 volts BEAUSOLEIL – MENTON
- Ligne aérienne 63 000 volts BEAUSOLEIL – TRINITE VICTOR

Sur cette commune, est en cours de réalisation la liaison souterraine 63 000 volts TRINITE VICTOR –MONTE CARLO, qu'il faudra prendre en compte en tant que Servitudes I4 également (DUP en date du 11/06/2013).

- Commune de BEAUSOLEIL
- Liaison aéro-souterraine 63 000 volts 2 circuits – FONTVIEILLE – TRINITE VICTOR
– BEAUSOLEIL – TRINITE VICTOR 2
- Ligne aérienne 63 000 volts BEAUSOLEIL – TRINITE VICTOR
- Liaison aéro-souterraine 63 000 volts BEAUSOLEIL – MENTON
- Liaison souterraine 63 000 volts FONTVIEILLE – TRINITE VICTOR
- Liaison souterraine 63 000 2 circuits volts BEAUSOLEIL – SAINTE DEVOTE 1 et 2

Sur cette commune, est en cours de réalisation la liaison souterraine 63 000 volts MONTE CARLO – TRINITE VICTOR, qu'il faudra prendre en compte en tant que Servitudes I4 également (DUP en date du 11/06/2013).

- Commune de ROQUEBRUNE CAP MARTIN
- Ligne aérienne 63 000 volts BEAUSOLEIL – MENTON

Il convient de se reporter à la carte jointe en annexe n° 2

. Les canalisations de transport de gaz en particulier :

- Nice – Roquebrune beach – Ø 200,
- Roquebrune beach – Monaco sporting : Ø 150,
- Poste Roquebrune le beach coup DP Predet dep Cap d'Ail,
- Poste Beausoleil le Tenao sect DP,
- Poste La Turbie sect DP

. les périmètres de protection des eaux potables :

Breil-sur-roya	– Mangiabo – Ciavandola – Piéne Basse – Ciampi – des Joncs – la Maglia
La Brigue	– captage des sources « Cature »
Castillon	– forage de Fontanin – dérivation de la source de Goura
Fontan	– MÉRIM (sur la commune de Saorge)
Saorge	– MÉRIM
Sospel	– forage de Scardelans
La Turbie	– forage de la Sagna (sur la commune de Cantaron) – forage de Vernes (sur la commune de Drap)

. les servitudes aéronautiques instituées pour la protection de la circulation aérienne – servitudes à l'extérieur des zones de dégagement concernant des installations particulières :

Toutes les communes du territoire sont concernées.

. les sites classés ou inscrits au titre de la loi du 2 mai 1930 modifiée :

Les sites classés et inscrits recouvrant tout ou partie du territoire de la CARF sont consultables sur la base de données numériques de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) PACA : <http://www.basecommunale.paca.developpement-durable.gouv.fr>

En outre, les communes de Beausoleil, Breil-sur-roya, La Brigue, Castellar, Menton, Roquebrune Cap Martin, Saorge, Sospel, Tende et La Turbie sont concernées par la présence d'un ou de plusieurs monuments historiques sur leur territoire.

. les risques naturels :

Ont fait l'objet d'un plan de prévention des risques naturels prévisibles approuvé, les communes suivantes :

COMMUNES	MOUVEMENTS DE TERRAIN	INONDATION	INCENDIE DE FORÊT	AVALANCHE
Beausoleil	PPR approuvé le 10/05/2001	AZI		
Breil-sur-Roya	PPR approuvé le 26/01/2015	Etude CETE		
La Brigue	PPR approuvé le 04/05/2012	PPR approuvé le 04/05/2012		PPR approuvé le 04/05/2012
Castellar	PPR approuvé le 20/12/2010	AZI		
Castillon	PPR approuvé le 14/12/2011	AZI		
Fontan	PPR approuvé le 29/04/2003	AZI		
Gorbio	PPR approuvé le 13/10/2005			
Menton	PPR approuvé le 14/02/01 MvT + séisme	AZI	Prescrit le 16/07/96	
Moulinet	Etude CETE			
Roquebrune Cap Marin	PPR approuvé le 10/07/2000 Révisé partiel le 18/11/2009	AZI		
Sainte Agnès	PPR approuvé le 30/11/2004			
Saorge	PPR approuvé le 25/02/2013	PPR approuvé le 25/02/2013		PPR approuvé le 25/02/2013
Sospel	PPR approuvé le 07/08/2012	AZI		
Tende	PPR prescrit le 1/07/2010 PAC du 26/12/2013	AZI		PPR approuvé le 12/09/2005
La Turbie	PPR approuvé le 02/05/2001			

. les servitudes instaurées dans les stations classées de sport d'hiver et d'alpinismes :

Seule la commune de Tende est concernée pour la station de ski de fond de Val Castérino.

. le parc national du Mercantour :

Cette servitude concerne les communes de la zone du « cœur de parc » ; il s'agit de Breil sur Roya, Fontan, Moulinet, Saorge, Sospel et Tende.

. les servitudes relatives aux fortifications, places fortes, postes et ouvrages militaires :

La commune de La Turbie est concernée (ouvrage du mont Agel).

. les servitudes relatives au champ de vue concernant les postes électro-sémaphoriques de la marine militaire :

Seule la commune de Roquebrune Cap Martin est concernée.

. le sentier littoral :

Cette servitude relative au passage des piétons sur le littoral est instaurée sur les communes de Menton et Roquebrune Cap Martin.

. les servitudes relatives aux voies ferrées :

Les communes concernées sont :

- Sospel au titre de la ligne « Nice-Breil-sur-Roya »,
- Breil-sur-roya au titre des lignes « Nice-Breil-sur-Roya » et « Cuneo-Breil-sur-Roya-Vintimiglia »,
- La Brigue, Fontan, Saorge et Tende au titre de la ligne « Cuneo-Breil-sur-Roya »,
- Menton et Roquebrune Cap Martin au titre de la ligne « Marseille St Charles-Nice-Vintimiglia ».

