



Évaluation environnementale des documents d'urbanisme

***Procédure d'examen au cas par cas
des PLU et Cartes Communales***

	<p style="text-align: center;">Examen au cas par cas réalisé par la personne publique responsable en application des articles R. 104-33 à R. 104-37 du code de l'urbanisme pour un plan local d'urbanisme</p> <p style="text-align: center;">Demande d'avis conforme à l'autorité environnementale sur l'absence de nécessité de réaliser une évaluation environnementale</p> <hr/> <p style="text-align: center;">Articles R. 104-33 à R. 104-37 du code de l'urbanisme</p>
---	---

SOMMAIRE

FORMULAIRE DE DEMANDE D'EXAMEN.....	3
ANNEXES.....	23
8.1.1 <i>RAPPORT DE PRESENTATION DE LA DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLUM</i> .	24
8.1.2 <i>ADAPTATIONS APORTEES AU DOCUMENT D'URBANISME : REGLEMENT GRAPHIQUE</i>	25
8.2 <i>CARTOGRAPHIE DES PRINCIPAUX ENJEUX</i>	27

FORMULAIRE DE DEMANDE D'EXAMEN

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :	Date de demande de pièces complémentaires :	N° d'enregistrement

1. Identification de la personne publique responsable

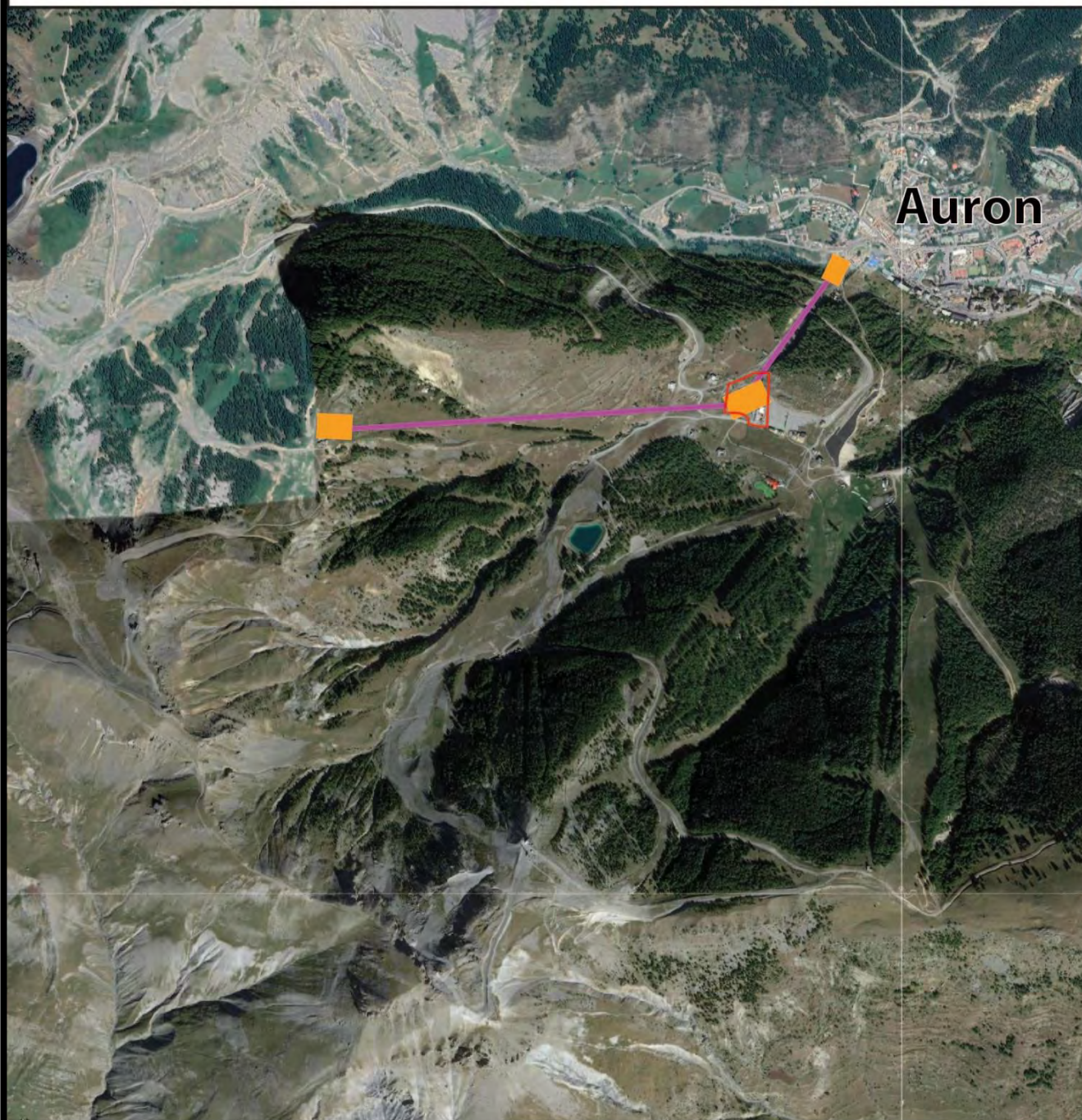
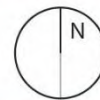
Dénomination
Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA)
SIRET/SIREN
20003019500115
Coordonnées (adresse, téléphone, courriel)
5 rue de l'Hôtel de ville 06 364 Nice cedex 4 04 89 98 10 00
Nom, prénom et qualité de la personne physique habilitée à représenter la personne publique responsable
Monsieur le Président de la Métropole Nice Côte d'Azur
Nom, prénom et qualité de la personne physique ressource (service technique, bureau d'étude, etc)
Anaëlle AUTRET, DGA Aménagement et Développement Durable – Direction de l'Aménagement et de la Planification
Coordonnées de la personne physique ressource (adresse, téléphone, courriel)
Métropole Nice Côte d'Azur - 06364 Nice cedex 4, 04 89 98 10 76, anaelle.autret@nicecotedazur.org

2. Identification du PLU

2.1 Document concerné (PLU, Carte Communale,...) : <i>préciser la date d'approbation du document en vigueur</i>
Plan Local d'Urbanisme de la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) approuvé le 25 octobre 2019
2.2 Intitulé du document
Plan Local d'Urbanisme de la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA)
2.3 Le cas échéant, la date d'approbation et l'adresse du site Internet qui permet de prendre connaissance du document
Approuvé le 25 octobre 2019 (puis modifié le 21 octobre 2021, le 6 octobre 2022 et le 30 novembre 2023) https://www.nicecotedazur.org/habitat-urbanisme/plu-m%C3%A9ropolitain/plu-m%C3%A9ropolitain-en-vigueur
2.4 Territoire (commune(s) ou EPCI) couvert par le PLU
Le PLUm de la Métropole Nice Côte d'Azur couvre 49 communes.
2.5 Secteurs du territoire concernés par la procédure de révision, de modification ou de mise en compatibilité du PLU : matérialiser la localisation sur un document graphique.
Le périmètre du projet est localisé sur la commune de Saint-Etienne-de-Tinée. Il concerne une partie de la zone 2AU située sur le domaine skiable d'Auron.

Plan de situation

Echelle : 1 / 25 000 - Source : Google satellites



Auron



Localisation du projet



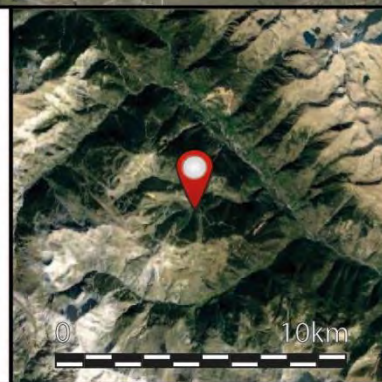
Périmètre de la mise en compatibilité



Périmètre de la déclaration de projet



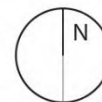
Implantation schématique des futures gares



Périmètre du secteur concerné par la mise en compatibilité en rouge (correspondant à l'implantation de la gare intermédiaire de la télécabine) et site du projet

Extrait du PLUm en vigueur

Echelle : 1 / 5000 - Source : Google satellite - MNCA



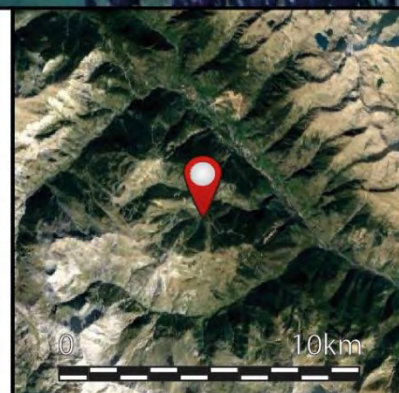
Localisation du projet



Périmètre de mise en compatibilité
(passage de la zone 2AU vers la zone Ns)



Zones du PLUm



3. Contexte de la planification

3.1 Documents de rang supérieur et documents applicables

Le territoire est-il couvert par un document de planification régionale (SAR, SDRIF, PADDUC, SRADDET) ?

Oui **Non** Si oui, nom du document et date d'approbation :

SRADDET PACA adopté le 26 juin 2019, ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale, intégrant le SRCAE PACA approuvé le 17 juillet 2013 et le SRCE PACA approuvé le 26 novembre 2014, ayant fait l'objet lui aussi d'une évaluation environnementale.

Le territoire est-il couvert par un SCoT ?

Oui **Non** Si oui, nom du SCoT et date d'approbation :

La procédure d'élaboration du SCoT de Nice Côte d'Azur est actuellement différée, son périmètre se superposant à celui du PLU métropolitain.

Le territoire est-il couvert par d'autres types de documents exprimant une politique sectorielle (schéma d'aménagement et de gestion des eaux, plan de gestion des risques d'inondation, charte de parc naturel, PCAET etc ?)

Le plan de sauvegarde et de mise en valeur du Vieux-Nice (PSMVN) approuvé le 17 décembre 1993.

Le SDAGE Rhône Méditerranée 2022-2027 approuvé le 21 mars 2022.

