

# Communauté Agglomération de la Riviera Française

## Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)



PADD : 15 janvier 2018 –version 9



**Projet d'aménagement et de  
développement durables**

# SOMMAIRE

<b>PREAMBULE.....</b>	<b>1</b>
<b>1. VALORISER LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE EXCEPTIONNELLE DE LA RIVIERA FRANÇAISE.....</b>	<b>2</b>
1.1. MAINTENIR LES GRANDS EQUILIBRES ENTRE ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET ARTIFICIALISES .....	2
1.2. PRESERVER L'INTEGRITE DES ESPACES DE BIODIVERSITE ET FAVORISER LE MAINTIEN DE LA TRAME VERTE ET BLEUE ....	3
1.3. PRESERVER LES TERRES AGRICOLES STRATEGIQUES CONTRIBUANT A L'ECONOMIE ET AUX PAYSAGES.....	4
1.4. PRESERVER ET METTRE EN VALEUR L'ESPACE MARIN.....	5
1.5. AMELIORER LA GESTION DES RISQUES NATURELS ET LA PROTECTION DES POPULATIONS .....	7
1.6. OPTIMISER LA GESTION DES RESSOURCES.....	7
1.6.1. <i>Gestion de l'eau.....</i>	<i>7</i>
1.6.2. <i>Gestion des matériaux.....</i>	<i>8</i>
1.7. PROMOUVOIR LES ENERGIES RENOUVELABLES ET RENFORCER L'ISOLATION THERMIQUE DES CONSTRUCTIONS.....	9
1.7.1. <i>Promouvoir les énergies renouvelables.....</i>	<i>9</i>
1.7.2. <i>Renforcer l'isolation thermique des constructions .....</i>	<i>9</i>
1.8. OPTIMISER LA GESTION DES DECHETS.....	9
<b>2. DEVELOPPER UNE ECONOMIE AXEE SUR LES FILIERES D'EXCELLENCE.....</b>	<b>11</b>
2.1. DEVELOPPER L'ACTIVITE TOURISTIQUE EN FAVORISANT LA MONTEE EN GAMME.....	11
2.1.1. <i>Le développement qualitatif et quantitatif de l'offre d'hébergement du littoral sur l'ensemble de la gamme .....</i>	<i>11</i>
2.1.2. <i>L'amélioration qualitative de l'offre d'équipements et de services sur le littoral .....</i>	<i>11</i>
2.1.3. <i>Valoriser le patrimoine monumental, paysager et culturel des villages .....</i>	<i>12</i>
2.1.4. <i>Préserver un environnement naturel exceptionnel .....</i>	<i>12</i>
2.1.5. <i>Développer un tourisme de montagne été / hiver en partenariat avec l'Italie .....</i>	<i>12</i>
2.1.6. <i>Favoriser l'implantation d'hébergements touristiques diversifiés en montagne .....</i>	<i>13</i>
2.2. VALORISER L'ECONOMIE AGRO-SYLVO-PASTORALE .....	13
2.2.1. <i>Développer une agriculture identitaire privilégiant les circuits courts .....</i>	<i>13</i>
2.2.2. <i>Préserver les conditions d'une valorisation de l'exploitation forestière .....</i>	<i>14</i>
2.3. DEVELOPPER L'ECONOMIE LOCALE PAR L'AXE SANTE, NUTRITION, BIEN-ETRE .....	14
2.4. TIRER PARTI DU DEPLOIEMENT DU TRES HAUT DEBIT EN DEVELOPPANT L'ECONOMIE NUMERIQUE.....	15
2.5. SOUTENIR L'ARTISANAT TRADITIONNEL.....	16
2.6. MAITRISER LE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL POUR PRESERVER LES COMMERCES DE CENTRE-VILLE .....	17
2.7. SOUTENIR LES FILIERES DE FORMATION.....	17
2.8. LES OBJECTIFS D'EMPLOI DU BASSIN.....	17
2.8.1. <i>Un objectif d'environ 2 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030 pour le territoire de la CARF .....</i>	<i>17</i>
2.8.2. <i>Un objectif d'environ 1000 emplois annuels pour la Principauté de Monaco .....</i>	<i>18</i>
<b>3. AXER PRIORITAIREMENT LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE EN VALORISANT LES TRANSPORTS COLLECTIFS EXISTANTS OU A CREER .....</b>	<b>18</b>
3.1. VALORISER LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LES MODES DOUX.....	18
3.1.1. <i>La ligne TER Grasse – Vintimille : un outil en puissance .....</i>	<i>18</i>
3.1.2. <i>La ligne nouvelle PACA entre Nice et l'Italie n'est pas encore à l'ordre du jour .....</i>	<i>18</i>
3.1.3. <i>Soulager le trafic de transit dans la Turbie et relier Monaco en transport collectif en site propre (TCSP) .....</i>	<i>19</i>
3.1.4. <i>Les lignes SNCF Nice – Tende et Trenitalia Vintimille - Cuneo .....</i>	<i>19</i>
3.1.5. <i>Maintenir et renforcer l'offre de bus .....</i>	<i>19</i>
3.1.6. <i>Développer les modes doux.....</i>	<i>20</i>
3.1.7. <i>Adapter l'offre de stationnement.....</i>	<i>20</i>

3.1.8.	<i>Maîtriser le trafic des poids lourds dans la vallée de la Roya</i> .....	20
3.2.	PREVOIR UN DEVELOPPEMENT ADAPTE AUX CAPACITES DE TRANSPORTS COLLECTIFS.....	22
3.2.1.	<i>Optimiser le développement urbain du littoral, en préservant son environnement exceptionnel</i> 22	
3.2.2.	<i>Les collines de la Riviera : une urbanisation diffuse à maîtriser</i> .....	22
3.2.3.	<i>Les vallées de la Bévéra et de la Roya</i> .....	22
3.2.4.	<i>Une nouvelle structuration du territoire du SCOT</i> .....	23
<b>4.</b>	<b>DEVELOPPER LE LOGEMENT ACCESSIBLE POUR ACCUEILLIR DE JEUNES ACTIFS SUR LE TERRITOIRE .</b>	<b>26</b>
4.1.	ETABLISSEMENT DU SCENARIO DEMOGRAPHIQUE .....	26
4.1.1.	<i>Le scénario tendanciel</i> .....	26
4.1.2.	<i>Le scénario du SCOT</i> .....	27
4.2.	OBJECTIFS DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS .....	27
4.3.	RESPECTER L'OBJECTIF DE MIXITE SOCIALE.....	28
4.4.	REPARTIR LES LOGEMENTS AU SEIN DU TERRITOIRE DE LA CARF .....	28
4.5.	LES OBJECTIFS DE LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN .....	29
4.6.	FAVORISER LA REHABILITATION DES LOGEMENTS ANCIENS VACANTS .....	30

## Préambule

---

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

Il s'agit du cœur du projet de territoire, qui se déclinera dans le document d'orientations et d'objectifs.

Il s'articule autour de 4 axes stratégiques qui fondent la vision du territoire :

- Axe 1 : Valoriser la qualité environnementale exceptionnelle de la Riviera Française
- Axe 2 : Développer une économie axée sur les filières d'excellence
- Axe 3 : Axer prioritairement le développement du territoire en valorisant les transports collectifs existants à renforcer ou à créer
- Axe 4 : Développer le logement accessible pour accueillir de jeunes actifs sur le territoire

Le PADD définit les grandes orientations du projet de territoire ; il n'a pas vocation à constituer une étude de faisabilité des projets locaux. Il appartient au Document d'Orientation et d'objectifs (DOO) de traduire ces orientations de façon à servir de guide pour l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme locaux et du Plan Local de l'Habitat, ceux-ci devant être compatibles avec le DOO.

# 1. Valoriser la qualité environnementale exceptionnelle de la Riviera Française

---

A l'issue du diagnostic, les grands enjeux environnementaux identifiés en matière d'environnement sont liés aux nuisances générées par le trafic et à la maîtrise de l'expansion de l'urbanisation diffuse.

Au-delà de ces préoccupations, le projet environnemental doit permettre de maintenir un territoire de haute qualité environnementale : ses paysages emblématiques, sa Trame Verte et Bleue et ses espaces agro-naturels, supports de biodiversité, d'attractivité, d'économie locale et du cadre de vie des habitants.

Les paysages, les milieux naturels mais aussi le patrimoine, bâti et vernaculaire constituent un atout majeur pour la Riviera Française. Ils sont le socle à la fois d'un cadre de vie attractif mais également d'un espace de loisirs et de tourisme reconnu à l'échelle régionale, nationale voire mondiale (projet UNESCO). Associant des milieux naturels très diversifiés, entre mer et montagne, le territoire abrite une biodiversité d'exception. L'intérêt écologique et paysager de ces espaces naturels, a conduit à l'instauration de nombreuses mesures et de protections.

Malgré cette reconnaissance, qui peut aussi paraître contraignante, l'expansion urbaine diffuse que subissent certaines parties du territoire constitue une menace pour ces patrimoines.

Le SCoT entend mettre en place une stratégie globale permettant d'assurer un équilibre entre les besoins liés au développement urbain et économique du territoire, et la préservation des écosystèmes fragiles. Il affiche une volonté forte de reconnaître les espaces naturels et agricoles comme constitutifs de son armature rurale, et d'organiser le développement urbain en conséquence.

## 1.1. Maintenir les grands équilibres entre espaces naturels, agricoles et artificialisés

Il s'agit ici de maintenir les éléments patrimoniaux et paysagers qui fondent la notoriété des territoires de la Riviera Française tout en les reconnaissant comme des lieux d'activité économique et de vie pour les habitants.