. les servitudes relatives aux transmissions radioélectriques :

– pour la protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques :

Toutes les communes excepté Fontan, Moulinet et Saorge sont concernées ;

– pour la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat :

Toutes les communes sont concernées.

. les servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques :

Toutes les communes sont concernées.

. les servitudes aéronautiques instituées pour la protection de la circulation aérienne – servitudes à l'extérieur des zones de dégagement concernant des installations particulières :

Toutes les communes du territoire sont concernées.

IV – LES PROJETS D'INTERET GENERAL

La nature des projets d'intérêt général, qui doivent présenter un caractère d'utilité publique, est définie à l'article R.121-3 du code de l'urbanisme.

« Peut consulter un projet d'intérêt général au sens de l'article L.121-9 tout projet d'ouvrage, de travaux ou de protection présentant un caractère d'utilité publique et répondant aux conditions suivantes :

1° Etre destiné à la réalisation d'une opération d'aménagement ou d'équipement, au fonctionnement d'un service public, à l'accueil et au logement des personnes défavorisées ou de ressources modestes, à la protection du patrimoine naturel ou culturel, à la prévention des risques, à la mise en valeur des ressources naturelles ou à l'aménagement agricole et rural ;

2° Avoir fait l'objet :

a) Soit d'une délibération ou d'une décision d'une personne ayant la capacité d'exproprier, arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet, et mise à la disposition du public ;

b) Soit d'une inscription dans un des documents de planification prévus par les lois et règlements, approuvé par l'autorité compétente et ayant fait l'objet d'une publication.

Les projets relevant de l'initiative des communes ou de leurs groupements compétents pour élaborer un document d'urbanisme ou des communes membres de ces groupements ne peuvent être qualifiés de projets d'intérêt général pour l'application de l'article R.121-4 ».

Ils doivent, en outre, selon les dispositions de l'article R.121-4 du code de l'urbanisme avoir été qualifiés de projets d'intérêt général par arrêté préfectoral en vue de leur prise en compte dans un document d'urbanisme.

Il n'existe actuellement pas de projet d'intérêt général sur le territoire de la CARF.

V – LES ETUDES TECHNIQUES EN MATIERE DE PREVENTION DES RISQUES ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Risques naturels

Toutes les communes de l'aire du schéma de cohérence territoriale sont concernées par au moins l'un des risques suivants :

- . séismes
- . mouvements de terrain
- . inondation
- . incendie
- . avalanches

Outre, les plans de préventions des risques naturels prévisibles (PPR) rendus opposables ou approuvés (cf. paragraphe III du présent dossier), diverses études concernant les risques d'inondation, de mouvements de terrain ont été effectuées ou sont en cours en vue de l'approbation prochaine des PPR actuellement prescrits.

Ces études ont été communiquées aux communes concernées, ainsi qu'à la CARF, ou le seront dès que leur état d'avancement le permettra.

Les PPR approuvés ou prescrits, les études de risque qui ont été portées à la connaissance des communes ainsi que les documents en vigueur et les règlements s'y rapportant en matière de risques naturels sont consultables sur le site www.ial06.fr.

En particulier, sur ce site est également disponible le porter à connaissance de l'aléa retrait – gonflement des sols argileux datant du 27 janvier 2012.

En matière de risque inondation, un plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) est en cours d'élaboration sur le territoire « Rhône Méditerranée » ; il devrait être approuvé fin 2015.

Sur ce sujet des risques d'inondation, il existe un atlas des zones inondables consultable sur le site de la DREAL :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/un-outil-d-information-l-atlas-des-a3751.html>

Par ailleurs, concernant le ruissellement pluvial, Le secteur du mentonnais, et en particulier les communes de Castellar, Castillon, Gorbio, Menton, Roquebrune Cap Martin, Sospel et Sainte Agnès a subi de nombreux dégâts lors des intempéries survenus du 16 au 21 janvier 2014. Ces communes ont déclaré dans le cadre de la mise en œuvre de la procédure d'ouverture de crédits du programme 122 de la mission « relations avec les collectivités territoriales », des réparations sur les équipements publics s'élevant à 12,5 millions d'euros. Des désordres ont également été constatés sur les équipements du Conseil général des Alpes-Maritimes dans le secteur et sur la commune de Breil/Roya.

La commission départementale des risques naturels majeurs (CDRNM), a dressé le constat de la nécessité d'améliorer la gestion des eaux de ruissellement pour limiter les désordres. Dans ce cadre, la DDTM06 a rédigé un guide pour la maîtrise des eaux pluviales dans les Alpes-Maritimes. Ce guide s'inscrit dans une démarche constructive d'accompagnement des collectivités pour la prise en compte des eaux pluviales dans l'urbanisme et dans l'opérationnel. Il s'articule autour de 6 thèmes :

- le rappel du rôle des acteurs du territoire,
- les actions relevant de la compétence des collectivités territoriales en distinguant celles qui sont obligatoires de celles qui seraient souhaitables d'entreprendre,

- les principes de dimensionnement des ouvrages de rétention dans les Alpes-Maritimes,
- les dispositifs financiers actuels,
- les sanctions administratives existantes,
- la présentation de quelques exemples de réalisation dans le 06.

Le guide est consultable et téléchargeable avec l'adresse url suivante :

<http://www.alpes-maritimes.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Les-risques-naturels-et-technologiques/Commission-departementale-des-risques-naturels-majeurs/Bibliotheque-de-la-C.D.R.N.M/Reunion-du-3-decembre-2014>.