Le PGRI 2022-2027 approuvé le 21 mars 2022.

Le PCAET 2019-2025 de la MNCA approuvé le 25 octobre 2019.

La Charte du Parc National du Mercantour (au Nord de la Métropole) approuvée le 28 décembre 2012.

3.2 Précédentes évaluations environnementales du PLU

Le PLU a fait l'objet d'une évaluation environnementale lors de son élaboration

Oui **Non**

Si oui, préciser la date de l'avis de l'AE sur l'évaluation environnementale

Si non, préciser, le cas échéant, la date de la décision issue de l'examen au cas par cas concluant à l'absence de nécessité de réaliser une évaluation environnementale

L'avis de l'Autorité Environnementale sur le PLUm a été émis lors de la séance du 3 avril 2019.

Si cette évaluation environnementale a été réalisée, a-t-elle été actualisée ?

Oui **Non** Si oui, préciser la date de l'actualisation

Dans le cadre de la modification de droit commun n°1 approuvée le 6 octobre 2022, l'évaluation environnementale du PLUm a été actualisée. L'autorité environnementale a été saisie le 4 février 2022 et a rendu son avis le 6 mai 2022.

Dans le cadre de la modification simplifiée n°2 approuvée le 30 novembre 2023. L'autorité environnementale a été saisie et a rendu le 8 août 2023 son avis lié à l'évaluation environnementale réalisée.

à cette évaluation environnementale ou son actualisation a été pris en compte ? Expliquer les conséquences sur la procédure actuelle

Elaboration du PLUm : Avis de l'Autorité Environnementale sur l'évaluation environnementale

Les cinq recommandations principales de l'AE portent sur :

- L'inclusion dans le rapport de présentation de diagnostics davantage ciblés sur les communes et les orientations d'aménagement ;
- L'évaluation de façon plus approfondie des impacts de l'ensemble des dispositions du PLUm (PDU, consolidation des digues du Var, diminution de la circulation automobile, réduction des émissions de gaz à effet de serre, absence d'incidences significatives sur les sites Natura 2000) ;
- L'évitement d'une urbanisation dans les zones d'aléa fort et la mise en place des mesures de réduction de la vulnérabilité ;
- La proposition d'une stratégie équilibrée et durable dans la basse vallée du Var ;
- La précision des sites pouvant accueillir des projets de carrières, installations de déchets, production d'énergie et l'inscription de ces réflexions dans une trajectoire de moyen et long terme.

Ces recommandations ont fait l'objet d'un mémoire de réponse de la part de la MNCA.

L'ensemble de ces éléments n'ont pas d'incidence significative sur la procédure actuelle. L'objet de la présente mise en compatibilité du PLUm a fait l'objet de diagnostics (comportant des inventaires écologiques ainsi que d'études assurant son insertion paysagère. L'ensemble des aménagements prévus ont été réfléchis afin de limiter l'impact sur les espaces naturels et garantir la préservation des continuités écologiques.

A noter que le site concerné par la présente mise en compatibilité ne se trouve pas dans la vallée du Var, et hors zone d'aléa fort inondation.

Modification simplifiée n°1 du PLUm

La modification simplifiée n°1, approuvée le 21 octobre 2021, n'a pas fait l'objet d'une actualisation de l'évaluation environnementale dans la mesure où de par sa nature et les modifications apportées, elle n'avait pas d'incidence sur l'environnement au sens large.

Cependant, la modification de droit commun, approuvée le 6 octobre 2022, a quant à elle fait l'objet d'une actualisation de l'évaluation environnementale.

Modification de Droit Commun n°1 : Avis de l'Autorité Environnementale sur l'actualisation de l'évaluation environnementale

Les deux recommandations de l'AE portent sur :

- L'évaluation des incidences sur le paysage du changement de zonage (de Na en Nb) de la pointe Saint Hospice à Saint Jean Cap Ferrat ;
- Des compléments à apporter sur l'état initial par la réalisation d'inventaires complémentaires en évaluant les incidences du projet sur 7 secteurs sensibles identifiés par la MRAE sur lesquels sont instaurés des emplacements réservés.

Ces recommandations ont fait l'objet d'un mémoire en réponse de la part de la MNCA.

Ces éléments sont sans incidence sur la procédure actuelle. A noter que des inventaires écologiques ont été réalisés dans le cadre du projet.

Modification simplifiée n°2 du PLUm : Avis de l'Autorité Environnementale sur l'évaluation environnementale

La modification simplifiée n°2, approuvée le 30 novembre 2023, a été soumise de façon volontaire à évaluation environnementale.

L'AE a demandé de reprendre l'évaluation environnementale pour certains secteurs, sur la base d'inventaires et d'analyses complémentaires à effectuer concernant la biodiversité et le paysage, afin d'ajuster le projet de territoire au regard des enjeux et des incidences à identifier et de la définition de mesures d'évitement et de réduction adaptées.

Les éléments apportés dans le cadre de la procédure actuelle se basent notamment sur des inventaires écologiques spécifiques, ainsi que des études techniques, comme cela a été demandé par la MRAE.

Depuis l'évaluation environnementale initiale, ou sa dernière actualisation, le PLU a fait l'objet d'une procédure d'évolution qui n'a pas fait l'objet d'évaluation environnementale

Oui Non

Si oui, préciser la date d'approbation du projet

/

4. Type de procédure engagée et objectifs de la procédure donnant lieu à la saisine

4.1 Type de procédure (révision, modification, mise en compatibilité) et fondement juridique				
Mise en compatibilité du PLUm (article L.153-54 à L.153-59 du Code de l'Urbanisme)				
4.2 Caractéristiques générales du territoire couvert par le PLU				
4.2.1 Population concernée par le document, d'après le dernier recensement de la population (données INSEE)				
550 498 habitants dans la MNCA (INSEE, 2019). 1 413 habitants à Saint-Etienne-de-Tinée, commune faisant partie de la MNCA (INSEE, 2020).				
4.2.2 Caractéristiques spatiales				
(en hectares)	Superficie totale 17 381 ha pour la commune de Saint-Etienne-de-Tinée, au sein de laquelle la procédure de mise en compatibilité concerne environ 2 ha. Les surfaces indiquées ci-après concernent le territoire du PLUm.			
Superficie par zones	Superficie (en ha)	Superficie (en ha)		superficie du territoire
		superficie du territoire		
Zones U	12 509,7	8,5	12 505,8	8,5
Zones 1 AU	131,7	0,09	131,7	0,09
Zones 2 AU	234,6	0,16	232,6	0,16
Zones A	5 922,6	4,03	5 922,6	4,03
Zones N	128 343,5	87,22	128 345,5	87,22
Total	147 142,1	100	147 142,2	100
4.2.3 Rappel des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain fixés par le projet d'aménagement et de développement durables (PADD).				
Le PADD du PLUm de la MNCA fixe les objectifs suivants :				
<ul style="list-style-type: none"> - Un taux moyen annuel de croissance de la population de 0,15% (552 500 habitants à l'horizon 2030). - Cette croissance nécessite la construction de 27 000 logements supplémentaires d'ici 2030, soit 2300 par an. - Les besoins nécessaires en termes de consommation d'espace, regroupant l'habitat et les activités économiques, représentent donc un total de 400 à 450 hectares à l'horizon 2030 (150 hectares pour l'habitat et 250 à 300 hectares pour les activités économiques). Cela représenterait une consommation annuelle moyenne de l'ordre de 30 hectares sur la période 2017-2030. 				
4.3 Caractéristiques de la procédure				
4.3.1 Contenu et objectifs de la procédure				
Procédure de mise en compatibilité du PLUm de la MNCA dans le cadre d'une déclaration de projet, sur la commune de Saint-Etienne-de-Tinée (au sein du domaine skiable d'Auron).				
<u>Modification graphique</u> :				
<ul style="list-style-type: none"> - agrandir la zone Ns, zone naturelle correspondant au domaine skiable, en réduisant la surface de la zone 2AU du secteur Chastellares afin de permettre la réalisation d'une gare intermédiaire d'une nouvelle télécabine dite « Riou – Sauma longue », laquelle vient en remplacement du télésiège du Riou et du télésiège des Près. 				
4.3.2 La procédure a pour objet d'ouvrir une ou des zones à l'urbanisation ou de pouvoir autoriser des constructions				
<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non Si oui, préciser la localisation et la superficie				
La présente évolution du document d'urbanisme reclassifie une partie de la zone 2AU située dans le secteur Chastellares en zone naturelle Ns. Elle permettra la réalisation d'installations liées au fonctionnement de l'activité de la station de ski. L'emprise de la mise en compatibilité du PLUm porte sur environ 2 ha.				
Les incidences sur l'environnement de cette ouverture à l'urbanisation, ainsi que les incidences au regard des objectifs de conservation d'un site Natura 2000 ou, pour les territoires ultra-marins, au regard des objectifs de conservation des espaces nécessaires aux fonctionnalités écologiques ont-elles été analysées dans l'évaluation environnementale initiale ou dans sa version actualisée ?				
<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non Si oui, préciser les pages de l'évaluation environnementale initiale ou de son actualisation et l'adresse du site internet qui permet de prendre connaissance du document				
/				
4.3.3 La procédure a pour objet ou pour effet d'augmenter la densité de certains secteurs				
<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non				
Si oui, préciser la localisation et la superficie				
/				