Par ailleurs, les espaces agricoles et naturels façonnent un cadre de vie de grande qualité et contribuent au maintien du caractère rural du territoire. Ils constituent des espaces de loisirs, de fréquentation touristique, et pour certaines, sont constitutives de la Trame Verte et Bleue du fait d'une fonctionnalité écologique intéressante (réservoirs ou corridors). Les milieux agricoles ont une fonction de lutte contre les risques incendie ; les espaces agricoles et naturels permettent également de limiter le risque d'inondation en maintenant des zones d'expansion des crues et d'infiltration des eaux pluviales dans le sol. Il s'agit donc de reconnaître ces fonctions multiples par des objectifs qui permettent de les maintenir sans pour autant les sanctuariser, afin de permettre une adaptation à divers usages.

Les objectifs opérationnels sont les suivants :

- **Valoriser le potentiel des espaces naturels d'exception et reconnus, pour l'activité touristique et l'image de marque**, tout en prévoyant une gestion de la fréquentation de ces milieux fragiles (flux, accessibilité...)
- **Préserver et valoriser les entités paysagères identitaires en :**
  - Pérennisant les espaces naturels et agricoles
  - Favorisant la qualité urbaine et architecturale du cadre bâti
  - Favorisant la réhabilitation des logements vétustes et du bâti dégradé

## 1.2. Préserver l'intégrité des espaces de biodiversité et favoriser le maintien de la Trame Verte et Bleue

Le territoire comporte une diversité de milieux remarquables abritant une grande richesse floristique et faunistique. Ces milieux sont reconnus par de nombreuses zones d'inventaires et mesures de protection qui couvrent globalement plus des trois quarts du territoire et ces réservoirs de biodiversité sont reconnus à l'échelle régionale. Ces milieux naturels globalement bien préservés sont néanmoins soumis à un certain nombre de pressions : mitage urbain, fragmentation liée notamment aux infrastructures et à l'urbanisation, feux de forêts, surfréquentation...

Ces enjeux relatifs à la protection de la biodiversité patrimoniale dite « exceptionnelle » s'accompagnent d'enjeux liés au maintien de la biodiversité « ordinaire » et des espaces d'échanges écologiques et de connectivité. Un des enjeux du SCOT vis-à-vis de la préservation de la biodiversité concerne donc la prise en compte optimale des espaces naturels et des fonctionnalités écologiques.

La Trame Verte et Bleue de la Riviera Française et de la Roya se décline ainsi à deux échelles : d'une part, à l'échelle des continuités écologiques fragilisées par des éléments de rupture internes ou à leurs abords immédiats tels que les infrastructures et à la tâche urbaine ; et d'autre part à l'échelle d'une matrice agro-naturelle dans laquelle s'intègrent les continuités écologiques actuelles, et où la préservation de zones tampon est un enjeu majeur.

Les objectifs opérationnels sont les suivants :

- **Protéger les espaces patrimoniaux présentant une biodiversité d'exception** : les aménagements susceptibles d'affecter la biodiversité seront à proscrire au sein de ces espaces. Au sein du Cœur du Parc National du Mercantour et du territoire des communes ayant adhéré à la Charte, veiller à la compatibilité des aménagements avec les objectifs de préservation de la biodiversité fixés par la charte du parc ;
- **Protéger les milieux humides remarquables et veiller au maintien de la qualité des eaux superficielles ;**
- **Préserver la fonctionnalité des espaces structurants de la biodiversité (continuités)** : Pôle central Roya-Bévera et Vallées de montagne notamment ;

- **Préserver les espaces de liaison au sein et entre des continuités :**
  - Préserver les corridors existants notamment avec les territoires voisins mais aussi au fond des vallées avec des espaces libres de circulation le long des principales infrastructures de transport ;
  - Maintenir la perméabilité à la faune aquatique des cours d'eau,
  - Garantir la fonctionnalité des ripisylves existantes des milieux aquatiques et cours d'eau et les maintenir dans leur plus grande largeur possible au regard des impératifs techniques d'entretien,
  - Prévoir des espaces supports de la trame verte et bleue intra-urbaine ;
  
- **Maintenir des zones tampon et veiller au maintien de la fonctionnalité des espaces dans les zones d'interface :**
  - Favoriser des développements respectant au mieux l'intégrité des espaces naturels à proximité des milieux urbanisés notamment autour de Sospel, Moulinet, Breil-sur-Roya, Saorge, Fontan, La Brigue et Tende ;
  
- **Préserver les coulées vertes sur la façade littorale et les collines de la Riviera :**
  - Limiter l'urbanisation des « langues vertes » présentes en fond de vallon ou dans les espaces encore végétalisés sur Menton, Castellar, Sainte-Agnès, Gorbio, Roquebrune-Cap-Martin, La Turbie et Beausoleil.
  
- **Lutter contre la pollution lumineuse nocturne.**

### **1.3. Préserver les terres agricoles stratégiques contribuant à l'économie et aux paysages**

Bien que n'occupant que 8,5 % du territoire de la CARF (hors alpages), l'agriculture remplit plusieurs rôles pour le territoire :

- Un rôle économique au travers des nombreuses exploitations agricoles actuellement présentes et des filières reconnues (oléiculture, citron de Menton...),
- Un rôle paysager pour le maintien des paysages ouverts dans un contexte où la forêt connaît une croissance très rapide,
- Un rôle social par sa contribution à la vie des villages et son attrait touristique (AOC, IGP...).

Les objectifs opérationnels sont les suivants :

- **Conforter une agriculture dynamique et vivante afin de lutter contre la déprise agricole** en garantissant la préservation des terres indispensables à l'activité agricole.
- **Accompagner la diversification des activités agricoles**, sachant s'adapter aux évolutions des politiques agricoles et des marchés, et développer de nouvelles activités : circuits courts, agritourisme, ... tout en préservant et développant les productions identitaires que sont les olives, le citron et la châtaigne.
- **Maintenir des zones tampon et veiller au maintien de la fonctionnalité des espaces dans les zones d'interface** :
  - Favoriser des développements respectant au mieux l'intégrité des zones agricoles à proximité des milieux urbanisés
  - Porter une attention particulière aux zones agricoles, qui interviennent dans le cycle de vie d'espèces à enjeu.

#### 1.4. Préserver et mettre en valeur l'espace marin

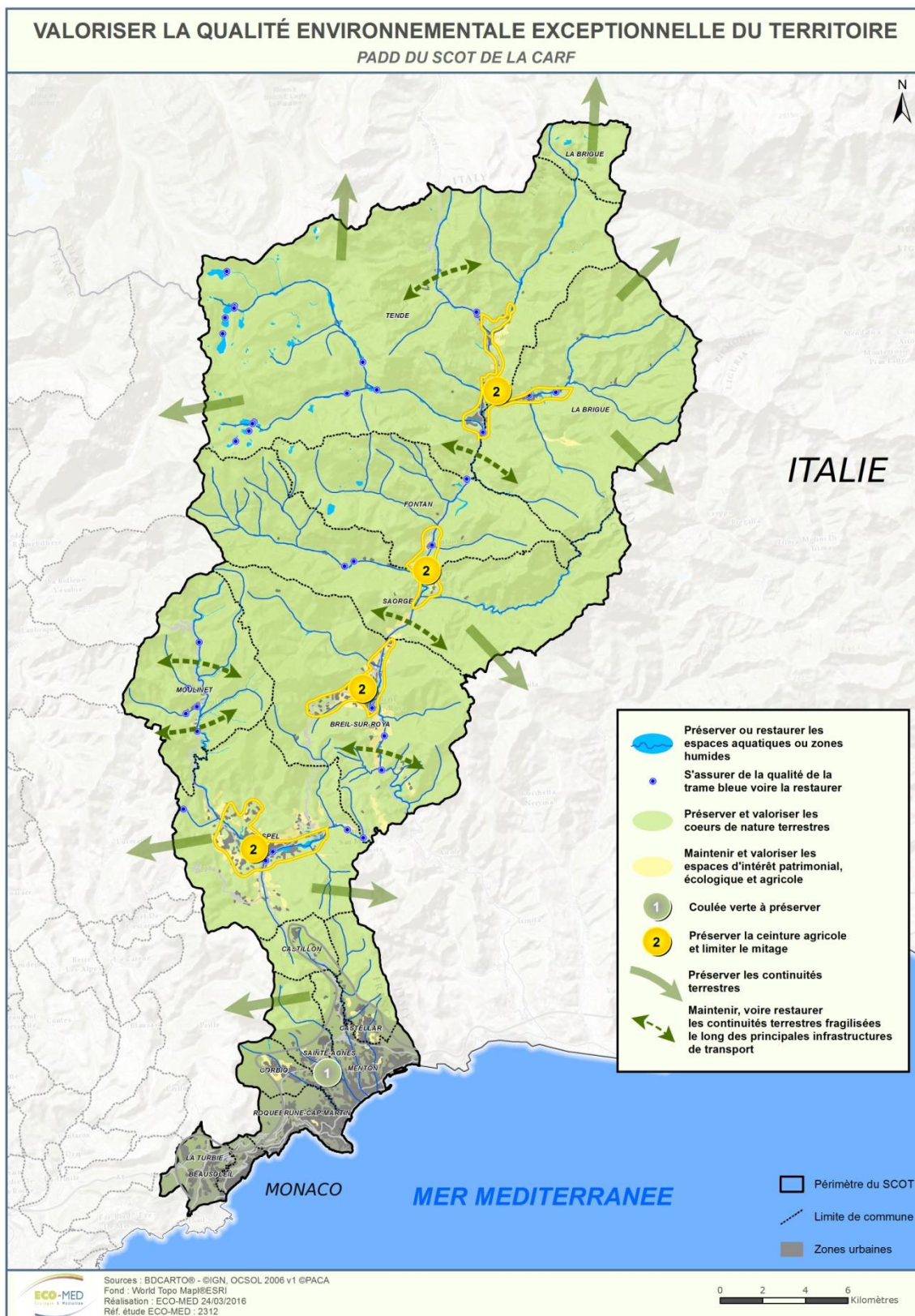
Le site Natura 2000 du Cap Martin concerne l'espace marin au droit de l'agglomération de la Riviera Française. Cet espace est aujourd'hui menacé par les différents rejets (y compris ceux transportés par le courant Ligurie depuis le littoral italien), les espèces invasives et l'activité de la plaisance.