En outre, il est rappelé que la majorité du territoire de la communauté de communes est située en zone potentiellement exposée au risque de feux de forêt. Dans les zones définies à risque au sens de l'arrêté préfectoral n° 2014-452 du 10 juin 2014, les obligations légales de débroussaillage s'appliquent.

Risques technologiques

Par ailleurs les canalisations et poste de gaz listées ci-dessus (cf. chapitre III) induisent des zones de dangers suivantes :

- DN 200 : dangers significatifs 60 m, dangers graves 45 m et très graves 30 m ;
- DN 150 : dangers significatifs 20 m, dangers graves 13 m et très graves 10 m ;
- poste Roquebrune beach : dangers significatifs 45 m, dangers graves 35 m et très graves 5 m,
- poste Beausoleil le Tenao : dangers significatifs, dangers graves et très graves 8 m,
- poste La Turbie : dangers significatifs, dangers graves et très graves 25 m.

Il est précisé qu'en zone de dangers graves et très graves sont interdits les immeubles de grandes hauteurs ; en outre, sont interdits les établissements recevant du public de catégorie 1 et 3 en zone de dangers graves et ceux de capacité supérieure à 100 personnes en zone de dangers très graves.

En matière de pollution des sols, une base de données est disponible suivant le lien : <http://basol.developpement-durable.gouv.fr/recherche.php>

Espaces naturels et urbains

Inventaire départemental des paysages

En application des dispositions de l'article L.121-1 du code de l'urbanisme, le schéma de cohérence territoriale détermine les conditions permettant d'assurer la préservation des paysages naturels ou urbains.

Les paysages, par leur qualité et leur variété, constituent un patrimoine exceptionnel et irremplaçable. Ils sont un élément déterminant du cadre de vie et un facteur essentiel du développement économique et notamment touristique.

La diversité même des paysages et des évolutions auxquelles ils sont confrontés de même que la multiplicité des partenaires concernés a conduit le conseil général, la direction régionale de l'environnement et la direction départementale de l'équipement à engager une étude paysagère pour l'ensemble du département des Alpes-Maritimes (Inventaire départemental des paysages – novembre 2008). Cette étude peut être consultée et être téléchargée sur les sites internet de la DREAL : (www.paca.developpement-durable.gouv.fr) et du conseil général des Alpes-Maritimes : (<https://www.departement06.fr/milieus-physiques/atlas-et-politique-du-paysage-pour-les-alpes-maritimes-1936.html>)

Faune et flore

Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique, et floristique (ZNIEF)

Les territoires de toutes les communes de l'aire du schéma sont concernés par l'inscription dans l'inventaire du patrimoine naturel de la région Provence-Alpes Côte d'Azur de plusieurs ZNIEFF. Les périmètres des ZNIEFF peuvent être consultés sur le site de la DREAL : (<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr>).

Natura 2000

Le territoire du SCOT est concerné par plusieurs sites du réseau Natura 2000 (1 site marin et 7 terrestres). Ce nombre particulièrement élevé de sites identifiés met en évidence la richesse exceptionnelle en espèces protégées des milieux thermoméditerranéens. Cette particularité devra être prise en compte dans le SCOT.

– Site marin « Cap Martin » FR9301995, dont l'opérateur est la CARF, également maître d'ouvrage du SCOT. Son document d'objectifs (DOCOB) est en cours d'élaboration.

– Site terrestre « Corniches de la Riviera » FR9301568, dont l'opérateur est le conseil départemental des Alpes-Maritimes. Le tome 1 du DOCOB a été validé en comité de pilotage du 23 juin 2014.

– Site terrestre « Vallée du Carei – collines de Castillon » FR9301567, dont l'opérateur est la CARF. Le tome 2 du DOCOB a été validé en comité de pilotage du 5 juin 2014.

– Site terrestre « Site à chauve-souris de Breil-sur-Roya » FR9301566, dont l'opérateur est la CARF. Le tome 2 du DOCOB a été validé en COPIL du 9 septembre 2014.

– Site terrestre « La Bendola » FR9302005, dont l'opérateur est la CARF. Le site est en phase d'animation, le dernier comité de pilotage s'est tenu le 16 décembre 2014.

– Site terrestre « Marguareis – Ubac de Tende à Saorge » FR9301561, dont l'opérateur est la CARF. Le site est en phase d'animation, le dernier comité de pilotage s'est tenu le 16 décembre 2014.

– Site terrestre « Mont Chajol » FR9301560, dont l'opérateur est la CARF. Le site est en phase d'animation, le dernier comité de pilotage s'est tenu le 16 décembre 2014.

– Site terrestre « Mercantour » FR93100035 (zone de protection spéciale) et FR9301559 (zone spéciale de conservation), dont l'opérateur est le parc national du Mercantour. Le site est en phase d'animation.

Le périmètre de ces sites peut être consulté sur le site de la DREAL PACA, à la page relative aux informations communales en matière d'inventaires et de protection réglementaire :

<http://www.basecommunale.paca.developpement-durable.gouv.fr>

Le SCOT devra intégrer les objectifs de conservations énoncés dans les DOCOB des sites Natura 2000.

Evaluation environnementale

En application des dispositions de l'article L121-10 du code de l'urbanisme il est rappelé que les SCOT doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale. Cette évaluation environnementale devra notamment analyser les incidences du projet de SCOT sur les sites Natura 2000.

Il conviendra, à cet effet, que la communauté d'agglomération prenne l'attache de la DREAL PACA pour connaître les éléments de cadrage de l'évaluation, notamment les modalités procédurales complémentaires et la hiérarchisation des enjeux pour le territoire concerné.

Le Profil environnemental régional

Le profil environnemental régional (PER) a vocation à identifier et hiérarchiser les enjeux environnementaux de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il est consultable sur le site Internet de la DREAL :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/profil-environnemental-regional-r332.html>

Ce document a été produit en 2006, il est actuellement en révision, procédure qui devrait être achevée en 2015.