<p>4.3.4 La procédure a pour objet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de créer un espace boisé classé <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non Si oui, préciser la localisation et la superficie - de déclasser un espace boisé classé <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non Si oui, préciser la localisation et la superficie <p>/</p>
<ul style="list-style-type: none"> - de classer de nouveaux espaces agricoles, naturels ou forestiers <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non Si oui, préciser la localisation et la superficie - de déclasser un espace agricole, naturel ou forestier <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non Non Si oui, préciser la localisation et les superficies <p>La zone Ns existante sera augmenté d'environ 2 ha dans le secteur Chastellares (cf. plan de situation) par reclassement d'une partie de la zone 2AU existante.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - de créer de nouvelles protections environnementales <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non Si oui, préciser les protections et leurs superficies <p>/</p>
<ul style="list-style-type: none"> - de supprimer une protection édictée en raison des risques de nuisance, qualité des sites, paysages, milieux naturels <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non Si oui, préciser les protections et leurs superficies <p>/</p>
<p>4.4 Mise en compatibilité du PLU dans le cadre d'une déclaration de projet</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Description de l'opération ou du projet nécessitant la mise en compatibilité et indications des éléments devant être mis en compatibilité avec le projet <p>Le projet porte sur la création d'une infrastructure de type télécabine débrayable à deux tronçons, nommés Riou en partie basse et Sauma longue en partie haute, avec l'implantation d'une gare intermédiaire au niveau du parking existant « des pistes ». Cette télécabine a vocation à remplacer les remontées mécaniques existantes vieillissantes que sont le téléski du Riou et le télésiège des Prés.</p> <p>Les dispositions réglementaires du PLUm sur le secteur de Chastellares classé en zone à urbaniser stricte - 2AU n'autorisent pas la réalisation du projet d'implantation de la gare intermédiaire de la télécabine. Une mise en compatibilité de ces dispositions devra donc être effectuée dans le cadre de la procédure de déclaration de projet. Au regard de l'impossibilité technique de décaler la gare d'arrivée de la télécabine du Riou, une modification du zonage devra être réalisée. Un reclassement d'une partie de la zone 2AU vers la zone Ns attenante, autorisant notamment les constructions et installations destinées à l'aménagement du domaine skiable, telles que les gares et les supports d'engins de remontées mécaniques, est donc envisagé. Exceptée la gare intermédiaire située en zone 2AU, le reste du projet est situé en zone Ns, dont le règlement permet les installations de ce type.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Le projet concerné par la mise en compatibilité est soumis à évaluation environnementale : <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <p>Si oui, préciser l'adresse du site internet qui permet de prendre connaissance de la décision issue de l'examen au cas par cas ou de l'étude d'impact du projet concerné par la mise en compatibilité</p>
<p>Une étude d'impact est en cours de réalisation dans le cadre d'un permis de construire, sur l'ensemble du projet de restructuration des remontées mécaniques dans le secteur de Las Donnas. Ce dossier sera déposé après approbation de la mise en compatibilité.</p>
<p>4.5 Mise en compatibilité du PLU dans le cadre d'une procédure intégrée (L.300-6-1)</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Description de l'opération ou du projet nécessitant la mise en compatibilité et indications <p>/</p>
<p>4.6 Mise en compatibilité du PLU avec un document supérieur</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Document(s) avec le(s)quel(s) le PLU est mis en compatibilité : parmi les documents listés à la rubrique 3.1, intitulé du document, date d'approbation et l'adresse du site internet qui permet de prendre connaissance du document <p>/</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Motif pour lequel le PLU est mis en compatibilité <p>/</p>
<p>4.7 La procédure a des effets au-delà des frontières nationales</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non Si oui, préciser les effets

5. Sensibilité environnementale du territoire concerné par la procédure

5.1 Le Plan Local d'Urbanisme est concerné par :			
	Oui	Non	Si oui, précisez
Les dispositions de la loi montagne	<input checked="" type="checkbox"/>		Le territoire du PLUM est en partie concerné par la Loi Montagne.
Les dispositions de la loi littoral	<input checked="" type="checkbox"/>		Le territoire du PLUM est en partie concerné par la Loi Littoral.
Un site désigné Natura 2000 en application de l'article L. 414-1 du code de l'environnement (ZICO, ZPS, ZSC)	<input checked="" type="checkbox"/>		La MNCA comporte de nombreuses zones Natura 2000, dont certaines recoupent le territoire de Saint-Etienne-de-Tinée : <ul style="list-style-type: none"> - Site Natura 2000 (Directive Habitats) FR9301550 : ZSC Sites à chauves-souris de la Haute Tinée, - Site Natura 2000 (Directive Habitats) FR9301559 : ZSC Le Mercantour, - Site Natura 2000 (Directive oiseaux) FR9310035 : ZPS Le Mercantour.
Un cœur de parc national délimité en application de l'article L.331-2 du code de l'environnement	<input checked="" type="checkbox"/>		Une grande partie du cœur du Parc National du Mercantour est située dans la MNCA.
Une réserve naturelle ou un périmètre de protection autour d'une réserve institués en application respectivement, des articles L.322-1 et L-332-16 du code de l'environnement		<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune réserve naturelle n'est présente sur le territoire du PLUM.
Un site inscrit ou classé en application des articles L.341-1 et L.341-2 du code de l'environnement	<input checked="" type="checkbox"/>		La MNCA inclut le périmètre de plusieurs sites classés ou inscrits.
Un plan de prévention des risques technologiques prévu à l'article L.515-15 du code de l'environnement	<input checked="" type="checkbox"/>		La MNCA est concernée par plusieurs PPRT sur son territoire.
Un plan de prévention des risques naturels prévisibles prévu à l'article L.562-1 du code de l'environnement	<input checked="" type="checkbox"/>		De multiples PPR naturels sont approuvés sur le périmètre de la MNCA. Plus précisément, un PPR multirisques (mouvements de terrain, inondations, avalanche) est approuvé sur la commune de Saint-Etienne-de-Tinée par arrêté préfectoral du 31 juillet 2007.
Un périmètre des servitudes relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement instituées en application de l'article L.515-8 du code de l'environnement	<input checked="" type="checkbox"/>		La MNCA comprend plusieurs ICPE sur son territoire, dont certaines classes SEVESO.
Un périmètre des servitudes sur des terrains pollués, sur l'emprise des sites de stockage de déchets, sur l'emprise d'anciennes carrières ou dans le voisinage d'un site de stockage géologique de dioxyde de carbone instituées en application de l'article L.515-12 du code de l'environnement		<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune servitude de ce type n'est présente sur le territoire de la MNCA.
Un plan de prévention des risques miniers prévus à l'article L.174-5 du code minier		<input checked="" type="checkbox"/>	/
Un site patrimonial remarquable créé en application des articles L.631-1 et L632-2 du code du patrimoine	<input checked="" type="checkbox"/>		Il existe des sites patrimoniaux remarquables sur le territoire de la MNCA.
Des abords des monuments historiques prévus aux articles L.621-30 et L621-31 du code du patrimoine	<input checked="" type="checkbox"/>		La MNCA comprend sur son territoire des monuments historiques classés et inscrits.

Une zone humide prévue à l'article L.211-1 du code de l'environnement	<input checked="" type="checkbox"/>		La MNCA comprend sur son territoire plusieurs zones humides identifiées au sein des cartographies de la Trame Verte et Bleue, sur la base des travaux du CEN (Conservatoire des espaces naturels) PACA.
Une trame verte et bleue prévue à l'article L.371-1 du code de l'environnement (préciser réservoir de biodiversité et/ou corridor écologique)	<input checked="" type="checkbox"/>		Le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) PACA identifie plusieurs réservoirs de biodiversité à préserver, ainsi que des corridors écologiques à préserver. Par ailleurs, le PLUm a instauré une TVB à son échelle qui précise la TVB du SRCE.
Une ZNIEFF (préciser type I ou II) prévue à l'article L411-1 A du code de l'environnement	<input checked="" type="checkbox"/>		Plusieurs ZNIEFF sont présentes sur le territoire de la MNCA.
Un espace naturel sensible prévu à l'article L.113-8 du code de l'urbanisme	<input checked="" type="checkbox"/>		Des Espaces Naturels Sensibles sont présents sur le territoire de la MNCA.
Un espace concerné par : - Un arrêté de protection de biotope prévu à l'article R.411-15 du code de l'environnement ; - Un arrêté le listant comme un site d'intérêt géologique prévu à l'article R.411-17-1 du même code ; - Un arrêté le listant comme une zone prioritaire pour la biodiversité prévue à l'article R.411-17-3 du même code	<input checked="" type="checkbox"/>		Quatre arrêtés préfectoraux de protection de biotope existent sur le territoire de la MNCA.
Un espace boisé classé prévu à l'article L.113-1 du code de l'urbanisme, une forêt de protection prévue à l'article L.141-1 du code forestier	<input checked="" type="checkbox"/>		Plusieurs Espaces Boisés Classés sont identifiés sur le territoire de la MNCA.
Autre protection	<input checked="" type="checkbox"/>		D'autres protections peuvent être localisées sur le territoire de la MNCA.

5.2 Le ou les secteurs qui font l'objet de la procédure donnant lieu à la saisine sont concernés par :

	Oui	Non	Précisez
Les dispositions de la loi montagne	<input checked="" type="checkbox"/>		Le secteur objet de la mise en compatibilité se trouve dans le secteur du Haut-Pays de la DTA, traduisant partiellement les dispositions de la loi Montagne.
Les dispositions de la loi littoral		<input checked="" type="checkbox"/>	Le secteur objet de la mise en compatibilité n'est pas concerné par ces dispositions.
Un plan de prévention des risques technologiques prévu à l'article L.515-15 du code de l'environnement		<input checked="" type="checkbox"/>	Le secteur objet de la mise en compatibilité n'est concerné par aucun PPR.
Un plan de prévention des risques naturels prévisibles prévu à l'article L.562-1 du code de l'environnement	<input checked="" type="checkbox"/>		Le secteur objet de la mise en compatibilité est concerné par une zone bleue de risque de mouvements de terrain, avec un aléa limité d'affaissement, au regard du PPR multirisques (mouvements de terrain, inondations et avalanches) approuvé par arrêté préfectoral du 31 juillet 2007. Dans la zone bleue d'affaissement, sont interdits l'épandage d'eau à la surface du sol ou en