Le SCOT ne prévoit pas de développement quantitatif de la plaisance ; les ports existants pourront être réaménagés, en vue d'une amélioration qualitative de l'offre, en intégrant des mesures environnementales destinées à réduire leur impact sur le milieu marin.

Le SCOT ne prévoit pas l'implantation de fermes aquacoles ; en revanche, l'utilisation de l'eau de mer pour des usages énergétiques (thalasso-thermie) sera encouragée, sous réserve de la maîtrise des impacts environnementaux.

Un soin particulier sera apporté à la mise en valeur des espaces publics proches de la mer, qui constituent un espace de transition entre le milieu marin et l'urbanisation dense du littoral.





## 1.5. Améliorer la gestion des risques naturels et la protection des populations

Le territoire de la CARF est soumis à de nombreux aléas en matière de risques naturels. Il est rappelé qu'à l'exception de la commune de Tende où il est en cours, toutes les communes de la CARF sont dotées d'un PPR mouvement de terrain approuvé.

En revanche, seules les communes de la Brigue et de Saorge disposent d'un PPR inondation, et aucune n'a de PPR incendie de forêt approuvé. Enfin, 3 communes disposent d'un PPR avalanches approuvé.

En concertation avec les services de l'état, la couverture du territoire par les PPR sera progressivement généralisée.

Le SCOT relaie l'ensemble des dispositions établies par ailleurs et visant à réduire la vulnérabilité aux risques naturels et technologiques. Des orientations spécifiques portent sur :

- La mise en place de protections passives pour les constructions très exposées aux chutes de blocs et, en cas d'impossibilité, dans les cas où cela est justifié, l'application de la loi Barnier qui prévoit l'expropriation des constructions concernées.
- La mise en œuvre de dispositifs de gestion des eaux pluviales conformément au guide édité par la DDTM des Alpes-Maritimes dans le cadre des opérations d'aménagement, afin de limiter les risques de ruissellement.
- La reconquête par l'agriculture de terrains embroussaillés et l'entretien des pistes qui contribueront à limiter le risque d'incendie de forêt.

## 1.6. Optimiser la gestion des ressources

### 1.6.1. Gestion de l'eau

En termes de gestion de l'eau, une amélioration est nécessaire tant sur le plan qualitatif que quantitatif. La sécurité dans l'approvisionnement en eau potable sera assurée par :

- La réalisation des périmètres de protection des captages d'alimentation en eau qui n'en font pas l'objet aujourd'hui ;
- La surveillance quantitative de la ressource en eau potable issue de la nappe de la Roya, la principale ressource du secteur, afin d'anticiper un risque de pénurie ;
- L'optimisation des prélèvements et la limitation des pertes dans les réseaux anciens.

L'amélioration de la qualité des eaux de surface sera recherchée par :

- La mise aux normes des systèmes d'assainissement conformément à la réglementation en vigueur (et tenant compte du surplus saisonnier), pour les besoins actuels et futurs ;
- La réduction des pollutions et la maîtrise des rejets urbains, accessoirement industriels et agricoles ;
- La surveillance et la préservation de la qualité des eaux de surface ;
- La préservation de la qualité des eaux littorales et la protection du milieu marin, en concertation avec la ville de Vintimille et la Principauté de Monaco.

### *1.6.2. Gestion des matériaux*

La fin de l'exploitation de la carrière de la Cruelle à la Turbie est prévue en 2024. Cette carrière d'où peuvent être extraits 1 million de tonnes de granulats par an répond actuellement aux besoins pour le secteur de la CARF et exporte des granulats vers Monaco et Nice.

Conformément à l'arrêté d'autorisation, les secteurs excavés dont l'exploitation est terminée sont partiellement comblés avec des matériaux inertes à concurrence d'environ 800 000 m<sup>3</sup> par an.

Le SCOT prévoit au voisinage de l'échangeur autoroutier de la Turbie et sur l'emprise de la carrière de la Cruelle un secteur de projet, intégrant notamment un parking relais avec le départ d'un TCSP (transport en commun en site propre) vers Monaco, l'implantation d'activités économiques mais également la construction de logements et d'équipements publics.

Ni le schéma départemental des carrières des Alpes-Maritimes élaboré en 2001, ni le SRADDT de la Région PACA élaboré en 2013 n'évoquent les perspectives en matière d'extraction de matériaux pour ce territoire au-delà de 2024.

L'exploitation de la carrière de la Cruelle prendra fin en 2024. Une étude menée par la CARF permettra de préparer la reconversion du site en proposant un programme d'Aménagement orienté principalement vers la création d'une zone d'activités privilégiant le développement durable accompagné d'équipements publics et de logements. Au préalable, un site avec un potentiel d'exploitation de carrière et de remblaiement de matériaux inertes à proximité du site actuel devra être trouvé en concertation avec les services de l'Etat, la Région et les Collectivités Territoriales voisines.

La réouverture des carrières de lauzes, autrefois exploitées dans la vallée de la Roya, pourra être envisagée.

## 1.7. Promouvoir les énergies renouvelables et renforcer l'isolation thermique des constructions

### 1.7.1. Promouvoir les énergies renouvelables

Dans le cadre des opérations d'aménagement significatives, le SCOT prévoit un recours majoritaire aux énergies renouvelables. Les solutions optimales sur le plan technico-économique seront définies dans le cadre des études des potentiels d'énergie renouvelables propres à chaque opération.

Trois sources d'énergie renouvelables seront particulièrement recherchées :

- L'énergie solaire, compte tenu du potentiel d'ensoleillement particulièrement favorable : une approche spécifique sera conduite dans les PLU pour que ce type d'énergie puisse être développée y compris en adaptant les périmètres de protection des monuments historiques ou en adaptant les règles pour concilier protection efficace du patrimoine et recours aux énergies renouvelables.
- Le bois-énergie (plaquettes ou granulés), compte tenu du potentiel important représenté par la forêt au sein du territoire, afin de favoriser la relance de l'activité forestière ;
- la géothermie (et la thalassothermie en zone littorale).

### 1.7.2. Renforcer l'isolation thermique des constructions

En matière d'isolation thermique, l'objectif du SCOT est de se conformer à la réglementation en vigueur pour les constructions neuves (actuellement la RT 2012).

L'effort sera porté sur les rénovations des constructions existantes, pour lesquelles les économies d'énergie potentielles peuvent être importantes, avec des mesures incitatives dans le cadre du PLH.

## 1.8. Optimiser la gestion des déchets

Pour améliorer l'efficacité du tri sélectif, le SCOT prévoit de conforter les deux dépôts relai existants à Tende et à Breil-sur-Roya, afin qu'ils puissent remplir toutes les fonctions du tri sélectif (y compris encombrants, DIB et déchets verts). Un ou plusieurs sites de stockage des déchets verts seront optimisés, afin de valoriser l'ensemble des déchets verts de la CARF, voire également ceux en provenance de Monaco.

Par ailleurs, une solution pérenne de traitement des ordures ménagères à l'échelle de la CARF sera mise en œuvre. Actuellement, le traitement est réparti entre les Usines de Monaco, Nice et Vedène (Vaucluse).

Le choix d'un partenariat sur le long terme avec une ou plusieurs UIOM proches semble aujourd'hui la solution la plus pertinente, le périmètre de l'agglomération étant trop limité pour justifier une unité de traitement spécifique.

## 2. Développer une économie axée sur les filières d'excellence

---

### 2.1. Développer l'activité touristique en favorisant la montée en gamme

La candidature transfrontalière du Parc du Mercantour et du Parco de Alpi Maritime au patrimoine mondial de l'Humanité « Les Alpes de la Mer » illustre parfaitement le positionnement si particulier de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française : l'alliance de la montagne et de la mer dans un environnement d'exception. Ce positionnement spécifique permet à la CARF de miser sur un développement touristique durable et pluri-saisonnier, hautement qualitatif.

Dans le cadre du projet Espace Valléen de la Riviera Française, qui concerne les 11 communes de la zone de montagne, un plan d'actions triennal permettra une mise en valeur du patrimoine et une diversification touristique avec des financements de l'Europe, de l'Etat et de la Région.

L'inscription au patrimoine mondial de l'Humanité de l'œuvre de Le Corbusier, qui a terminé sa vie et repose à Roquebrune-Cap-Martin où se trouvent ses unités de camping et son cabanon, est aussi un facteur de croissance pour le tourisme culturel.

#### *2.1.1. Le développement qualitatif et quantitatif de l'offre d'hébergement du littoral sur l'ensemble de la gamme*

L'offre hôtelière de Menton s'est structurée en établissements de niveau 3 étoiles, exceptionnellement 4 étoiles, délaissant le segment haut de gamme autrefois présent. L'arrivée de 2 ou 3 établissements de niveau 5 étoiles sur la façade littorale de la CARF est de nature à répondre à un segment de clientèle à forte valeur ajoutée créatrice d'emplois. Les projets de Menton Garavan et du Vista Palace à Roquebrune Cap Martin sont déjà bien avancés.

Le réaménagement du site du Plateau Saint-Michel est nécessaire pour améliorer l'offre de camping existante (aujourd'hui une centaine d'emplacements 2 étoiles) et réhabiliter l'Auberge de Jeunesse qui n'est plus exploitée. Ce réaménagement doit s'opérer en tenant compte de la sensibilité environnementale du site.