Climat – Air – Energie :

L'ensemble des documents de la démarche « SCOT et énergie » conduite par la DREAL PACA est téléchargeable sur son site Internet suivant le lien :

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/scot-et-energie-r409.html>

Par ailleurs, la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) mène actuellement une étude en vue d'alimenter le dire de l'Etat sur le volet énergie-air des documents d'urbanisme. Les résultats seront disponibles prochainement et seront communiqués aux collectivités concernées.

Concernant la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre (GES), l'observatoire régional de l'énergie, du climat et de l'air de PACA publie de la documentation sur le sujet et met à disposition une base de données permettant de réaliser des bilans en matière de consommation et production énergétique et d'émission de GES sur son site Internet : <http://oreca.regionpaca.fr/>

VI – LES INFORMATIONS UTILES

Grands projets d'équipements d'infrastructures

. infrastructures autoroutières

Concernant l'autoroute A8, il conviendra que les projets de développement à proximité des échangeurs ne génèrent pas une augmentation excessive du trafic d'origine locale, en particulier aux heures de pointe du matin et du soir, afin de préserver la capacité de l'A8 et un niveau de service satisfaisant.

Il est à noter certains travaux en cours ou en projet :

- étude en cours pour la reprise de l'échangeur de Menton qui consiste en la création d'une bretelle d'insertion vers Aix-en-Provence, par élargissement du tablier nord du viaduc de Cabrolles en vue d'y inscrire une voie d'accélération,
- étude d'un échangeur au droit de la commune de Beausoleil (pas d'élément précis à communiquer pour le moment).

En outre, ESCOTA procède à la mise en place de protections contre les éboulements sur plusieurs sections de l'autoroute et projette des travaux de modernisation des gares de péage, la rénovation des édicules sanitaires et des installations commerciales de ses aires de Beausoleil et de la Scoperta.

En matière de grand projet routier, il convient de rappeler le projet en cours du tunnel de Tende qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP), prise par arrêté du préfet des Alpes-Maritimes en date du 22 octobre 2007 (DUP prorogée en 2012).

Les objectifs de ce projet sont : le doublement du tunnel actuel avec une mise aux normes de sécurité, la suppression des mesures contraignantes d'exploitation actuellement mises en œuvre pour gérer le croisement des véhicules, la rectification du tracé des lacets d'accès au tunnel côté français. Il permettra également la mise en sécurité de la liaison France – Italie et la mise en place d'une gestion unifiée.

Les principales caractéristiques du tunnel bi-tube unidirectionnel sont : 3 195 m pour l'ancien tunnel dans le sens France – Italie et 3 268 m pour le nouveau dans le sens Italie – France, la largeur de chaussée dans les deux tubes est égale à 6,5 m (voie de 3,5 m + marge latérale à droite de 2,7 m + accotement à gauche de 0,3m) à laquelle s'ajoutent un trottoir de 1 m de large de chaque côté de la chaussée.

Il est signalé que le trafic attendu à l'horizon 2030 serait de l'ordre de 4 700 véhicules par jour, dont 4,65 % de poids lourds (environ 220 unités). Tous types de poids lourds pourraient y être autorisés sauf pour ce qui est du transport de matières dangereuses. Des discussions sur une proposition d'interdire également la circulation aux véhicules de plus de 7,5 tonnes de PTAC les week-ends et jours fériés sont toujours en cours.

. infrastructures ferroviaires

Pour ce qui est du projet de ligne à grande vitesse « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur », s'il concerne dans un premier temps l'ouest de département, il permettra à terme une véritable desserte ferroviaire entre Menton et Sophia-Antipolis. Ce projet, qui est phasé, prévoit pour les deux premières phases le développement de l'infrastructure ferroviaire autour de Nice et Marseille ; ce n'est qu'en troisième phase (horizon 2050) qu'est envisagé le raccordement complet du littoral azuréen jusqu'à Vintimille.

Déplacements

Concernant les déplacements et les transports, il sera nécessaire de coordonner la réflexion à l'échelle de toute la bande côtière en intégrant les problématiques d'urbanisme et de logement.

Il est à noter que le secteur des transports est celui dont les émissions de gaz à effet de serre augmentent le plus en France : il est urgent d'agir et les alternatives énergétiques sont très limitées. La collectivité locale a un rôle important à jouer et faire jouer aux acteurs de son territoire en termes de politique de la mobilité et des déplacements.

Parallèlement à l'élaboration du SCOT, la collectivité peut réaliser une étude spécifique portant sur l'ensemble des modes de déplacements, intégrant les dimensions énergétique et climatique, en organisant et limitant les déplacements automobiles. Les conclusions de cette étude permettront de motiver et de justifier les choix d'aménagement de la commune.

Plusieurs lois (LOTI, LOADT, LAURE, « Voynet », SRU et Grenelle) ont renforcé la mise en cohérence des politiques d'urbanisme et de transports/déplacements aux différentes échelles du territoire.

La loi Grenelle 2 a modifié l'article L.121-1 du code de l'urbanisme qui impose aux SCOT des objectifs en termes de diminution des obligations de déplacements et le développement des transports collectifs, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il est précisé que la loi sur la transition énergétique en projet devrait renforcer le nécessaire besoin d'une vision globale en termes de relations urbanisme – déplacements.

Par ailleurs le SCOT devra préciser le réseau maillé de transports collectifs pour la desserte des pôles majeurs (centres-villes, zones d'activités économiques et commerciales, zones industrielles, ports) en s'appuyant sur le réseau armature constitué par les voies ferrées et les TCSP urbains.

Le SCOT de la CARF doit prendre en compte les problématiques liées aux mouvements pendulaires vers Monaco, ainsi que le phénomène de transit dans la vallée de la Roya.