			<p>profondeur (sauf irrigation contrôlée des cultures), et le pompage dans les nappes.</p> <p>Il est précisé qu'une étude géotechnique est en cours par rapport au risque de mouvements de terrain et que le projet respectera les préconisations de la-dite étude.</p> <p>Par ailleurs, en termes de prescriptions, le PPR impose que les projets devront pouvoir résister aux tassements différentiels, et tous les rejets d'eau doivent être évacués dans les réseaux collectifs, ou dans un exutoire adapté. Les nouvelles eaux de ruissellement seront collectées au niveau de la future gare intermédiaire.</p> <p>Le projet ne prévoit ni épandage d'eau, ni pompage.</p> <p>Néanmoins, la partie Ouest du projet de télécabine « Riou – Sauma longue » est concernée sur une partie de son linéaire par des zones de risque identifiées par le PPR avalanches.</p> <p>A ce titre des études techniques devront être réalisées afin de définir le type de protection le mieux adapté à la nature du risque, ainsi que son dimensionnement. Les pylons seront dimensionnés en fonction.</p> <p>Au regard du risque sismique, le secteur objet de la mise en compatibilité est classé en zone de sismicité moyenne. Les normes parasismiques devront être respectées.</p>
Un périmètre des servitudes relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement instituées en application de l'article L.515-8 du code de l'environnement		<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune ICPE classée SEVESO n'est localisée à proximité immédiate du secteur objet de la mise en compatibilité.
Un périmètre des servitudes sur des terrains pollués, sur l'emprise des sites de stockage de déchets, sur l'emprise d'anciennes carrières ou dans le voisinage d'un site de stockage géologique de dioxyde de carbone instituées en application de l'article L.515-12 du code de l'environnement		<input checked="" type="checkbox"/>	/
Un plan de prévention des risques miniers prévus à l'article L.174-5 du code minier		<input checked="" type="checkbox"/>	/
Autre protection		<input checked="" type="checkbox"/>	/
5.3 Le ou les secteurs qui font l'objet de la procédure donnant lieu à la saisine se situent dans ou à proximité :			
	Oui	Non	Précisez
Un site désigné Natura 2000 en application de l'article L. 414-1 du code de l'environnement (ZICO, ZPS, ZSC)		<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le secteur objet de la mise en compatibilité se trouve à plus d'1,3 kms au Sud-Ouest du site Natura 2000, ZSC Sites à chauves-souris de la Haute Tinée.</p> <p>Il ne comporte pas de lien fonctionnel avec cette zone de préservation et de conservation.</p>
D'un cœur de parc national délimité en application de l'article L.331-2 du code de l'environnement		<input checked="" type="checkbox"/>	La zone du cœur du Parc National du Mercantour est localisée à environ 4 kms au Sud du secteur objet de la mise en compatibilité.

Une réserve naturelle ou un périmètre de protection autour d'une réserve institués en application respectivement, des articles L.322-1 et L-332-16 du code de l'environnement		<input checked="" type="checkbox"/>	/
Un site inscrit ou classé en application des articles L.341-1 et L.341-2 du code de l'environnement		<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site inscrit ou classé n'est présent à proximité du secteur objet de la mise en compatibilité.
Un site patrimonial remarquable créé en application des articles L.631-1 et L632-2 du code du patrimoine		<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site patrimonial remarquable ne se situe au niveau du secteur objet de la mise en compatibilité.
Des abords des monuments historiques prévus aux articles L.621-30 et L621-31 du code du patrimoine		<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le secteur objet de la mise en compatibilité n'est concerné par aucun périmètre de protection au titre des monuments historiques.</p> <p>Néanmoins, le projet de télécabine « Riou – Sauma longue » dans sa partie Est est concerné par des périmètres de protection des abords de 2 monuments historiques situés sur la station d'Auron:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Périmètre de protection de la chapelle Saint-Erige, - Périmètre de protection de l'édicule dit Pilon d'Auron. <p>Le projet global sera donc soumis à l'avis de l'architecte des Bâtiments de France.</p> <p>Une zone de présomption de prescriptions archéologiques est présente à proximité immédiate du secteur objet de la mise en compatibilité, il s'agit de la zone 4 – secteur Nabinas.</p>
Une zone humide prévue à l'article L.211-1 du code de l'environnement		<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le secteur objet de la mise en compatibilité n'est concerné par aucune zone humide.</p> <p>Il est à noter que le projet global de télécabine « Riou – Sauma longue » survolera, dans sa partie basse, le Riou d'Auron, identifié dans la TVB du PLUm comme cours d'eau constitutif de la trame bleue et identifié comme zone humide par le CEN PACA.</p> <p>Il est néanmoins précisé que le Riou est busé au niveau du site de la station d'Auron, qui accueillera la future gare de télécabine du Riou.</p>
Une trame verte et bleue prévue à l'article L.371-1 du code de l'environnement (préciser réservoir de biodiversité et/ou corridor écologique)		<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le secteur objet de la mise en compatibilité se situe à proximité immédiate des réservoirs de biodiversité « Montagne sub-Alpines » n°FR93RS475 et n°FR93RS172, identifiés dans le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) PACA.</p> <p>Aucun corridor du SRCE n'est identifié à proximité du secteur objet de la mise en compatibilité.</p> <p>Par ailleurs, le secteur objet de la mise en compatibilité se situe pour l'essentiel en zone 4 (milieu anthropisé ou en développement) correspondant à la zone 2AU et à la partie actuellement aménagée en parking, au sein de la Trame Verte et Bleue instaurée par le PLUm.</p>

			Toutefois, le projet de télécabine « Riou –Sauma longue », se situe en partie au sein du réservoir de biodiversité FR93RS172 « Montagnes sub-Alpines ».
Une ZNIEFF (préciser type I ou II) prévue à l'article L411-1 A du code de l'environnement	<input checked="" type="checkbox"/>		Le secteur objet de la mise en compatibilité du PLUm se trouve dans le périmètre de la ZNIEFF de type II n°930012659 « Bassin de la haute Tinée ». Les différents habitats relevés dans ce périmètre d'inventaire ne se retrouvent pas dans le secteur objet de la mise en compatibilité du PLUm mais à ses abords.
Un espace naturel sensible prévu à l'article L.113-8 du code de l'urbanisme		<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun ENS n'est présent à proximité du secteur objet de la mise en compatibilité.
Un espace concerné par : - Un arrêté de protection de biotope prévu à l'article R.411-15 du code de l'environnement ; - Un arrêté le listant comme un site d'intérêt géologique prévu à l'article R.411-17-1 du même code ; - Un arrêté le listant comme une zone prioritaire pour la biodiversité prévue à l'article R.411-17-3 du même code		<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun arrêté préfectoral de protection de biotope n'est identifié à proximité du secteur objet de la mise en compatibilité.
Un espace boisé classé prévu à l'article L.113-1 du code de l'urbanisme, une forêt de protection prévue à l'article L.141-1 du code forestier		<input checked="" type="checkbox"/>	Le secteur objet de la mise en compatibilité, n'est concerné par aucun Espace Boisé Classé.
D'un secteur délimité par le plan local d'urbanisme en application de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme		<input checked="" type="checkbox"/>	/
D'un secteur délimité par le plan local d'urbanisme en application de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme		<input checked="" type="checkbox"/>	/
Autre protection		<input checked="" type="checkbox"/>	/
5.4 Des constructions à usage d'habitation ou des établissements recevant du public sont-ils prévus dans des zones de nuisances (nuisances sonores, qualité de l'air, pollution des sols, etc) ?			
<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non Si oui, précisez :			
Le projet n'implique pas de nouvelles constructions à usage d'habitation ou d'établissements recevant du public.			

6. Auto-évaluation

6.1 Les effets notables probables sur l'environnement

Le projet porte sur la création d'une infrastructure de type télécabine débrayable à deux tronçons, nommés Riou en partie basse et Sauma longue en partie haute, avec l'implantation d'une gare intermédiaire au niveau du parking existant « des pistes ». Cette télécabine a vocation à remplacer les remontées mécaniques existantes vieillissantes que sont le télésiège du Riou et le télésiège des Prés.

L'implantation de la gare intermédiaire et des deux gares aux extrémités, nécessitent la réalisation de constructions et, de fait, une artificialisation limitée des sols, à laquelle s'ajoutent les pylônes supportant la structure.

Ces constructions seront réalisées en prenant les mesures nécessaires afin de réduire les incidences potentielles sur l'environnement.

L'emprise de cet équipement n'induit que des impacts limités et après application des mesures ERC, ces impacts peuvent être qualifiés de faibles à négligeables.

Par ailleurs, il est rappelé que seule la construction de la gare intermédiaire est concernée par la mise en compatibilité, elle-même objet du présent examen au « cas par cas ». Cette construction se localise au niveau du parking existant « des pistes ».

Il convient de se reporter aux rubriques ci-après, lesquelles traitent des thématiques suivantes : biodiversité, les eaux, l'air, le patrimoine et les paysages.

Pour tous les motifs ici exposés, la procédure de mise en compatibilité du PLUm sur la commune de Saint-Etienne-de-Tinée n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, et il n'y a pas lieu qu'elle fasse l'objet d'une évaluation environnementale.

6.2. L'auto-évaluation

L'auto-évaluation doit **identifier** les effets potentiels de la procédure qui fait l'objet du présent formulaire compte-tenu de sa nature, de sa localisation – c'est-à-dire en prenant en compte la sensibilité du territoire concerné – et **expliquer pourquoi la procédure concernée n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.**

La procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUm sur la commune de Saint-Etienne-de-Tinée a pour objectif de permettre la réalisation de la télécabine « Riou – Sauma longue » dans le cadre du réaménagement des remontées mécaniques sur la station de ski d'Auron.

Cette procédure est menée afin de permettre la création de la gare intermédiaire de la future télécabine « Riou-Sauma longue ». Cette construction est envisagée dans une zone d'urbanisation future (2AU) qui ne permet pas cet aménagement. Par conséquent, il est envisagé de modifier le zonage et d'intégrer l'emprise de la future gare intermédiaire au sein de la zone naturelle Ns, dédiée au domaine skiable, laquelle autorise les aménagements liés aux gares et supports d'engins de remontées mécaniques.