Freiner autant que faire se peut la construction de nouvelles résidences secondaires, à l'impact économique limité, et accompagner la mise en marché des appartements et chambres d'hôtes via les réseaux numériques sont des actions utiles au développement de l'économie touristique.

#### *2.1.2. L'amélioration qualitative de l'offre d'équipements et de services sur le littoral*

La mise en valeur du front de mer et particulièrement de la promenade du Soleil et de l'avenue Robert Schumann entre Menton et Roquebrune-Cap-Martin permettra de mieux concilier les différents usages : plages publiques et concédées, terrasses de restaurants, promenade piétons, piste cyclable, parcs de stationnement...

La fin de la concession du port de Garavan et son retour à la Ville de Menton est l'occasion d'élaborer un projet de mise en valeur du port et des espaces attenants, qui constituent un site à enjeu pour l'agglomération à proximité de la gare de Menton-Garavan. C'est la Porte de France en venant d'Italie par le littoral. Accueil de la grande plaisance, hôtellerie haut de gamme, activités de loisirs et / ou culturelles y trouveront leur place.

La mise en service du parking souterrain de la plage des Sablettes sera accompagnée d'une mise en valeur de la promenade littorale depuis le Bastion jusqu'à Garavan, dans la continuité de la promenade du Soleil. L'attrait de cette promenade, entre la mer et le Vieux Menton, sera un atout important.

### *2.1.3. Valoriser le patrimoine monumental, paysager et culturel des villages*

La CARF possède un éventail de villages avec une extrême richesse culturelle. Le Monument national du Trophée d'Auguste à la Turbie, la basilique Saint-Michel Archange à Menton, joyau de l'art baroque, les merveilleuses fresques de Canavesio à la Chapelle Notre-Dame des Fontaines de la Brigue, les Forts de Sospel et de l'Authion, et bien entendu les gravures rupestres de la vallée des Merveilles sont des exemples de ce patrimoine remarquable.

Le caractère spectaculaire des villages perchés de Saorge, Gorbio et Sainte-Agnès sont des atouts à valoriser. Plus généralement, tous les vieux villages de l'agglomération présentent une unité architecturale et une forte valeur patrimoniale. On veillera à préserver cet atout, en le mettant en valeur sans le dénaturer.

### *2.1.4. Préserver un environnement naturel exceptionnel*

Le Parc National du Mercantour, la forêt de Turini, les Cimes de l'Authion, la Vallée des Merveilles, le massif du Marguareis sont autant de grands sites naturels qui motivent des activités de découverte et de sports de nature.

Le Cap Martin, les Corniches de la Riviera, le sanctuaire des Pélagos sont des sites maritimes exceptionnels qui constituent également un attrait touristique important.

Le développement des activités sportives et de loisirs dans ces milieux fragiles veillera à préserver leur qualité, voire à l'améliorer.

Les itinéraires cyclables constituent des moyens privilégiés pour découvrir les paysages naturels de la Riviera Française et de la Roya ; leur réseau sera conforté en partenariat avec le Conseil Départemental des Alpes-Maritimes.

### *2.1.5. Développer un tourisme de montagne été / hiver en partenariat avec l'Italie*

La petite station de ski de Camp d'Argent, aux portes de la CARF, et le site nordique de Casterino à Tende constituent aujourd'hui les deux pôles touristiques de la montagne hivernale.

Le tourisme d'hiver à Tende peut se développer en lien avec la station de Limone, située sur le versant italien, qui offre un important domaine skiable alpin. La valorisation de la liaison ferroviaire existante avec Limone (un télésiège débrayable part du village de Limone et dessert le domaine skiable) et la suppression de l'alternat du tunnel de Tende peuvent faciliter l'accès à ce domaine skiable.

Les offres touristiques de la station de Camp d'Argent et du site nordique de Casterino seront diversifiées et renforcées, par la mise en valeur de leur patrimoine naturel et culturel et l'amélioration des conditions de pratique des sports d'hiver.

### *2.1.6. Favoriser l'implantation d'hébergements touristiques diversifiés en montagne*

La proximité de Monaco d'une part, et de l'Italie d'autre part, génère une demande touristique spécifique vers la zone de montagne de la CARF, du fait de son attractivité tant sur le plan de la qualité des paysages et de son environnement naturel, que des activités sportives, ludiques et culturelles qui s'y sont développées. Cet attrait justifie une amélioration quantitative et qualitative des hébergements touristiques en montagne.

La croissance du tourisme de séjour peut s'appuyer sur des hébergements de caractère, types gîtes, chambres d'hôtes, refuges, camping à la ferme, dont la commercialisation auprès des publics internationaux est facilitée par les nouveaux outils numériques.

Plus ponctuellement, des projets hôteliers ou para hôteliers peuvent voir le jour en montagne. Ils visent des sites particulièrement attractifs, et offrent une panoplie complète d'activités et de loisirs, notamment en lien avec le bien-être et la nature. Leur localisation préférentielle sera définie dans le DOO.

Lorsque cela est possible et pertinent, ces projets pourront être envisagés dans le cadre de la réhabilitation du patrimoine bâti abandonné (anciennes casernes, chalets d'alpage ruinés, etc.), en veillant toutefois au respect du caractère de ce patrimoine et à la maîtrise des impacts environnementaux tant au niveau de l'implantation du projet que de son fonctionnement.

## **2.2. Valoriser l'économie agro-sylvo-pastorale**

### *2.2.1. Développer une agriculture identitaire privilégiant les circuits courts*

Le développement de l'agriculture est un enjeu important, tant sur le plan économique qu'environnemental.

Que ce soit pour les productions d'agrumes et les oliveraies sur la façade littorale et les collines, les oliveraies en moyenne montagne jusqu'à Sospel et Breil-sur-Roya, l'élevage et la châtaigne dans la haute vallée de la Roya et à Moulinet, ou encore le miel et le maraîchage plus largement répartis, il existe des débouchés en vente directe d'autant plus importants que les productions sont labellisées et que la fréquentation touristique génère une demande spécifique. C'est notamment



Le cas avec l'Indication Géographique Protégée (IGP) du citron de Menton, dont la production sera développée.

Ce contexte crée des conditions plus favorables pour l'équilibre économique des exploitations, qui souffrent toutefois de plusieurs freins pour se développer et faciliter l'implantation de jeunes agriculteurs :

- La cherté du foncier, en lien avec la pression immobilière, notamment sur la façade littorale et dans les collines de la Riviera ;
- Les espaces boisés parfois classés qui empêchent la remise en culture des anciennes restanques ;
- Les difficultés d'accès aux parcelles (piste, eau d'irrigation) qui rendent leur exploitation difficile.

Il s'agit donc d'identifier dans les PLU les secteurs à enjeu agricole potentiel, au sein desquels les espaces boisés classés pourront être supprimés, ainsi que ceux qui justifient d'une protection plus stricte afin de contrer la spéculation foncière : ces espaces très stratégiques pourront faire l'objet d'un classement en Zone Agricole Protégée (ZAP) ou de la mise en place d'un périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (art. L113-15 et suivants du Code de l'Urbanisme).

Les règlements des PLU seront adaptés de façon à permettre aux exploitations agricoles d'adapter leurs outils de production à ces enjeux.

Des programmes agro-environnementaux pourront être conduits afin de soutenir les investissements et les actions nécessaires pour développer une agriculture durable. Ces programmes prendront en compte l'amélioration des pistes et des systèmes d'irrigation.

### *2.2.2. Préserver les conditions d'une valorisation de l'exploitation forestière*

La forêt de la CARF représente un important potentiel, dont la valorisation est freinée par les coûts élevés d'évacuation des bois en raison du relief, et par la quasi-absence sur le territoire d'unités de transformation, que ce soit pour le bois d'œuvre ou pour le bois de chauffage (plaquettes et granulés).

Il est probable que, compte tenu des enjeux, la filière bois cherche à se restructurer dans les prochaines années en vue de mieux exploiter cette ressource.

On veillera donc à préserver des lieux de stockage des grumes et on facilitera l'implantation des unités de transformation du bois sur le territoire.

Pour aider aux débouchés, on veillera à ce que, dans le cadre des études de potentiel d'énergies renouvelables réalisées lors des opérations d'aménagement significatives, l'option énergie bois ait été analysée avec soin et soit priorisée lorsqu'elle est économiquement justifiée.

## **2.3. Développer l'économie locale par l'axe santé, nutrition, bien-être**

Le trio santé, nutrition, bien-être constitue un axe privilégié du développement économique de la Riviera et de la Roya. Les bienfaits du citron sur la santé, les vertus du climat, les ressources en eau

de qualité peuvent largement contribuer au développement du territoire. L'objectif est d'inciter à la création de nouvelles activités dans ces domaines :

- **Thalassothérapie, balnéothérapie, thermalisme** et plus généralement centres de remise en forme. Leur développement sur le territoire de la Riviera française est en phase avec la clientèle touristique et permettra de mettre en valeur non seulement les communes du littoral mais aussi les communes des vallées de la Roya et de la Bévéra grâce à la qualité et la quantité des ressources en eau.
- **Exploiter l'eau de source** : La qualité des sources des vallées de la Roya et de la Bévéra n'est pas exploitée. L'objectif est de monter une filière visant à la commercialisation de ces eaux de source.
- **Diététique** : mettre en exergue l'agriculture identitaire (citrons, olives, fromages de brebis et de chèvre) dans le cadre de la promotion du régime alimentaire méditerranéen et encourager l'agriculture biologique.
- **Favoriser le développement de la silver économie** : du fait du phénomène de vieillissement de la population au sein de la CARF, les besoins en matière d'accompagnement des personnes âgées vont aller naturellement croissants. Cette évolution se traduit par des équipements et des services qui génèrent de nombreux emplois. Il s'agit d'accompagner cette évolution, en prévoyant une offre adaptée tant par ses composantes prenant en compte le degré de dépendance des personnes accueillies, que par sa localisation qui résulte d'un compromis entre le souhait de la personne âgée de rester au plus près de ses racines, l'accessibilité aux services indispensables (santé, loisirs...) et les disponibilités foncières et immobilières.