En outre, une réflexion sur la diminution ou la rationalisation des aires de stationnement serait pertinente au regard des objectifs de la loi « grenelle 2 » et du projet de loi pour la transition énergétique.

Les études du SCOT doivent également traiter des questions de déplacements lors de la création de nouvelles zones à urbaniser (desserte adaptée, conflits d'usage entre desserte locale et transit, impact sur les grandes voies de circulation...). Il est à souligner, à titre d'exemple, que le développement non contrôlé d'une urbanisation diffuse et linéaire le long des voies principales est susceptible d'accentuer l'insécurité routière par la multiplication des accès directs et par la perte de lisibilité de l'itinéraire et de son environnement.

A ce titre, une synthèse des éléments disponibles en matière d'accidentologie, l'analyse des trafics et des capacités du réseau routier, une étude détaillée des enjeux par grandes zones et une évaluation des conséquences des décisions prises en matière d'urbanisme, d'environnement et d'infrastructures sont autant d'outils permettant de mettre en cohérence ces différentes politiques sectorielles.

Concernant le transport ferroviaire, il est à noter que la ligne Nice – Breil – Tende, bien que connaissant des difficultés liées à l'entretien et à la sécurisation de l'infrastructure, est un atout pour la partie haute du territoire. Le SCOT devrait, en matière de déplacements, réfléchir au développement de l'intermodalité au niveau des gares ferroviaires.

Il est signalé que l'ADAAM a élaboré le schéma multimodal des transports et déplacements dans les Alpes maritimes en 2009 ; le SCOT devra prendre en compte les orientations de ce schéma.

Sur cette thématique, d'autres documents ou études sont intéressantes à rappeler ; ils pourront utilement nourrir la réflexion à mener pour l'élaboration du SCOT. Il s'agit notamment :

- de l'enquête ménages – déplacements de 2009,
- des données issues du recensement INSEE, et plus particulièrement de celles relatives aux migrations domicile – travail et domicile – études,
- des études menées dans le cadre du doublement du tunnel de Tende (une augmentation de la circulation est à prévoir dans la vallée de la Roya,
- du schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmé,
- des études menées pour la ligne grande vitesse Provence Côte d'Azur (même si le projet concerne principalement l'ouest du département, il donnera la possibilité d'une desserte ferroviaire entre Menton et Sophia – Antipolis ; ce n'est qu'en phase 3 que le raccordement sera fait en les deux agglomérations. Plus largement, à l'issue de la réalisation de cette troisième phase (horizon 2050), c'est l'ensemble du littoral jusqu'à Vintimille qui sera impacté par la ligne à grande vitesse.

Article L.111-1-4 du code de l'urbanisme (entrées de villes) :

Il est rappelé que l'article L.111-1-4 du CU interdit la construction dans les espaces non urbanisés situés à une certaine distance (100 m ou 75 m) de certaines voiries (autoroutes, routes express et déviations, routes à grande circulation).

L'article L.122-1-5 du CU permet au document d'orientation et d'objectifs du SCOT d'étendre l'application de l'article L.111-1-4 à d'autres routes qu'il définit.

Lutte contre les nuisances sonores :

Le territoire de la CARF est concerné par les arrêtés des 12 février et 27 décembre 1999 relatifs au classement sonore des voies et présente des enjeux très hétérogènes pour cette thématique de la lutte contre les nuisances sonores.

Si certaines communes ne présentent pas d'enjeux particulier en la matière, les communes littorales, celles traversées par l'autoroute A8 ou par la RD 6204 (ex RN 204) sont davantage concernées par la lutte contre les nuisances sonores.

Commune	Classement sonore de 1999	Voies classées	Concernée par la révision en cours de classement sonore des voies
BEAUSOLEIL	Autoroute, voies interurbaines	RD6007 (ex RN7)	Oui
BREIL-SUR-ROYA	Voies interurbaines	RD 6204 (ex RN204)	Oui
CASTELLAR	/	/	Non
CASTILLON	/	/	Non
FONTAN	Voies interurbaines	RD 6204 (ex RN204)	Non
GORBIO	Autoroute	A8	Autoroute
LA BRIGUE	/	/	Non
LA TURBIE	Autoroute, voies interurbaines	A8 ; RD6007 (ex RN7) ; RD37	Oui
MENTON	Voie ferrée, autoroute, voies interurbaines, voies urbaines	Voie ferrée ; A8 ; RD6327 (ex RN327)	Oui
MOULINET	/	/	Non
ROQUEBRUNE-CAP-MARTIN	Voie ferrée, autoroute, voies interurbaines, voies urbaines	Voie ferrée ; A8 ; RD6007 (ex RN7)	Oui
SAINTE-AGNES	Autoroute	A8	Autoroute
SAORGE	Voies interurbaines	RD 6204 (ex RN204)	Oui
SOSPEL	/	/	
TENDE	Voies interurbaines	RD 6204, (ex RN204)	Oui

Le tableau ci-dessous rappelle, pour les communes de la CARF, les dispositions actuellement applicables, ainsi que leur situation au regard de la révision en cours du classement sonore.

Habitat

L'Habitat est une composante à part entière du projet de territoire et du cadre de vie. Les objectifs du SCOT s'articulent avec les objectifs de densification de l'habitat et de lutte contre l'étalement urbain prévus dans le cadre de la loi 2014-366 pour l'amélioration du logement et un urbanisme rénové (ALUR).

Le recensement INSEE au 1er janvier 2013, pour le périmètre actuel de la CARF, montre une population totale de 72 656 habitants dont 29 389 à Menton, 13 684 à Beausoleil et 12 700 à Roquebrune Cap Martin.