En ce sens, il a donc été décidé de modifier le zonage du PLUm afin de reclasser une partie de la zone 2AU en zone Ns.

Cette mise en compatibilité du PLUm est portée par la Métropole Nice Côte d'Azur, en lien avec le Syndicat Mixte des Stations du Mercantour,

Les objectifs de ce futur projet de télécabine visent :

- l'amélioration du confort des usagers par la modernisation des remontées mécaniques préexistantes et vieillissantes,
- l'amélioration de l'accessibilité du secteur par le réaménagement des remontées mécaniques sous dimensionnées, notamment en période de pleine activité,
- l'amélioration du front de neige par un aménagement qualitatif et moderne,
- privilégier les secteurs les plus susceptibles de conserver un bon enneigement au regard des changements climatiques en cours et à venir.

En effet, les remontées actuellement présentes sur le secteur de Las Donnass sont vieillissantes, peu fonctionnelles et inconfortables pour les usagers. Elles apparaissent également sous dimensionnées par rapport à leur fréquentation lors des pics de la saison d'hiver.

Le projet participera à l'amélioration globale des équipements du domaine skiable d'Auron et permettra de conforter le positionnement de la station et son rayonnement à l'échelle du département des Alpes-Maritimes et de la Région. Il permettra également d'adapter la station au changement climatique en privilégiant les zones où l'enneigement futur sera le plus important, permettant ainsi de limiter le recours à la neige artificielle et préserver la ressource en eau.

Des décaissements devront être menés au niveau de la future gare, mais seront très localisés. Une étude géotechnique est en cours afin de définir les mesures constructives adaptées et les actions à mettre en place afin de ne pas déstabiliser le sol en place.

Cette mise en compatibilité du PLUm augmentera la surface des zones naturelles, et réduira celle dédiée à l'urbanisation future. Elle n'engendre donc pas de consommation d'espace agricole, naturel ou forestier (cf. 6.3 et 6.4).

L'emprise de la future gare intermédiaire étant limitée, l'artificialisation des sols engendrée sera faible, d'autant qu'elle s'insère sur un site presque intégralement artificialisé. Comme cela est précisé par la suite, la procédure de mise en compatibilité n'a pas pour effet d'affecter un site Natura 2000, ni de nuire aux milieux naturels en place et à la biodiversité.

Il est rappelé qu'une étude d'impact est en cours de réalisation dans le cadre d'un permis de construire portant sur la télécabine « Riou – Sauma longue ». Elle permettra de développer la séquence ERC pour démontrer la prise en compte environnementale par le projet.

6.3. La susceptibilité d'affecter significativement un site Natura 2000

La procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUm sur la commune de Saint-Etienne-de-Tinée n'est pas de nature à induire des effets sur les sites Natura 2000 les plus proches. En effet, compte tenu de l'éloignement de ces derniers (plus d'1,3 km) et de l'absence de continuité d'habitats avérée entre le secteur concerné par la procédure et ces sites Natura 2000, aucune incidence n'est susceptible sur ces zones à sensibilité particulière.

Le projet n'aura donc pas d'incidence prévisible sur les habitats naturels ayant permis la désignation du site Natura 2000 le plus proche (ZSC Sites à chauves-souris de la Haute Tinée).

De plus, aucun arbre, et donc aucun gîte potentiel pour les chauves-souris, n'est présent dans le périmètre concerné par la mise en compatibilité du PLUm.

A noter que des perturbations sont possibles au niveau des espèces en déplacement, ou en chasse, qui utilisent certains habitats de la zone d'étude comme des pelouses du secteur les prés. Ces habitats seront préservés vis-à-vis des nouvelles constructions. L'impact sur l'avifaune sera faible et limité dans le temps par la mise en place d'une démarche environnementale chantier.

Le phasage des travaux prendra en compte malgré tout un démarrage des « travaux lourds » hors période de reproduction et hors période d'hivernage de la faune.

En conclusion, les incidences prévisibles concernant la destruction ou le dérangement des espèces d'intérêt communautaires sont considérés comme négligeables.

L'impact du projet sur les écosystèmes, en termes de détérioration de l'habitat est donc considéré comme faible.

6.4. La procédure a-t-elle des incidences sur les milieux naturels et la biodiversité ?

Le site concerné par la présente mise en compatibilité du document d'urbanisme se localise au niveau du parking actuel « des pistes », sur un milieu presque intégralement artificialisé.

Il se trouve aussi au sein de la ZNIEFF type II n°930012659 « Bassin de la haute Tinée ».

Ce périmètre d'inventaire fait état de différents habitats, de l'étage collinéen à l'étage alpin, comme des chênaies à chêne sessile, mais aussi des pelouses sèches acidophiles montagnardes, et des marais basophiles ou encore des lacs d'altitude colonisés par des peuplements de Rubanier à feuilles étroites. Aucun de ces types d'habitat ne se retrouve dans le secteur objet de la mise en compatibilité du PLUm. Néanmoins, des pelouses sèches ou rocailleuses sont présentes au niveau du tracé du projet de télécabine "Riou-Sauma longue", notamment au niveau des zones d'implantation de certains pylônes permettant de rejoindre le secteur de Sauma longue.

Des inventaires complets ont été réalisés dans le cadre de l'étude d'impact en cours d'élaboration, et les observations faites permettent de révéler une mosaïque relativement élevée d'habitats naturels mais dont la typicité et l'état de conservation apparaissent globalement moyens à mauvais.

Du point de vue des enjeux de biodiversité, le secteur concerné par la mise en compatibilité du PLUm est relativement dégradé, et aucun enjeu significatif n'est identifié au niveau de l'emplacement de la future gare intermédiaire.

Pour autant, parmi les espèces faunistiques remarquables présentes aux abords du site concerné par la mise en compatibilité, on note le tetras lyre, l'aigle royal et certains papillons (Azuré de la Croisette par exemple).

Le projet dans sa globalité a été défini de manière à éviter toute incidence directe temporaire ou permanente sur les espèces remarquables, et en particulier sur les espèces floristiques protégées ou patrimoniales (Ancolie de Bertoloni, Primevère marginée, Joubarbe d'Allioni) présentes dans la zone d'étude élargie.

Ainsi, différents partis d'aménagement ont été abandonnés dans le projet global afin de préserver les espèces présentes et limiter tout impact sur certaines populations à enjeu (comme des créations de pistes, aménagements de certains secteurs comme le vallon des Près).

Le périmètre restreint concerné par la mise en compatibilité et la prise en compte des enjeux avoisinants afin de garantir la circulation des espèces permet de réduire fortement les incidences sur les espèces patrimoniales identifiées au sein de la ZNIEFF.

Impacts résiduels et conclusion

Si des habitats à enjeux sont identifiés aux abords du secteur objet de la mise en compatibilité, différentes mesures ont été prises en compte afin de les éviter, et de rendre faibles à négligeables les incidences du projet global dans ces zones.

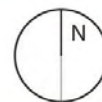
Différentes mesures d'évitement et de réduction permettent de ne pas impacter significativement les espèces patrimoniales observées. De plus, le chantier sera également réalisé selon un calendrier écologique strict permettant de rendre négligeables les impacts sur ces espèces en fonction de leur cycle de vie.







Le SRCE identifie sur la partie Ouest du tracé du projet un réservoir de biodiversité dont la préservation ne sera pas remise en cause étant donné que la vocation du secteur comme « domaine skiable » identifiée dans ce même document reste inchangée.

La cartographie ci-après représente la localisation du projet par rapport au SRCE.

Localisation de la zone d'étude dans le SRCE

Echelle : 1 / 25 000 - Source : Google satellite



-  Localisation du projet
-  Zone d'étude principale
-  Réservoir SRCE à préserver
-  Périmètre de déclaration de projet
-  Ancien câble aérien
-  Pylône



La Trame Verte et Bleue identifiée au PLUm définit sur le secteur objet de la mise en compatibilité une zone d'enjeu écologique en milieux anthropisés ou en développement.

Aucun arbre n'est présent au niveau du secteur objet de la mise en compatibilité.

La prise en compte des enjeux écologiques, l'évitement des stations d'espèces floristiques protégées aux abords, ainsi que les mesures liées au phasage et déroulement des travaux (modalités écologiques de défrichage et débroussaillage par exemple), tout comme celles visant l'effarouchement en phase d'exploitation, minimisent l'impact sur la biodiversité, et permettent de le qualifier de négligeable. De plus, le chantier sera suivi par un écologue naturaliste expert.

En conclusion, le projet global recoupe plusieurs secteurs identifiés au titre de la Trame Verte et Bleue mais n'induit pas d'aménagement pouvant impacter les continuités écologiques.

6.5. La procédure a-t-elle pour effet une consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers ?

La procédure de mise en compatibilité du PLUm ne réduit aucune zone agricole ni naturelle. Au contraire, elle augmente la surface de la zone naturelle Ns dédiée au domaine skiable, d'environ 2 ha supplémentaire.

6.6. La procédure a-t-elle des incidences sur une zone humide ?

La procédure de mise en compatibilité du PLUm n'impacte aucune zone humide identifiée sur la commune.

Le projet dans sa globalité n'aura quant à lui qu'une incidence peu significative étant donné que le Riou est déjà busé au niveau du site de la future gare de départ de la télécabine Riou. La fonctionnalité de la zone humide présente en aval ne sera pas impactée.

6.7 La procédure a-t-elle des incidences sur l'eau potable ?

La procédure de mise en compatibilité du PLUm vise la réalisation d'un projet qui n'inclut aucune réalisation de nouveau logement ou nouvelle activité susceptible de générer de nouveaux besoins en eau potable.

Les impacts sur la ressource en eau et sur la consommation humaine sont donc nuls.

Le secteur concerné par la procédure ne recoupe aucun périmètre de protection des captages en eau potable. Néanmoins, dans le cadre du projet global, la prise en compte du captage proche de Bois Gaston, dont la servitude est en cours de création, à proximité de la future gare d'arrivée de Sauma longue a été intégré à la conception du projet.