## 2.4. Tirer parti du déploiement du très haut débit en développant l'économie numérique

Le schéma directeur départemental d'aménagement numérique des Alpes-Maritimes prévoit au sein de la CARF deux secteurs différenciés :

- La façade littorale, les collines de la Riviera, Sospel et Moulinet sont inclus dans la zone de développement du très haut débit à l'initiative des opérateurs privés dont le déploiement devrait être achevé en 2020 ;
- La vallée de la Roya est incluse dans la zone d'intervention publique, qui prévoit le calendrier suivant :
  - L'installation du très haut débit numérique à l'horizon 2018 / 2020 pour les phases 1 et 2 qui avec un taux de raccordement de 84% des prises en très haut débit.
  - La phase 3 qui permet d'atteindre un taux de raccordement de 92% en très haut débit devrait être atteinte en 2025.
  - La phase 4 qui verra le taux de raccordement à 100% reste conditionnelle.

Les zones de développement prioritaires identifiées dans le SCOT, à proximité des gares, dans les centres des villes et villages et dans les zones de projet, verront l'arrivée du très haut débit dans le cadre des phases 1 et 2 au plus tard en 2020.

L'accès au très haut débit et à l'ensemble des possibilités des technologies numériques est une condition indispensable au développement de chaque commune et constitue une des priorités du projet de territoire.

L'accélération de la croissance monégasque constitue pour la CARF un moteur de croissance pour les différents secteurs traditionnels de l'économie, qui sera renforcé grâce au développement du numérique. La Commission de coopération franco-monégasque a notamment évoqué dans sa réunion du 21 avril 2015, outre les problématiques d'accès à Monaco, les perspectives de développement du télétravail, qui permet d'envisager de localiser des emplois monégasques sur le territoire de la CARF ou de Nice Côte d'Azur, en réduisant ainsi les besoins de déplacement. La Commission locale transfrontalière franco-monégasque qui s'est tenue le 12 février 2016 a permis d'aboutir à un accord bilatéral sur le télétravail, qui devrait être prochainement ratifié par les deux pays. A terme, ce sont 7 à 10 000 emplois qui pourront être concernés.

On prévoira sur le territoire de la CARF des espaces de co-working et de télétravail afin d'accompagner ce développement économique.

## 2.5. Soutenir l'artisanat traditionnel

Le territoire de la CARF doit pouvoir renforcer les activités traditionnelles pour assurer un développement économique qui ne soit pas essentiellement dépendant de la croissance monégasque.

On facilitera l'installation d'artisans d'excellence (ébénistes, horlogers, artistes...) qui devront pouvoir s'implanter dans des secteurs adaptés à leur activité, ainsi que les métiers de transformation agro-alimentaire nécessitant un savoir-faire dans l'artisanat (produits transformés issus de l'olive, citron, lait et châtaigne principalement).

Dans l'état actuel du marché, et de la rareté des fonciers mobilisables, il apparaît difficile de spécialiser les futures zones d'activité. Pour répondre à la demande, ces zones devront proposer soit des parcelles à la vente, soit des locaux à louer. Ces zones d'activité doivent se situer dans des lieux stratégiques, proches des infrastructures de transports : gares SNCF, échangeurs autoroutiers.

Les zones d'activité structurantes se situeront au sein de la façade littorale, de la Turbie à Menton, et dans une moindre mesure à Breil-sur-Roya et Sospel. Dans les autres entités, de petites zones d'activité pourront être prévues, sans exclure pour certaines la possibilité d'une mixité entre activités et habitats lorsque cela sera justifié.

Le site de la carrière de la Cruelle à la Turbie et du vallon du Careï à Menton constituent les deux secteurs de projets les plus importants pour l'accueil de nouvelles activités sur la façade littorale. En particulier, en lien avec l'arrêt de l'exploitation de la carrière de la Cruelle en 2024, la Turbie pourra accueillir un parc relais et un TCSP vers Monaco, une zone d'activité et des logements.

## 2.6. Maîtriser le développement commercial pour préserver les commerces de centre-ville

Les créations de surfaces commerciales en périphérie urbaine seront maîtrisées de façon à ne pas mettre en péril les commerces de centre-ville et de village, dont le maintien est d'intérêt général en raison des services rendus à la population de proximité.

L'implantation de grandes surfaces (supermarchés ou magasins spécialisés de type bricolage, jardinerie, ameublement...) ou de galeries commerciales en périphérie des centres urbains sera précédée d'une analyse approfondie des besoins démontrant leur nécessité.

## 2.7. Soutenir les filières de formation

Favoriser l'installation de **nouvelles filières d'enseignement supérieur** tant dans le domaine de la santé que dans celui de l'hôtellerie et de la gastronomie est nécessaire pour accompagner le développement de ces économies.

Le territoire mettra à profit sa localisation attractive, littorale et transfrontalière, pour attirer des départements délocalisés de grandes écoles scientifiques ou de management.

Ainsi les activités d'enseignement supérieur et de recherche pourront être :

- en matière d'activités scientifiques et environnementales (littoral, maritime, nature, montagne...)
- en matière d'activités économiques ("santé - nutrition - bien-être", nouvelles technologies...)
- en matière de relations internationales (problématiques transfrontalières, Europe méditerranéenne, dialogue Nord-Sud...)

Ces offres seront développées dans une logique campus, implantées sur la façade littorale, dans les secteurs préférentiels de développement.

## 2.8. Les objectifs d'emploi du bassin

### *2.8.1. Un objectif d'environ 2 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030 pour le territoire de la CARF*

Le rythme de création d'emplois sur le territoire de la CARF a été de 130 emplois par an entre 1999 et 2009 et de 70 emplois par an depuis 2009, soit une moyenne de 110 emplois par an depuis 15 ans. Les orientations du SCOT doivent permettre de revenir à un rythme de création d'emplois proche de celui des années 2000, avec environ 125 emplois par an de 2014 à 2030, soit environ 2000 emplois supplémentaires.

### 2.8.2. *Un objectif d'environ 1000 emplois annuels pour la Principauté de Monaco*

Le rythme annoncé par la principauté de Monaco de création d'emploi nette sur son territoire est de 1000 par an, soit 15.000 emplois créés à l'issue de la période. Monaco est le premier employeur des actifs de la CARF.

## 3. Axer prioritairement le développement du territoire en valorisant les transports collectifs existants ou à créer

### 3.1. Valoriser les transports collectifs et les modes doux

#### 3.1.1. *La ligne TER Grasse – Vintimille : un outil en puissance*

La ligne TER du littoral avec son chapelet de gares est un atout déterminant à valoriser. Des études et des actions sont en cours par la Région PACA et la SNCF afin :

- d'améliorer les gares ;
- d'améliorer la signalisation ;
- de moderniser les rames en augmentant leur capacité.

Ces dispositions doivent permettre d'offrir une cadence de trains jusqu'à 6 TER par heure au lieu de 4 actuellement, et d'augmenter la capacité des trains d'au moins 20% en moyenne, soit une augmentation de la capacité globale de transport de 80% d'ici 2025 - 2030. A terme, c'est donc un véritable RER qui desservira les gares de la façade maritime de la CARF.

La création du pôle multimodal de Nice Aéroport mettra ce TER en liaison directe avec l'aéroport de Nice Côte d'Azur.

#### 3.1.2. *La ligne nouvelle PACA entre Nice et l'Italie n'est pas encore à l'ordre du jour*

La future ligne nouvelle PACA devant doubler la ligne existante entre Nice et l'Italie n'est pas envisagée par l'Etat avant 2050. Cette voie nouvelle, qui desservira une gare souterraine à Monaco, est prévue pour l'essentiel en tunnel entre Nice Saint-Roch et Menton.

Elle permettra à très long terme de doubler l'offre TER sur la ligne existante.

Le SCOT réservera les emprises nécessaires pour cette ligne nouvelle dans la mesure où elles seront communiquées par l'Etat avant l'arrêt du projet.

### 3.1.3. *Soulager le trafic de transit dans la Turbie et relier Monaco en transport collectif en site propre (TCSP)*

La réalisation d'un demi-échangeur à Beausoleil en direction de Monaco pour soulager les sorties du tunnel de Monaco et de la Turbie qui sont saturées permettra à moyen terme de rééquilibrer les flux et de soulager la traversée de la Turbie. De même, compléter le demi-échangeur de Roquebrune-Cap-Martin en direction de Nice permettra de faciliter la liaison avec Nice Côte d'Azur sans surcharger le transit dans la Turbie.

A plus long terme, la réalisation d'un parking relais et d'un transport collectif en site propre (télécabine ou funiculaire) entre les abords de l'autoroute A8 à la Turbie et Monaco, en lien avec le réaménagement du site de la carrière de la Cruelle, est une solution adaptée pour diminuer la pression de la voiture dans les traversées de la Turbie et de Beausoleil.

Une liaison maritime par cabotage entre Vintimille et Monaco avec arrêts à Menton et Roquebrune-Cap-Martin pourra être envisagée, si sa faisabilité est avérée.