Pour le territoire de la CARF, il est à noter que son périmètre a été élargi au 1er janvier 2014 en intégrant les communes de la Roya (Breil-sur-roya, La Brigue, Fontan, Saorge et Tende). De ce fait, les données de l'INSEE disponibles sur la composition des ménages qui datent de 2011 ne tiennent pas compte de ces nouvelles communes qui augmentent la population de la CARF de près de 6 000 habitants (8% de la population totale actuelle).

Ces données indiquent que les ménages sont composés à 40 % par une personne seule, à 10 % par une famille monoparentale, 25 % par des couples avec enfants et 25 % par des couples sans enfants.

Selon les données FILOCOM 2013, qui ne peuvent pas être mises en relation avec celles de l'INSEE (périodes non équivalentes et notions qui diffèrent), la CARF dans son périmètre actuel comptabilise 39 044 ménages dont 15 735 sur Menton, 6423 sur Beausoleil et 6 725 sur Roquebrune Cap Martin.

Selon cette même source, la CARF (toujours dans son périmètre actuel) comportait en 2013 75 530 logements, dont 28 294 sur Menton, 9 888 sur Beausoleil et 13 793 sur Roquebrune Cap Martin.

Il est à noter qu'alors que la population et le nombre de ménages sont assez proches entre Roquebrune Cap Martin et Beausoleil, le nombre de logements est bien plus important sur cette première commune. Cette différence s'explique notamment du fait d'un taux de résidences secondaires très important sur celle-ci (42 % contre 21 % à Beausoleil).

En synthèse, sur le parc de logements des trois communes les plus importantes de la CARF, Menton comprend 57 % de résidences principales (RP), 36 % de résidence secondaires (RS) et 7 % de logements vacants (LV). Pour Beausoleil, ces taux sont de 68 % de RP, 21 % de RS, et 11 % de LV. Pour Roquebrune Cap Martin, ils sont de 50 % de RP, 42 % de RS et 8 % de LV.

Les caractéristiques du parc de logements de Beausoleil se rapprochent de celles de la moyenne du département (70 % de RP).

Par ailleurs, le programme local de l'habitat (PLH) de la CARF a été approuvé le 17 décembre 2010 pour une durée de 6 ans (2010 – 2015). Il prévoit un objectif de production de 2 502 logements en construction neuve, dont 882 logements locatifs sociaux (LLS). En outre, est fixé un objectif de production de 270 LLS par acquisition amélioration de logements existants dans le parc privé.

Ces objectifs raménés sur une production annuelle représente une production neuve de 417 logements dont 137 LLS. Concernant plus spécifiquement les logements sociaux, l'objectif annuel de production de 45 unités en acquisition amélioration porte l'objectif annuel total de création de LLS à 182, répartis en 45 PLAI, 100 PLUS et 36 PLS.

Il est rappelé que le SCOT sera le document cadre des futurs PLH de la CARF qui devront lui être compatibles. Dans ces conditions, il conviendra que le SCOT fixe des objectifs quantifiés à son horizon pour l'ensemble de son territoire, intégrant les obligations imposées par la législation.

A ce titre, l'article 55 de la loi du 13 décembre 2000, relative à la solidarité et au renouvellement urbain, dite loi SRU, impose aux communes de plus de 3 500 habitants situées dans une agglomération de plus de 50 000 habitants (au sens de l'INSEE) et comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants de disposer d'au moins 20 % de LLS par rapport au parc de RP. Il est précisé que le décompte des RP est effectué par la direction générale des impôts (DGI) à partir des données utilisées pour calculer la taxe d'habitation.

L'article 10 de la loi du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social, porte le seuil de LLS à 25 % des RP, dans les mêmes conditions précitées.

Au regard du bilan triennal SRU réalisé pour les communes concernées (Beausoleil, Menton, Roquebrune Cap Martin et Sospel), le nombre de logements locatifs sociaux à produire s'élève à 5 637 unités d'ici 2025. Il est précisé que ce nombre ne tient pas compte des besoins en LLS pour les autres communes du territoire.

En matière d'accueil des gens du voyage, le schéma départemental prévoit :

- **Pour les aires permanentes**

Le schéma départemental en cours prévoit, pour chaque commune concernée, la création d'une aire d'accueil de 30 places.

Certains terrains ont été identifiés sur les communes de Menton et Beausoleil (emplacement prévu dans le PLU de cette commune) ; il conviendra que le SCOT identifie, éventuellement à une échelle intercommunale, les terrains susceptibles d'accueillir ces aires d'accueil.

- **Pour les aires de grand passage**

L'identification des terrains susceptibles d'accueillir ces grands passages relève de la responsabilité des collectivités territoriales. Les aires de grands passages doivent pouvoir accueillir de 50 à 200 caravanes sur un terrain d'une superficie de 4 hectares environ.

En 2013, l'Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM), missionnée par l'État, a mené une étude qui a permis de recenser des terrains sur différentes communes.

Le schéma actualisé prévoit que le groupe de travail Grands Passages, créé par la commission consultative départementale des gens du voyage, propose chaque année une liste de terrains qui pourraient être mobilisés pour accueillir les grands passages de 50 à 200 caravanes. Le préfet fixera chaque année la liste des terrains mobilisables à partir de cette liste.

Le SCOT, par ses orientations, devra permettre la mise en œuvre des dispositions qui seront retenues dans le schéma départemental.

D'une manière plus générale, la réflexion menée dans le cadre de l'élaboration du SCOT doit être l'occasion d'offrir une vision plus large à long terme (15-20 ans) en matière d'habitat sur le territoire de la CARF.

Le SCOT doit permettre par ses dispositions, de :

- Prioriser la production de LLS sur des secteurs identifiés (zones tendues, communes SRU, etc...)