6.8 La procédure a-t-elle des incidences sur la gestion des eaux pluviales ?

La procédure de mise en compatibilité du PLUm permet de réaliser la gare intermédiaire de la future télécabine "Riou – Sauma longue", venant en remplacement de deux remontées mécaniques qui seront déposées.

La construction s'implante sur le site d'un parking imperméabilisé. Une imperméabilisation des sols sera induite autour de la future gare. Cependant, les eaux de ruissellements seront traitées avant rejet dans le milieu naturel.

6.9 La procédure a-t-elle des incidences sur l'assainissement ?

Le projet objet de la procédure de mise en compatibilité du PLUm prévoit la réalisation de toilettes privés, destinés au personnel présent sur site. Ils seront réalisés au niveau des locaux d'exploitation liés à la gare intermédiaire de la nouvelle télécabine.

Ces toilettes seront raccordés au réseau d'assainissement collectif existant et n'auront pas d'effet significatif sur les capacités traitées.

6.10 La procédure a-t-elle des incidences sur le paysage ou le patrimoine bâti ?

Le secteur objet de la mise en compatibilité ne se situe dans aucun site classé ou inscrit au titre des sites et monuments Naturels et ne touche aucun périmètre de protection des abords de monument historique.

En revanche, la gare de départ de la télécabine se trouve dans les périmètres de protection de deux monuments historiques. L'avis de l'architecte des Bâtiments de France sera requis dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation d'urbanisme.

La future gare intermédiaire, permise par la mise en compatibilité du PLUm, sera peu visible compte tenu de son implantation sur un site relativement plat et localisé en point bas.

La future gare d'arrivée de télécabine de Sauma longue sera davantage visible car elle est située en partie sommitale. La future gare de départ de Riou, localisée au niveau du cœur de station n'aura pas d'impact paysager significatif.

De plus, deux remontées existantes seront retirées, ce qui est un point positif pour le paysage.

L'insertion paysagère de l'ensemble du projet sera soignée. Les zones décapées seront remises en état, un réensemencement par hydroseeding est envisagé.

6.11 La procédure concerne-t-elle des sols pollués, a-t-elle des incidences sur les déchets ?

La procédure de mise en compatibilité et le projet qui lui est associé n'a aucune incidence sur la production de déchets. Le site concerné par cette procédure n'est concerné par aucune servitude instaurée sur des terrains pollués, ni par des sites de stockage de déchets, ou d'anciennes carrières. Aucun sol pollué n'a été identifié au niveau du secteur concerné par le projet. La procédure n'a donc pas d'incidence sur des sols pollués.

6.12 La procédure a-t-elle des incidences sur les risques et nuisances ?

Les risques d'avalanche et mouvements de terrain sont avérés sur le territoire communal.

Le secteur objet de la mise en compatibilité est localisé en zone bleue du PPR Mouvements de terrain, risque « affaissement » et hors zone du PPR avalanche.

L'étude géotechnique en cours permettra de s'affranchir du risque de mouvements de terrain et d'intégrer les dispositions constructives nécessaires permettant de ne pas déstabiliser les sols et d'assurer la sécurité des futures infrastructures.

Aucun phénomène d'avalanche n'a été recensé au niveau du secteur objet de la mise en compatibilité.

Dans le cadre du projet global de restructuration des remontées mécaniques, le tracé permettant l'implantation de la future gare de télécabine de Sauma longue traversera des zones soumises aux risques d'avalanche. De fait, la réalisation des pylônes intégrera des fondations spécifiques permettant de résister aux avalanches

6.13 La procédure a-t-elle des incidences sur l'air, l'énergie, le climat ?

La procédure de mise en compatibilité du PLUm n'a aucune incidence sur les problématiques d'air, d'énergie ou de climat. Elle permet la réalisation de la gare intermédiaire du projet de remontée mécanique "Riou – Sauma longue". Cette nouvelle liaison s'inscrit dans un objectif global de réduction des consommations électriques et énergétiques.

7. Autres procédures consultatives

7 .1 Date prévisionnelle de transmission du projet aux personnes publiques associées

Septembre 2024

7 .2 Autres consultations envisagées (consultations obligatoires et facultatives)

/

7 .3 Procédure de participation du public envisagée

Enquête publique **Oui** Non

Participation du public par voie électronique **Oui** Non

Enquête publique unique organisée avec une ou plusieurs autres procédures Oui **Non**

Si oui, préciser lesquelles

Autre, préciser les modalités

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

1	Dossier de révision, modification ou mise en compatibilité du PLU (comprenant notamment, le cas échéant, l'exposé des motifs des changements apportés)	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Documents graphiques matérialisant la localisation des secteurs du territoire concernés par la procédure soumise à l'avis de l'autorité environnementale et comportant des zooms qui permettent de localiser et identifier les secteurs avant et après mise en œuvre des opérations (<i>rubrique 2.5</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>
3	L'auto-évaluation (<i>rubrique 6</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Version dématérialisée du document mentionné dans les rubriques 2.3, 4.3.2, 4.4, 4.5 et 4.6 lorsqu'il n'est pas consultable sur un site <i>Internet</i>	<input type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le déposant

Veillez préciser les annexes jointes au présent formulaire, ainsi que les rubriques auxquelles elles se rattachent
[Cartographie des principaux enjeux](#)

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus (personne publique responsable)

Fait à	Nice	Le,	16 juillet 2024
Nom	RAMOS-MAZZUCCO Anne	Prénom	Qualité
Signature	Vice-Présidente de la Métropole Nice Côte d'Azur		


 Madame Anne RAMOS-MAZZUCCO
 Vice-présidente de la Métropole Nice Côte d'Azur

ANNEXES

8.1.1 RAPPORT DE PRESENTATION DE LA DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLUM

Restructuration du domaine skiable d'Auron Création d'une télécabine « Riou – Sauma longue » et de sa gare intermédiaire – secteur Chastellares

Dossier de mise en compatibilité du PLU métropolitain – COMMUNE DE SAINT-ÉTIENNE-DE-TINEE

2. Rapport de présentation



SOMMAIRE

I - CONTEXTE ET PRESENTATION DU PROJET	4
I.1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE DE LA COMMUNE DE SAINT-ETIENNE-DE-TINEE ET LA STATION DE SKI D'AURON	4
I.1.1. LA COMMUNE DE SAINT-ETIENNE-DE-TINEE	4
Contexte socio-démographique	4
Répartition des habitants sur le territoire communal	4
Activité touristique et hébergements liés	4
Données relatives au logement sur la commune	5
I.1.2. LA STATION DE SKI D'AURON	5
Description générale	5
Population au sein de la station d'Auron.....	6
Le Syndicat Mixte des stations du Mercantour	6
I.2. PRESENTATION DU SITE	7
I.2.1. LOCALISATION DU SITE	7
I.2.2. LE CHOIX DU SITE	9
I.3. PRESENTATION DU PROJET	9
I.3.1. LE PROJET ET SES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES	9
I.3.2. L'INTERET GENERAL DU PROJET	10
Bilan des principaux enjeux	10
Objectifs du projet en réponse à ces enjeux	10
II - LA MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET	11
II.1. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DU PLUM ET MOTIFS DE LA MISE EN COMPATIBILITE	11
II.2. LES CHANGEMENTS APPORTES	13
II.3. LE PLAN DE ZONAGE DU PLU	14
II.3.1. PLAN DE ZONAGE EN VIGUEUR	14
II.3.2. JUSTIFICATION DE LA MODIFICATION DU PLAN DE ZONAGE.....	15
II.3.3. PLAN DE ZONAGE MIS EN COMPATIBILITE	16
II.4. ÉVOLUTION DES SUPERFICIES DES ZONAGES AU PLU	17
III - ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	18
III.1. ANALYSE DU MILIEU PHYSIQUE	18
III.1.1.1. Climat et qualité de l'air.....	18
III.1.1.2. Topographie - Géologie	18
III.1.1.3. Hydrographie	19
III.1.1.4. Captage d'eau potable.....	19
III.2. ANALYSE DU MILIEU BIOLOGIQUE	21
III.2.1.1. Occupation du sol	21
III.2.1.2. Voirie – Transports - Déplacements.....	23
III.2.1.3. Réseaux.....	23
III.3. PATRIMOINE ET PAYSAGE	24
III.3.1.1. Paysage	24
III.3.1.2. Patrimoine	26
III.4. CONCLUSION.....	28
IV - LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT DU PROJET PERMIS PAR LA MISE EN COMPATIBILITE.....	29
V - L'ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET DE PLU MIS EN COMPATIBILITE AVEC LES LOIS ET REGLEMENTS D'URBANISME SUPERIEURS.....	33
V.1. LA LOI « MONTAGNE ».....	33
V.2. LA DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT (DTA)	33
V.3. LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT)	33
V.4. LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES (SRADDET)	34
V.5. LE PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (PLH).....	35
V.6. LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU)	35
V.7. LES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE (SUP).....	36

V.8.	LES PLANS DE PREVENTION DES RISQUES (PPR)	36
V.9.	SDAGE RHONE-MEDITERRANEE	38
V.10.	LA SITUATION AU REGARD DU PADD DU PLUM DE METROPOLE NICE COTE D'AZUR	39

I - CONTEXTE ET PRESENTATION DU PROJET

I.1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE DE LA COMMUNE DE SAINT-ETIENNE-DE-TINEE ET LA STATION DE SKI D'AURON

Le projet s'inscrit dans le domaine skiable d'Auron, situé dans la partie sud de la commune de Saint-Etienne-de-Tinée. La station est devenue rapidement un village d'été et de sport d'hiver, en pleine expansion, participant activement au développement communal en offrant de nouvelles perspectives en matière d'activités touristiques et de services associés (hôtellerie, restauration, commerces...).

I.1.1. LA COMMUNE DE SAINT-ETIENNE-DE-TINEE

Contexte socio-démographique

La commune de Saint-Etienne-de-Tinée comprend, en 2020, 1 413 habitants.