### 3.1.4. *Les lignes SNCF Nice – Tende et Trenitalia Vintimille - Cuneo*

Ces lignes ferroviaires sont un élément essentiel de la mobilité au sein de l'est du département des Alpes-Maritimes. Elles permettent à Sospel et à la vallée de la Roya d'être reliés d'une part à Nice Côte d'Azur et à son aéroport, et d'autre part à Vintimille et au Piémont italien (Cunéo). Mais surtout, elles constituent à l'échelle de l'agglomération un moyen de transport urbain entre les différents bourgs et villages, de Sospel à Tende.

Ces lignes font l'objet de programmes de travaux afin de les améliorer et de les sécuriser. La convention franco-italienne de 1970 relative à la ligne entre Breil et Tende sera renégociée, afin de permettre la poursuite des travaux de modernisation dans le cadre d'un projet européen.

Le SCOT prévoit un renforcement significatif de l'offre de trains entre Breil-sur-Roya et Sospel, pour relier entre eux les deux bourgs constituant un pôle relais entre le littoral très urbanisé et les vallées de montagne. Au-delà, en direction de Nice d'une part et de Tende d'autre part, les capacités et horaires seront adaptés aux besoins de mobilité des habitants : trajets scolaires et déplacements domicile-travail principalement.

Pour améliorer la liaison avec Menton et la façade littorale de la CARF, des solutions seront recherchées en concertation avec les chemins de fer italiens pour optimiser la ligne Vintimille – Breil-sur-Roya, en proposant notamment des correspondances adaptées à Breil-sur-Roya et à Vintimille.

### 3.1.5. *Maintenir et renforcer l'offre de bus*

Le bus est un mode de transport complémentaire du train, voire dans certaines communes le seul moyen de transport collectif. C'est particulièrement le cas lorsque l'offre de trains est inexistante (Menton – Sospel par le bus 15) ou devenue inadaptée après la réduction du service (Menton – Tende par le bus 905). L'offre de bus mise en place par la CARF sera maintenue, et même renforcée sur les axes principaux qui ne sont pas desservis commodément par le train.

Afin d'offrir une liaison bus performante entre Menton et Sospel, des travaux d'améliorations de la route départementale et des tunnels de Castillon seront nécessaires. Ces travaux permettront aussi de sécuriser la route entre l'échangeur de Menton et Castillon.

### *3.1.6. Développer les modes doux*

Les modes de déplacements doux seront développés, notamment :

- Le vélo et le vélo électrique (espaces dédiés, garages, vélos en location)
- Les voies piétonnes protégées,
- Le covoiturage,
- Le transport à la demande.

Le développement du télétravail contribuera également à la maîtrise des déplacements.

### *3.1.7. Adapter l'offre de stationnement*

L'offre de stationnement sera renforcée de façon à favoriser l'usage des transports collectifs, par la création de parcs relais aux abords des principaux pôles d'échange avec les transports collectifs, existants ou en projet (particulièrement à la Turbie, entre l'A8 et le départ du TCSP envisagé en direction de Monaco).

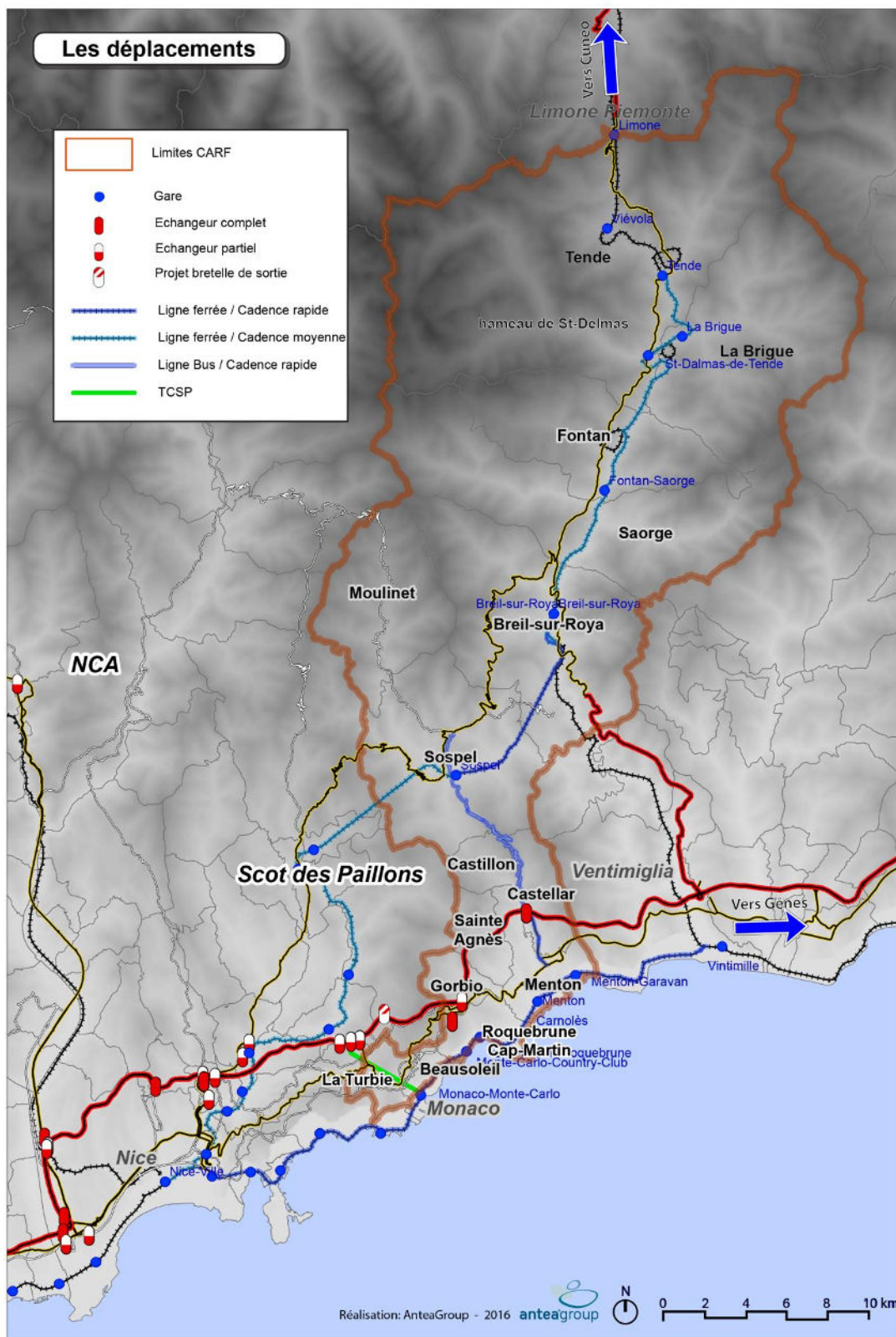
L'offre de places pour véhicules électriques sera développée, de même que l'offre de stationnement pour les deux roues.

### *3.1.8. Maîtriser le trafic des poids lourds dans la vallée de la Roya*

Le doublement du tunnel de Tende en cours de réalisation doit entraîner une augmentation du trafic jusqu'à 220 poids lourds par jour en moyenne, selon les études effectuées par l'Etat.

Cette augmentation du trafic des poids lourds de l'ordre de + 50%, dans une vallée présentant de fortes sensibilités environnementales et déjà soumise à une pollution atmosphérique notable, n'est pas supportable. Elle nécessiterait des travaux importants d'adaptation structurelle de la route qui ne pourra supporter la poursuite du trafic actuel, encore moins une augmentation (risques d'effondrement et d'accident) en cas d'augmentation de la circulation des poids lourds, le contournement des villages sera indispensable en raison des vibrations portant atteinte aux structures (bâtiments, canalisations...) et des risques d'accidents sur ces traversées urbaines difficiles.

Des mesures de régulation des poids lourds telles que limitation de tonnage, péage... devront donc être prises afin d'abaisser le trafic en deçà de son niveau actuel qui entraîne une pollution importante et un risque accidentogène élevé.





## 3.2. Prévoir un développement adapté aux capacités de transports collectifs

### 3.2.1. Optimiser le développement urbain du littoral, en préservant son environnement exceptionnel

La façade littorale concentre l'essentiel des logements, des activités et des services de l'agglomération. Sa proximité avec Monaco, qui connaît une forte croissance économique, génère une importante demande de logements, cette demande ne pouvant être satisfaite dans la Principauté.

Contribuer à réduire le déficit de logements locatifs sociaux et développer le logement intermédiaire dans des secteurs bien desservis en transports collectifs tout en préservant son image de « ville-jardin » constitue une priorité pour la façade littorale. Des parkings adaptés et des pôles bus seront créés ou renforcés à proximité des gares du TER. Le site de l'ancienne base aérienne à Roquebrune-Cap-Martin, proche de la gare, verra se développer un quartier mixte structurant.

A l'Ouest de cette polarité métropolitaine majeure, la Turbie joue une fonction de porte d'entrée, qui sera renforcée avec l'implantation d'un pôle multimodal à proximité de l'échangeur autoroutier, avec un parking relai et un transport en site propre vers Monaco.

### 3.2.2. Les collines de la Riviera : une urbanisation diffuse à maîtriser

Les communes « rétro-littorales » de Gorbio, Sainte-Agnès, Castellar et Castillon, avec leurs villages perchés à forte valeur patrimoniale, connaissent une pression du fait de la proximité avec la façade littorale. D'accès difficile, non desservies par le train, présentant une sensibilité écologique et paysagère, exposée à des risques naturels, ces communes connaissent des potentialités de développement limitées.

Il s'agit ici de freiner l'urbanisation diffuse, de conforter les zones agglomérées existantes, d'améliorer la desserte des villages anciens (stationnement périphérique, circulations douces, signalétique), et de traiter les « limites » avec l'urbanisation dense du littoral en espaces urbains et paysagers de qualité.