- Différencier l'offre de nouveaux logements de l'offre relative à l'amélioration et à la réhabilitation du parc existant public ou privé
- Respecter les obligations réglementaires de production de LLS
- Permettre la densification et la mutation des espaces bâtis ou non bâtis en vue d'accueillir du logement
- Promouvoir la mixité (sociale, fonctionnelle et intergénérationnelle)
- Prendre en compte les populations fragilisées ou précaires (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, jeunes actifs, saisonniers, etc...)
- Mobiliser le foncier public ou privé pour la production d'une offre suffisante de logements en accession libre, en accession sociale ou en LLS
- Accélérer la rénovation et la réhabilitation des logements pour lutter contre l'habitat indigne, la précarité énergétique et la dégradation des copropriétés fragilisées.

Compte-tenu de la superposition des calendriers de réalisation du SCOT et du PLH, une attention particulière devra être portée à leur bonne articulation et à la coordination des études préalables conduites sur le thème du logement.

Agriculture et Forêt

D'une manière générale, doivent être préservées les terres agricoles qui sont actuellement utilisées et nécessaires au fonctionnement des exploitations agricoles, ainsi que celles dont l'abandon, par sa durée, n'a pas modifié la vocation initiale et qui peuvent être mises en valeur moyennant quelques aménagements facilement réalisables.

L'identification et la localisation des principaux espaces agricoles de la « bande côtière » à préserver figurent dans la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes qui a défini, par ailleurs, les orientations et modalités de leur préservation. Dans le périmètre du SCOT sont concernées les communes de Gorbio et Sospel. La préservation des espaces agricoles ne doit cependant pas se limiter à ces seuls secteurs.

En outre, il est rappelé qu'une charte sur « la stratégie de développement durable de l'agriculture et de la forêt des Alpes-Maritimes » a été élaborée en 2010. Elle a identifié la nécessaire préservation et la mobilisation des espaces agricoles afin de permettre un développement durable de l'agriculture. Cela implique notamment l'inscription de ces terres agricoles dans les documents d'urbanisme et la mise en œuvre d'une action foncière sur ces espaces.

Pour ce qui concerne plus particulièrement la forêt, la DTA a identifié les principaux espaces naturels à préserver dans la bande côtière. Le SCOT devra, notamment dans le cadre de son évaluation environnementale, mettre en évidence les différentes fonctions de la forêt sur son territoire. Il s'agira d'assurer au travers d'une trame verte et bleue le bon fonctionnement des écosystèmes naturels et leurs connexions, de préserver les paysages remarquables du territoire, mais également d'organiser l'économie forestière (forêt de production) et les conditions de son exploitation.

Il est signalé l'existence du Plan Pluriannuel Régional de Développement Forestier (PPRDF) qui a défini pour la période 2011 – 2015 comme prioritaire le massif forestier « Vésubie – Roya – Tinée ». Le plan liste les actions proposées pour améliorer le développement du massif.

Le commerce

L'article L.122-1-9 impose au document d'orientation et d'objectifs du SCOT de préciser les orientations en matière d'équipement commercial et artisanal.

A ce titre, il devra définir les localisations préférentielles des commerces en prenant compte des objectifs de revitalisation des centres-villes, de maintien d'une offre commerciale de proximité répondant aux besoins de la population et participant à la limitation des déplacements et de la consommation de l'espace.

Il est à noter que l'agence des déplacements et de l'aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM) a réalisé une étude sur le commerce dans le cadre de la réflexion "inter-SCOT" qui fait ressortir les enjeux commerciaux et des préconisations territorialisées. Cette étude devrait se traduire prochainement par un guide de "l'urbanisme commercial durable".

Ressources en eau

Le SCOT devra évaluer les besoins en eau, en prenant en compte les perspectives d'évolution démographique, l'afflux de population saisonnière, ainsi que les différents usages (domestique, activités économiques notamment industrielles, agriculture...), et analysera l'adéquation entre ressources disponibles et besoins identifiés.

Il est signalé, en complément des éléments indiqués dans le chapitre III – servitudes d'utilité publique, qu'en matière de protection des eaux potables, des procédures de déclaration d'utilité publique (DUP) pour la protection des captages sont en cours ; il s'agit :

Breil sur Roya : forage de Libre (la commune complète le dossier de DUP).

La Brigue : sources Bon Pertus, Gaetana, Bosquet et Amarine (rapport hydrogéologique en 2015).

Castellar : sources Menaud, Pétrinca et forage Pétrinca (dossier de DUP déposé).

Fontan : sources Berghe et source Scarasseuil (rapport hydrogéologique en 2014 et 2015).

Moulinet : sources Cabananes vieilles, Abietta, Gourbelin et prise d'eau de la Bévera (rapport hydrogéologique de 2004 – procédures à relancer)

Saint Agnès : source Bausson (rapport hydrogéologique de 2013).

Sospel : source du tunnel de Braus (rapport hydrogéologique de 2014).

Tende : sources Chataigniers, Sainte-Lucie, Sainte Catherine, Granile Fouige et Vievola (attente d'avis internes aux services de l'État).

Collecte et traitement des eaux usées

La directive européenne du 21 mai 1991 relative au traitement des eaux résiduaires urbaines a fixé des obligations pour l'assainissement des eaux usées des agglomérations de plus de 2000 équivalents-habitants (EH).

Toutes les mesures nécessaires afin que soient réalisés les travaux de mise en conformité de la collecte et du traitement des eaux usées doivent être mises en œuvre dans les délais les plus courts.

Il conviendra donc dans le SCOT de n'ouvrir à l'urbanisation de nouveaux secteurs que si la collecte et le traitement des eaux usées sont réalisés dans des conditions conformes à la réglementation en vigueur.