La commune a connu des périodes de croissance démographique et de décroissance depuis la fin des années 60. Les statistiques témoignent de la fluctuation de la démographie au fil des décennies. L'ouverture de la station d'Auron en 1937 a contribué à dynamiser la population dans les années 40/50. L'exode rural dans les années 60 a participé à la baisse globale de la population. Malgré un regain dans les années 90, attribué à l'activité de la station d'Auron permettant de maintenir l'emploi sur la commune, la population connaît depuis 1990 une nouvelle baisse.

Ces dernières années, la diminution de la démographie s'explique par un solde naturel négatif additionné à un solde migratoire (entrées/sorties) négatif ou très faiblement positif.

Sur les dernières décennies, la population a connu une importante baisse entre 1990 et 2009, passant de 1 783 à 1 311 habitants. Depuis, une reprise de la croissance est constatée, avec une augmentation de la population d'environ 100 habitant pour arriver à 1 413 habitants en 2020.

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2008	2008 à 2013	2013 à 2019
Variation annuelle moyenne de la population	1,3	0,7	0	-1,7	-1,5	1,1	0,3
Due au solde naturel en %	-0,1	-0,3	-0,2	-0,2	-0,7	-0,6	-1
Due au solde apparent des entrées et sorties en %	1,4	1	0,3	-1,5	-0,8	1,7	1,3

Répartition des habitants sur le territoire communal

La répartition spatiale de la population est inégale. La majorité des habitants (70%) vivent dans le centre urbain de Saint-Etienne-de-Tinée. 10% se répartissent dans les différents hameaux. La part variable restante est inhérente à l'activité saisonnière de la station.

Activité touristique et hébergements liés

L'activité économique de la commune repose majoritairement sur le tourisme, notamment lié à la présence de la station de ski d'Auron.

La commune dispose de 408 établissements sur son territoire, dont les secteurs d'activité les plus représentés sont celui du « commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration » avec 133 établissements, et celui de « l'administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale » avec 105 établissements.

86 % des actifs de la commune travaillent sur Saint-Etienne-de-Tinée, ce qui est remarquable.

Du point de vue de l'hébergement touristique, les 9 hôtels totalisant 189 chambres, le camping et les 2 villages vacances / maisons familiales ayant une capacité d'accueil de 292 lits, représentent une offre importante en matière d'accueil touristique.

Le dynamisme de l'activité économique de la commune est notamment sous-tendu par le tourisme de montagne, avec la présence de la station de ski d'Auron, attirant de nombreux usagers lors de la saison skiable.

Données relatives au logement sur la commune

La commune connaît également un important développement de son parc de logements, en particulier pour les résidences secondaires qui ne se dément pas depuis des décennies.

	1968	1975	1982	1990	1999	2009	2014	2020
Ensemble	937	1 485	2 734	3 105	3 512	4 013	4 237	4 464
Résidences principales	470	576	646	753	680	619	718	763
Résidences secondaires	380	904	1 979	2 239	2 545	3 243	3 401	3 555
Logements vacants	87	5	109	113	287	152	118	146

En 2020, les résidences secondaires représentent 79,6 % des logements, alors que les résidences principales ne représentent que 17,3 % et les logements vacants 3,3 %.

Les statistiques témoignent du profil « saisonnier » de la commune, en concordance avec un parc de logements dominé par les appartements et résidences secondaires. Ces éléments sont caractéristiques d'un territoire fortement touristique.

I.1.2. LA STATION DE SKI D'AURON

Description générale

Créée en 1937, Auron est la station historique du département. Elle est reliée au village de Saint-Etienne-de-Tinée (1150m) par une télécabine et une route. Auron bénéficie d'une situation exceptionnelle : à 1 600 mètres d'altitude, aux portes du Parc National du Mercantour, avec le plus grand domaine skiable du département. Auron a su conserver son style et son charme de station familiale. L'été, la station se convertit dans les sports de nature et de plein air.

De 1600 à 2450 mètres d'altitude, le domaine skiable de la station d'Auron s'étend sur 4 secteurs (Las Donnas, Sauma longue, Demandols et Lieuson) avec des pentes variées et dispose de 43 pistes, soit un total de 135 km, dont une majorité est destinée aux skieurs confirmés.

19 remontées mécaniques : 2 téléphériques, 1 télépulsé, 9 télésièges, 3 téléskis, 3 tapis dédiés à l'enseignement et un télécorde, totalisent un débit de 22 400 personnes/heure et desservent des pistes de ski alpin de tous niveaux (8 noires, 15 rouges, 17 bleues et 3 vertes).

Plusieurs espaces au sein du domaine sont également réservés aux snowboarders (Snow Park avec 2 zones, initiation et intermédiaires/confirmés), aux enfants (Family Park), ainsi qu'aux pratiquants de randonnées en raquette ou en ski de fond (zones ludiques).



Au niveau de l'enneigement, la station a sécurisé son domaine skiable ces dernières années. Près de 70% du domaine est équipé et 429 canons à neige sont installés, le tout piloté par 3 usines à neige et 3 stations de pompage. La production est assurée grâce à la présence de 2 retenues collinaires d'altitude (Cluot Dauphin et Chalvet) d'une capacité totale de 170 000 m³ et un bassin de 5000 m³ (trop plein d'eau potable).

Avec 300 000 « journées-skieur » comptabilisées en moyenne par saison hivernale (hors période COVID-19), le secteur représente 300 emplois dont 250 saisonniers dans les remontées mécaniques. Il est estimé qu'un emploi dans les remontées mécaniques génère 5 à 6 emplois indirects.

Ainsi, la station d'Auron est un maillon incontournable de la structuration économique et sociale de la Haute Tinée. Elle constitue une source essentielle de revenus et participe activement au maintien du tissu économique rural et à l'entraînement de l'économie.

Population au sein de la station d'Auron

Le bourg de Saint-Étienne-de-Tinée et la station d'Auron connaissent une forte variation annuelle de leurs populations en lien avec les activités touristiques. La population du bourg de SEDT, habituellement de 1 100 habitants, est augmentée de 3 000 habitants en période estivale. La population d'Auron, qui ne dépasse pas les 350 habitants hors saison, peut atteindre 13 000 personnes en hiver.

Les hameaux répartis sur le territoire communal comptent environ 150 habitants au total.

Des logements se trouvent à proximité (moins de 460 mètres) de la gare de départ projetée, au niveau de la station d'Auron.

Le Syndicat Mixte des stations du Mercantour

Le Syndicat Mixte des stations du Mercantour (SMSM) a pour compétence la réalisation, la gestion et la promotion des aménagements et des équipements du domaine skiable nécessaires à la pratique du ski et toutes pratiques sportives. Il porte une politique ambitieuse de développement et d'aménagement des 3 stations d'Auron, d'Isola 2000 et de Saint-Damas-le-Selvage.

Un des objectifs portés par le SMSM est de maintenir Auron en tant que station d'envergure régionale, voire nationale et internationale. Pour cela, il prévoit de restructurer le domaine skiable d'Auron, sur le vaste secteur Las Donnas, de moderniser les équipements de la station, en vue de sécuriser l'enneigement (installation de réseaux d'enneigeurs, positionnement des pistes dans les secteurs les plus favorables) et d'améliorer le confort et le service apporté aux clients.

Un des projets envisagés pour atteindre cet objectif est la création d'une télécabine débrayable à deux tronçons, avec une gare intermédiaire, en remplacement de remontées mécaniques obsolètes, le téléski du Riou et le télésiège des Près, qui ont vocation à être supprimées.

Il s'agit du projet faisant l'objet de la présente déclaration de projet, de création de la télécabine « Riou – Sauma longue » avec sa gare intermédiaire qui sera implantée sur le parking existant dans le secteur de Chastellares.

I.2. PRESENTATION DU SITE

I.2.1. LOCALISATION DU SITE

Le projet s'implante au Sud de la commune de Saint-Etienne-de-Tinée, au niveau de la station de ski d'Auron. Il consiste à créer une télécabine dite « du Riou – Sauma Longue », ainsi que sa gare intermédiaire.



Le site du projet correspond au linéaire de la télécabine, entre l'actuel départ du téléski du Riou et le parking du secteur Castellares où sera située la gare intermédiaire, puis entre celle-ci et la gare d'arrivée qui sera implantée à proximité des bâtiments existants (parcelle K 550) dans le secteur « las Nabinas » / « Bois Gaston ».



Dans le cadre de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUm, seul le secteur concerné par l'implantation de la gare intermédiaire fera l'objet d'une évolution des dispositions en vigueur.

Le site d'implantation de cette gare intermédiaire correspond à l'actuel parking « des pistes », en grande partie artificialisé, situé dans le secteur Chastellares, comme présenté sur la carte ci-après.



Site d'implantation de la gare intermédiaire au sein des zones 2AU et Ns du PLUm

Le périmètre du projet porte sur les parcelles AK 204, 207, 208, 376 et 509, ainsi que sur une parcelle non cadastrée correspondant à du domaine public. Les parcelles susvisées appartiennent à la commune de Saint-Etienne-de-Tinée, qui a mis à disposition du Syndicat Mixte des Stations du Mercantour les terrains du domaine skiable de la station, afin de lui permettre la gestion de l'activité.

I.2.2. LE CHOIX DU SITE

Le site retenu pour l'implantation de cette gare est issu de contraintes techniques tenant compte de l'occupation existante du secteur. Il correspond à l'actuel parking « des pistes » qui a l'avantage d'être plat, ce qui limitera les mouvements de sols nécessaires à sa réalisation.

Le positionnement de la gare intermédiaire ne peut pas être décalé du fait de la proximité avec des constructions existantes (règles de sécurité et d'incendies) et afin de ne pas empiéter sur le domaine skiable, ce qui risquerait de créer un goulot d'étranglement entre les pistes et le télésiège de Nabinas existant.

I.3. PRESENTATION DU PROJET

Le projet objet de la présente procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm) consiste à créer une télécabine dite « du Riou – Sauma longue », ainsi que sa gare intermédiaire sur le secteur Chastellares sur le site de l'actuel parking « des pistes » au sein du domaine skiable de la station d'Auron.