### 3.2.3. Les vallées de la Bévéra et de la Roya

Les bourgs de Sospel et de Breil-sur-Roya sont à la fois proches du littoral et au débouché des vallées alpines de la Bévéra et de la Roya.

Sospel et Breil sont toutes deux desservies par la ligne de train qui relie Nice à Cuneo. La liaison entre les deux gares de Sospel et Breil s'effectue par le train en 11 mn. Par la route, Sospel est à 25 mn de Menton et Breil est à une demi-heure de Vintimille, à laquelle il est aussi relié par le train en 20 mn (mais avec seulement 2 AR par jour).

De par leurs positions centrales au sein de l'agglomération et grâce aux lignes ferroviaires existantes, Sospel et Breil ont une triple vocation :

- Développer des activités économiques ;
- Offrir des logements pour des jeunes actifs travaillant sur place et sur le littoral ;
- Constituer avec Tende, pôle structurant de la Haute-Roya, un pôle d'activités et de services pour les populations des vallées de la Roya et de la Bévéra, plus proche et plus accessible pour ces dernières que le littoral.

Dans le cadre de la structuration du territoire, il est souhaitable que la polarité relai de Sospel et Breil-sur-Roya permette aux élèves résidant sur ce pôle et dans les vallées de la Bévéra et de la Roya d'effectuer leur second cycle d'enseignement dans un lycée implanté sur ce pôle.

En effet, s'il existe 3 collèges à Sospel, Breil-sur-Roya et Tende, les lycées d'enseignement général sont situés sur la façade littorale.

Un rééquilibrage de l'offre d'enseignement doit permettre d'offrir, avec un temps de parcours raisonnable d'une demi-heure maximum en train ou en bus, un collège et un lycée à l'ensemble des populations de la CARF.

Au-delà de la polarité urbaine de Breil-sur-Roya et de Sospel, les communes de Moulinet dans la Bévéra, et de Saorge, Fontan, La Brigue et Tende dans la Roya, présentent un caractère montagnard affirmé à préserver.

Les communes de la Roya sont mitoyennes avec l'Italie (Piémont et Ligurie), avec une histoire particulière qui renforce ce caractère transfrontalier. Elles sont desservies par le train depuis Nice, Vintimille et Cuneo.

Plus éloignées de la façade littorale, ces communes doivent favoriser le développement d'activités économiques pour pouvoir fixer une population jeune. Le tourisme, l'agriculture et la silver économie sont les trois principaux leviers de ce développement, mais les entreprises artisanales et de services – avec le développement des technologies numériques – peuvent aussi s'y implanter.

Au sein de ce territoire montagnard, Tende est la porte d'entrée de l'agglomération depuis le Piémont italien et constitue le pôle structurant de la Haute-Roya.

### *3.2.4. Une nouvelle structuration du territoire du SCOT*

Depuis 2003, le département des Alpes-Maritimes est doté d'une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA). La DTA des Alpes-Maritimes fixe « les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elle fixe les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transports et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages. Elle précise également les modalités d'application des dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral adaptées aux particularités géographiques locales ».

Les orientations diffèrent selon les découpages territoriaux de la DTA. A l'échelle du territoire du SCOT de la Riviera Française et de la Roya, la répartition est la suivante :

#### Structuration du territoire par la DTA

<b>Haut-Pays</b>			<i>Tende, La Brigue, Fontan, Saorge, Breil-sur-Roya, Moulinet</i>
<b>Bande côtière</b>	<b>Moyen Pays</b>	Frange sud Zone montagne	<i>Gorbio, Saint-Agnès, Castillon, Castellar, Sospel</i>
		Hors zone Montagne	<i>Beausoleil, La Turbie</i>
	<b>Littoral</b>		<i>Menton, Roquebrune-Cap-Martin</i>

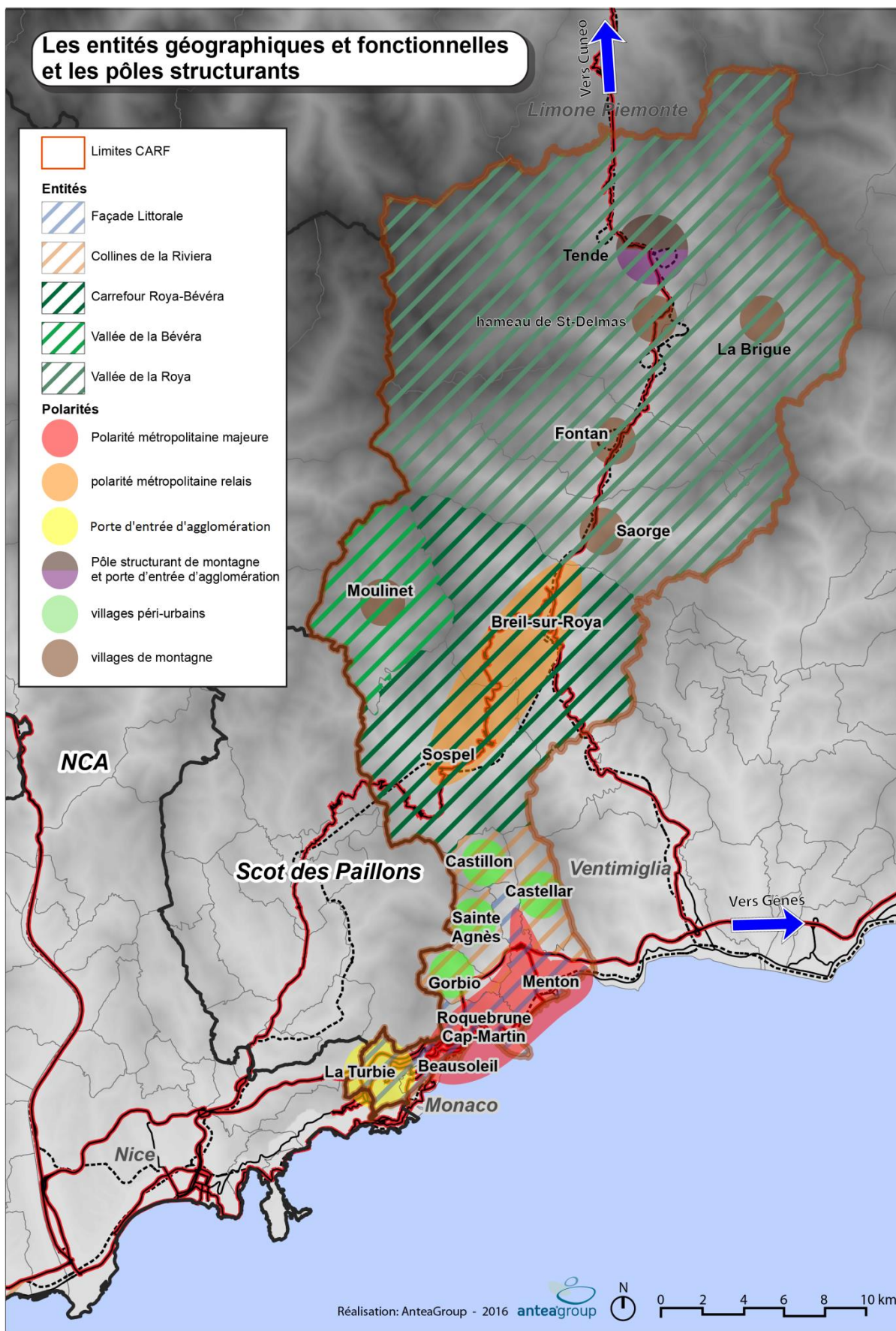
Le PADD a affiné la structuration du territoire à partir d'entités fonctionnelles plus adaptées au contexte actuel de la CARF, prenant en compte notamment l'intégration des communes de la Roya à l'agglomération :

- Les communes de Beausoleil et de la Turbie en continuité immédiate de Monaco et hors zone montagne, ont été rattachées à la façade littorale (hors loi littoral) ;
- Les communes de Sospel (Moyen Pays) et Breil-sur-Roya (Haut-Pays), situées dans deux vallées différentes ayant chacune leur identité, mais reliées en quelques minutes par le train, constituent une polarité relai, avec une taille critique de près de 5000 habitants, tournée à la fois vers la façade maritime et les vallées du Haut-Pays ;
- Les collines de la Riviera regroupent les autres communes du Moyen Pays de la DTA ;
- Les vallées de montagne de la Bévéra et de la Roya regroupent les autres communes du Haut-Pays de la DTA dont Tende identifiée comme pôle structurant de montagne.

Cette structuration fonctionnelle, qui a pour but d'organiser l'aménagement du territoire en améliorant les transports collectifs et les services publics pour les habitants, ne remet pas en cause l'identité spécifique des villes, villages et vallées qui la composent.

#### Nouvelle structuration du territoire du SCOT

<b>Façade littorale</b>	4 communes	<i>Menton, Beausoleil, Roquebrune-Cap-Martin, La Turbie</i>
<b>Collines de la Riviera</b>	4 communes	<i>Gorbio, Sainte-Agnès, Castillon, Castellar</i>
<b>Pôle relai Roya - Bévéra</b>	2 communes	<i>Sospel, Breil-sur-Roya</i>
<b>Vallées de montagne de la Bévéra et de la Roya</b>	5 communes	<i>Tende, La Brigue, Fontan, Saorge, Moulinet</i>



## 4. Développer le logement accessible pour accueillir de jeunes actifs sur le territoire

---

L'environnement exceptionnel de la Riviera Française et de la Roya dont la préservation est un véritable enjeu, la prise en compte des risques naturels, les contraintes de la loi littorale et de la loi montagne déclinées dans la DTA et la cherté élevée d'un foncier rare obligent la CARF à modérer ses capacités constructives.

La CARF présente un déficit d'offre de logements sociaux et de logements accessibles pour permettre un développement équilibré du territoire, en renouant avec un solde naturel positif.