Il est signalé que :

- la commune de Breil-sur-roya présente certains problèmes de conformité en la matière (non conformité de la collecte des eaux usées liée à l'effondrement du réseau dans le quartier Giandola à cause de la présence de gypse – environ 10 % des eaux brutes ne sont pas traitées, non conformité de l'assainissement non collectif dans le hameau de Libre à cause du terrain non favorable – problèmes environnementaux et sanitaires avérés),
- la commune de La Brigue dispose d'une station d'épuration (STEP) non conforme qui induit des incidences fortes sur l'environnement, il est envisagé de raccorder le réseau de cette commune sur celui de Tende,
- la STEP de Castillon n'est pas conforme,

- la collecte des eaux usées n'est pas conforme sur la commune de Roquebrune Cap Martin,
- sur Saorge, c'est le traitement des eaux usées qui n'est pas conforme,
- la collecte des eaux usées n'est pas conforme sur la commune de Sospel,
- la mise en route de la STEP est attendue très prochainement.

Il est à noter qu'une solution locale pour la gestion des boues d'épuration est en cours d'étude dans la vallée de la Roya et à Sospel.

Gestion des eaux pluviales

La gestion des eaux pluviales, l'imperméabilisation des sols et les phénomènes de ruissellement doivent être intégrés dans les réflexions pour l'aménagement du territoire. A ce titre, le zonage pluvial (cf. Article L.2224-10 du code général des collectivités territoriales) s'avère l'outil le plus approprié pour hiérarchiser géographiquement les enjeux de rétention des eaux pluviales (cf. également chapitre V – les études techniques en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement).

Il convient également d'être vigilant en matière de qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel.

Milieus aquatiques

Il est rappelé d'une manière générale que, sauf ouvrage de franchissement ponctuel, la couverture et le busage des vallons sont interdits, ainsi que leur bétonnage, hormis pour des ouvrages compris dans un aménagement d'intérêt général, afin de ne pas aggraver les caractéristiques hydrauliques et pour faciliter leur surveillance et leur entretien.

Il est à noter que La Bévéra, La Roya de sa source à La Bieugne et le Caïros sont des réservoirs biologiques. Ces cours d'eau sont également identifiés dans le plan de gestion des poissons migrateurs du bassin Rhône - Méditerranée comme zones d'action prioritaire pour l'anguille.

En outre, de nombreux cours d'eau sur le territoire du SCOT sont identifiés en très bon état écologique ; il conviendra de ne pas créer d'obstacles nouveaux à la continuité écologique et de mettre aux normes les ouvrages existants, en compatibilité avec les orientations du SDAGE.

Plan départemental de gestion et d'élimination des déchets de chantier du BTP

Les Alpes Maritimes ne sont pas dotées d'un plan spécifique aux déchets du BTP, notifié par arrêté préfectoral et faisant l'objet de commissions consultatives réunies régulièrement. Il existe toutefois un schéma de gestion des déchets du BTP comprenant une charte et un guide de bonne pratique, rédigé en 2003. Seule la synthèse du schéma avait été annexée au Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés des Alpes Maritimes précédent, approuvé le 19 novembre 2004.

Un groupe de travail s'est créé autour du Conseil Général sur la problématique des déchets du BTP, avec les services de la DDTM et la CCI. Le futur Plan de gestion des déchets du BTP est en cours d'élaboration ; il devrait être approuvé prochainement.

VI bis – Éléments relatifs au volet mer du SCOT

Il est rappelé que conformément à l'article L.122-1-11, le SCOT peut valoir schéma de mise en valeur de la mer (SMVM). Toutefois, même si cette possibilité n'était pas retenue dans le SCOT de la CARF, il conviendrait que celui-ci comporte un « volet mer » traitant notamment des principaux enjeux en matière de protection et de gestion des activités en mer. A ce titre, il apparaît indispensable que le SCOT s'empare des thèmes suivants :

- l'aquaculture (cf. SDRAM PACA ci-dessous) ;
- les activités nautiques et notamment la limitation de l'impact des mouillages de bateaux ;
- les activités portuaires ;
- les activités balnéaires avec un engraissement limité des plages sans impact sur les espèces protégées comme la posidonie ;
- la gestion des eaux pluviales et du rejet en mer des eaux usées ;
- la gestion des espaces sensibles de bord de mer (assurer le maintien de coupures d'urbanisation, permettre l'accès du public au littoral, etc.).

Sur ce sujet, la DDTM a engagé une démarche pour la gestion intégrée mer – littoral (GIMEL) pour la partie est du département comprenant le littoral du SCOT de la CARF. L'étude mise en œuvre permettra d'alimenter le volet mer du SCOT.

Par ailleurs, il est rappelé l'existence du site Natura 2000 en mer « Cap Martin » FR9301995, dont l'opérateur est la CARF (également maître d'ouvrage du SCOT) et dont le document d'objectifs (DOCOB) est en cours d'élaboration.

Document stratégique de façade

Le décret n°2012-219 du 16 février 2012 prévoit l'élaboration pour la façade Méditerranée d'un document stratégique de façade (DSF) qui viendra compléter et préciser les orientations de la stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML). Il est précisé que l'élaboration du DSF n'a pas débuté et que la SNML est en cours d'élaboration par le conseil national de la mer et des littoraux.

Plan d'action pour le milieu marin

Les documents relatifs au plan d'action pour le milieu marin, dont le travail d'élaboration se poursuit sont disponibles par le lien : <http://www.dirm.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/pan-d-action-pour-le-milieu-marin-r124.html>

Schéma régional de développement de l'aquaculture marine PACA

Le schéma régional de développement de l'aquaculture marine (SRDAM) PACA est en cours d'élaboration sous le pilotage de la direction inter-régionale de la mer (DIRM) Méditerranée ; le projet est consultable par le lien : <http://www.dirm.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/projet-de-schema-regional-de-a1695.html>

Il est à noter qu'aucun site propice au développement de l'aquaculture n'a été identifié pour le territoire du SCOT dans le SRDAM.