Les 4 communes de l'agglomération qui dépassent les 3500 habitants présentent un déficit de logements sociaux en regard des obligations de la loi SRU. Les contraintes évoquées ci-dessus ne permettront pas d'atteindre les seuils de logements sociaux de la loi SRU à l'horizon 2030. L'objectif du SCOT est de réduire de manière significative ce déficit en accordant une place importante aux logements sociaux dans les nouveaux programmes, tout en respectant les objectifs de mixité sociale afin d'éviter la création de quartiers défavorisés.

### 4.1. Etablissement du scénario démographique

#### 4.1.1. Le scénario tendanciel

Le scénario tendanciel prend en compte :

- le solde naturel de la population existante (-0,6% par an)
- le maintien des activités existantes
- un solde migratoire de +0,5% par an lié aux emplois monégasques

Ce scénario conduit à une baisse du niveau de population qui passe de 72 048 habitants en 2014 à 70 900 habitants en 2030, soit une perte d'environ 0,1% du nombre d'habitants chaque année, poursuivant ainsi la tendance observée entre 2009 et 2014.

On observe corrélativement une baisse de la taille des ménages (qui passe de 2,15 personnes par ménage en 2014 à 2,02 en 2030), directement imputable au vieillissement de la population. Ainsi, le nombre de ménages augmente significativement, passant de 33 506 ménages en 2014 à 35 100 ménages en 2030.

Ainsi, dans ce scénario tendanciel, la part des personnes âgées de plus de soixante ans passerait de 30 % en 2014 à 39% en 2030. Dans tous les scénarios, on comptera en 2030 au sein de la CARF environ 2 500 octogénaires de plus qu'en 2014.

Ce scénario tendanciel implique la construction d'environ 100 logements principaux par an, alors même que la population diminue et qu'aucune création nette d'emplois n'est observée au sein de la CARF.

#### 4.1.2. Le scénario du SCOT

Le scénario du SCOT prend en compte :

- la création de 125 emplois par an au sein de la CARF entre 2014 et 2030
- l'accueil de d'environ 200 actifs supplémentaires par an en provenance de Monaco.

Ce scénario conduit à l'horizon 2030 à comptabiliser au sein de la CARF :

- 5 200 ménages supplémentaires par rapport à 2014, soit 38 700 ménages en 2030
- 6 100 habitants supplémentaires par rapport à 2014, soit 78 200 habitants en 2030.

Après avoir perdu 0,1% d'habitants par an entre 2009 et 2014, il s'agit donc de retrouver un rythme de progression de population de +0,7% par an, identique à celui observé entre 1999 et 2009.

## 4.2. Objectifs de construction de logements

Pour atteindre l'objectif du scénario démographique du SCOT, il faut construire les logements permettant d'accueillir les 5 200 ménages supplémentaires en 16 ans, **soit environ 325 logements permanents par an.**

A titre de comparaison, la croissance totale du parc de logements a été d'environ 600 logements par an entre 2006 et 2014, mais seulement de 150 logements principaux par an, la majeure partie de la croissance du parc de logements étant constitué de résidences secondaires. C'est la cause principale de la stabilisation du niveau de population entre 2006 et 2014.

Cette analyse masque une partie des personnes travaillant à Monaco, résidant au sein de la CARF mais déclarées en résidents secondaires. Leur nombre n'est pas précisément connu, mais on peut estimer que la moitié environ des nouveaux actifs monégasques serait dans ce cas, au vu des déclarations des principales communes concernées.

La part de véritables résidences secondaires dans la construction est donc d'environ 300 par an pendant la période 2006 / 2014. L'objectif du SCOT est de la réduire à 200 par an pour la période 2014 – 2030. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation dans les PLU prendront en compte cet objectif de limitation des résidences secondaires, notamment en favorisant la mixité sociale au sein des opérations d'aménagement significatives.

Pour permettre le développement touristique, les PLU pourront en outre autoriser la construction d'hébergements touristiques : hôtels, villages de vacances, résidences de tourisme et autres constructions assimilées.

Par ailleurs, la **CARF a été jusqu'ici une des destinations principales pour l'hébergement des salariés monégasques, près d'un tiers d'entre eux résidant sur son territoire. La Principauté de Monaco prévoit la création de 1 000 emplois par an au cours de la période.**

**Le SCOT prévoit donc une production annuelle moyenne d'au moins 325 résidences principales par an, et pas plus de 525 logements par an en moyenne en incluant les résidences secondaires.**

### **4.3. Respecter l'objectif de mixité sociale**

Les nouveaux logements doivent s'inscrire dans un objectif de mixité sociale, appliqué à l'ensemble des résidences principales, soit 325 logements en moyenne par an.

L'objectif à terme reste le taux de logements sociaux fixé par la loi, soit 25% du parc de logements, mais le SCOT définit un pallier significatif en prolongeant les efforts entrepris par les communes au-delà de 2019, date d'échéance des contrats de mixité sociale signés entre l'Etat et certaines communes carencées.

Les objectifs minima fixés par le SCOT à l'échelle de l'agglomération sont les suivants :

- Logements locatifs sociaux (LLS) : 30% soit 100 logements en moyenne par an jusqu'en 2030
- Logements intermédiaires : 30% soit 100 logements en moyenne par an jusqu'en 2030
- Logements libres : 40% soit 125 logements en moyenne par an (plus les 200 résidences secondaires).

Les PLU fixeront des pourcentages minima de logements sociaux pour toutes les opérations dépassant un nombre minimal de logements ; ces seuils seront fixés de façon à pouvoir atteindre l'objectif global fixé. Ils pourront être modulés pour les opérations de réhabilitation de logements anciens.

En outre, une aire de grand passage sera aménagée au sein de l'agglomération pour l'accueil des gens du voyage.

### **4.4. Répartir les logements au sein du territoire de la CARF**

La répartition des logements au sein de la CARF tient compte :

- de la structuration du territoire, notamment des dessertes en transports collectifs ;
- des capacités de mobilisation du foncier et de densification ;
- de la localisation des emplois et des services.

Ainsi, la façade littorale et la polarité relai de Sospel et Breil-sur-Roya ont vocation à accueillir une part de population nouvelle plus importante, en proportion, que les collines de la Riviera et les villages de montagne des vallées de la Roya et de la Bévéra.

	Population 2014		Logements permanents nouveaux/an	
	Nombre	Répartition	Répartition	Nombre
Façade littorale	58 194	81%	82%	265
Collines de la Riviera	3 821	5%	4%	14
Pôle Breil - Sospel	6 084	8%	8%	27
Vallées de montagne	3 949	6%	6%	19
<b>TOTAL CARF</b>	<b>71 672</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>325</b>

La répartition des résidences secondaires s'effectuant par ailleurs conformément à la répartition actuelle :

	Résidences secondaires 2014		Résidences secondaires nouvelles /an	
	Nombre	Répartition	Répartition	Nombre
Façade littorale	22 087	84%	84%	165
Collines de la Riviera	468	2%	2%	4
Pôle Breil - Sospel	1 273	5%	5%	12
Vallées de montagne	2 459	9%	9%	19
<b>TOTAL CARF</b>	<b>24 171</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>

#### Rythme annuel moyen de production de logements par entité (Tableau de synthèse)

Entité géographique et fonctionnelle	Résidences principales (rythme annuel moyen minimum)	Production annuelle de logements maximale (incluant les résidences secondaires)
Façade littorale	260 / an	430 / an
Collines de la Riviera	14 / an	18 / an
Polarité Breil-Sospel	32 / an	39 / an
Vallées de montagne	19 / an	38 / an
<b>Ensemble de la CARF</b>	<b>325 / an</b>	<b>525 / an</b>

#### 4.5. Les objectifs de lutte contre l'étalement urbain

Malgré un objectif ambitieux en termes de production de résidences principales, Les objectifs fixés par le SCOT visent une réduction du nombre de logements produits chaque année en limitant la production de résidences secondaires : la production annuelle de logements n'excédera pas en



moyenne 525 logements par an entre 2014 et 2030 contre un peu plus de 600 logements entre 1999 et 2014.

Afin de réduire la consommation d'espace, le SCOT prévoit :

- de favoriser la réhabilitation des logements et bâtiments anciens, aujourd'hui vacants (on dénombre un peu plus de 4 300 logements vacants sur le territoire de la CARF en 2014, dont une part significative en logements anciens) ;
- de densifier les constructions autour des centres, et particulièrement dans les quartiers proches des gares.

La densité moyenne par ha consommé est actuellement de 50 à 60 logements/hectare. L'objectif du SCOT est de porter cette densité moyenne entre 60 et 70 logement/hectare, afin d'atteindre les objectifs du SCOT en limitant le rythme de consommation foncière à 8 ha par an a lieu de 10 au cours de la période précédente.

Ces objectifs de densité sont modulés selon les entités :

- environ 80 logements/hectare pour la façade littorale ;
- environ 50 logements/hectare pour les communes du pôle relai de Breil et Sospel ;
- environ 40 logements/hectare pour les collines de la Riviera ;
- environ 30 logements/hectare pour les vallées de montagne.

#### **4.6. Favoriser la réhabilitation des logements anciens vacants**

La réhabilitation des logements anciens vacants répond à un triple objectif :

- elle permet de limiter la consommation d'espace ;
- elle permet de préserver le patrimoine bâti, dont la tendance à la dégradation est perceptible notamment dans les villages du Moyen et Haut-Pays ;
- améliorer l'isolation thermique des constructions afin de réduire la consommation d'énergie.

Les règlements d'urbanisme veilleront à ne pas définir des contraintes non formellement justifiées, qui pourraient par les surcoûts importants induits freiner la réhabilitation des logements.