Le projet s'inscrit dans une politique globale et ambitieuse de restructuration du domaine skiable d'Auron, en vue de le moderniser et d'offrir un niveau de confort et d'équipements adapté à l'ambition de conforter cette station de ski dans son rayonnement régional, national, voire international.

Il permet ainsi de :

- prendre en compte l'intensification des phénomènes liés aux changements climatiques en permettant le réaménagement du domaine skiable, au plus proche des estimations d'enneigement futur, en référence à l'étude « Climsnow » réalisée pour le compte de la Région Sud PACA sur les stations des Alpes du sud,
- baisser les consommations électriques et énergétiques induites par les installations vieillissantes,
- pérenniser la vitalité économique du territoire et de la station d'Auron, maillon structurant de l'économie de montagne de la Métropole Nice Côte d'Azur.

I.3.1. LE PROJET ET SES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

L'infrastructure projetée est une télécabine débrayable à deux tronçons (nommés Riou en partie basse et Sauma longue en partie haute) avec l'implantation d'une gare intermédiaire. Elle a vocation à remplacer les remontées mécaniques obsolètes préexistantes que sont le télésiège du Riou et le télésiège des Prés.

Cette télécabine de type « gros porteur » permettra d'assurer un important débit d'usagers (environ 3000 pax/h), au départ du village d'Auron et desservant :

- le secteur Chastellares, via sa gare intermédiaire, permettant ainsi l'accès à ce secteur bénéficiant de plusieurs établissements touristiques de la station (restaurants, école de ski, billetterie) et d'accéder à plusieurs remontées mécaniques,
- le haut du secteur Las Nabinas (à plus de 2000 m d'altitude) permettant de rejoindre directement le secteur de Sauma longue depuis le village d'Auron et depuis le secteur du Chastellares.

La télécabine sera en situation de survol du domaine skiable, seuls les pylônes et les gares de départ, intermédiaire et d'arrivée seront positionnées au sol et seront susceptibles d'avoir un impact réel.

I.3.2. L'INTERET GENERAL DU PROJET

Bilan des principaux enjeux

Les aménagements prévus dans le cadre du projet de télécabine et de l'activité liée s'inscrivent dans l'objectif global du Syndicat Mixte des stations du Mercantour de sécuriser le produit neige pendant la totalité de la saison et ainsi de pérenniser la vitalité économique du territoire et de la station d'Auron.

En effet, certaines pistes ont connu des difficultés d'exploitation lors des dernières saisons, par manque de neige naturelle engendré par le réchauffement climatique, et notamment sur la partie basse du secteur concerné.

Le secteur de Las Donnas est le secteur historique de développement de la station, plus vaste et le plus fréquenté. Différentes analyses ont montré que les remontées actuellement présentes sur le secteur de Las Donnas sont vieillissantes, peu fonctionnelles et inconfortables pour les usagers. Elles apparaissent également sous dimensionnées par rapport à leur fréquentation aux pics de la saison d'hiver.

Enfin, des études sur l'enneigement actuel et futur de la station permettent de démontrer l'intérêt de restructurer le secteur, d'un point de vue des remontées mécaniques et équipements de neige de culture, pour privilégier les zones dont l'enneigement futur sera le plus important.

L'enjeu fondamental pour la station de ski d'Auron, pour l'activité globale de la commune et de la vallée est de conforter la station dans son positionnement et son rayonnement à l'échelle régionale, voire nationale et même internationale.

Objectifs du projet en réponse à ces enjeux

Les principaux objectifs portés par ce projet sont :

- L'amélioration du confort des usagers par la modernisation des remontées mécaniques préexistantes et vieillissantes.
- L'amélioration de l'accessibilité du secteur par le réaménagement des remontées mécaniques actuellement sous dimensionnées, notamment en période de pleine activité.
- L'amélioration du front de neige par un aménagement qualitatif et moderne.

Il participera donc à l'amélioration globale des équipements du domaine skiable d'Auron et permettra de conforter le positionnement de la station et son rayonnement.

II - LA MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME AVEC LE PROJET

II.1. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DU PLUM ET MOTIFS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Le projet est situé sur la commune de Saint-Etienne-de-Tinée, où s'applique le PLUm de la Métropole Nice Côte d'Azur approuvé le 25 octobre 2019 et modifié à deux reprises, dont la dernière le 30 novembre 2023.

Le **Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)** repose sur trois pierres angulaires :

- une Métropole dynamique et créatrice d'emplois,
- une Métropole au cadre de vie et à l'environnement préservés,
- une Métropole solidaire et équitable dans ses territoires.

Dans ce cadre, il fixe certaines orientations en faveur de la dynamisation des activités touristiques et de loisir liées à la montagne, tout en préservant les milieux. A ce titre, il vise spécifiquement la restructuration des stations d'Auron et d'Isola en s'appuyant sur le renforcement des cœurs de station et sur le développement de certains secteurs indispensables à leur essor.

Le projet objet de la présente procédure de déclaration de projet s'inscrit pleinement dans ces orientations. En effet, il concourt à la restructuration globale du domaine skiable de la station d'Auron et participe ainsi à la dynamisation des activités touristiques et de loisir de montagne en améliorant le fonctionnement de ses équipements et le confort pour les usagers.

Le projet ne s'intègre au sein d'aucune **Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielle**. Cependant, il doit respecter les orientations thématiques, portant sur :

- le commerce,
- la climat, l'air, l'énergie et l'eau,
- les collines proches de la ville de Nice,
- la mobilité générale.

L'OAP commerce vise notamment à :

- préserver l'attractivité urbaine et commerciale de la Métropole niçoise,
- continuer à faire de Nice Côte d'Azur une métropole exemplaire en matière d'intégration urbaine, environnementale et sociale des fonctions commerciales,
- maintenir les équilibres commerciaux et urbains de la Métropole,
- valoriser l'offre commerciale dans les centralités urbaines majeures et les centralités urbaines d'équilibre.

L'OAP climat air énergie vise notamment à la réflexion globale à porter sur les formes urbaines et la végétalisation, la limitation de l'impact du transport et des déplacements ayant un impact sur la qualité de l'air, la gestion des déchets (réduction à la source y compris en phase chantier, mise en place de dispositifs de tri des déchets, ...), la réalisation d'aménagements faiblement émetteurs en GES et économes en énergie et le respect des normes de performance énergétique, ainsi qu'une gestion vertueuse de l'eau.

Il est à noter que le projet de remplacement d'anciennes remontées mécaniques par la télécabine « Riou – Sauma longue » concourt à un objectif général de baisse des consommations électriques et énergétiques.

L'OAP collines ne concerne pas le site du projet.

L'OAP mobilité générale est traitée via le chapitre Plan de Déplacement Urbain.

Le projet est compatible avec l'ensemble des OAP thématiques existantes.

Au regard du plan de zonage du PLU métropolitain, le périmètre du projet se trouve en **zones** :

- **2AU**, correspondant à une zone d'urbanisation future stricte.
- **Ns**, correspondant à une zone naturelle dédiée au domaine skiable et aux aménagements qui y sont liés.

Le projet d'implantation de la gare intermédiaire de la télécabine au niveau du parking « des pistes » n'est pas compatible avec le règlement de la zone 2AU. En effet, ce type d'équipement particulier n'est pas expressément autorisé dans le règlement de cette zone.

En revanche, le secteur Ns du PLUm a été instauré spécifiquement en vue d'y autoriser, notamment, les constructions et installations destinées à l'aménagement du domaine skiable telles que gares et supports d'engins de remontées mécaniques, abris de matériel, bureaux, locaux techniques, pistes de ski, équipements et installations de production de neige artificielle.

Bien que non précisé dans le règlement, ces dispositions trouvent leur fondement au sein de l'article L.151-38 du code de l'urbanisme qui prévoit notamment que *PLU* peut délimiter les zones qui sont ou peuvent être aménagées en vue de la pratique du ski et les secteurs réservés aux remontées mécaniques en indiquant, le cas échéant, les équipements et aménagements susceptibles d'y être prévus.

Par ailleurs, il convient de préciser que ce projet de création d'une nouvelle remontée mécanique ne relève pas d'une unité touristique nouvelle, car il n'a pas pour effet d'augmenter le domaine skiable existant.

Enfin, aucun secteur d'espaces boisés classés ni emplacement réservé ne sont présents sur la zone d'étude.

Il est précisé qu'une servitude permettant de définir l'emprise du domaine skiable est en cours.

L'analyse du Plan Local d'Urbanisme métropolitain révèle que :

- **Le projet respecte les orientations et dispositions du PADD.**
- **Le projet respecte les orientations générales des OAP thématiques et ne recoupe aucune OAP sectorielle,**
- **Le projet recoupe la zone 2AU (d'urbanisation future) au plan de zonage dont le règlement n'est pas compatible avec le projet de création de la gare intermédiaire de la télécabine.**
- **Le périmètre ne recoupe aucun secteur d'espaces boisés classés ni emplacement réservé.**
- **Le périmètre ne remet pas en cause la servitude définissant l'emprise du domaine skiable en cours.**

Au regard des caractéristiques du projet et des contraintes architecturales et urbanistiques, l'implantation de la gare intermédiaire n'est pas compatible avec le PLUm, cependant, le reste du projet est compatible avec le règlement du PLUm.

Il convient de mettre en compatibilité le PLU métropolitain avec le projet de gare intermédiaire de la télécabine « Riou – Sauma longue ».

A ce titre, l'article L.153-54 du code de l'urbanisme précise qu'« *une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :*

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

II.2. LES CHANGEMENTS APPORTES

Il s'agit de modifier le plan de zonage du PLUm sur le secteur de projet, afin d'adapter ce dernier au projet de création de télécabine, notamment l'implantation de la gare intermédiaire. Ainsi, dans le cadre de la mise en compatibilité, une seule pièce du PLUm sera modifiée : le règlement graphique (concernant le zonage).

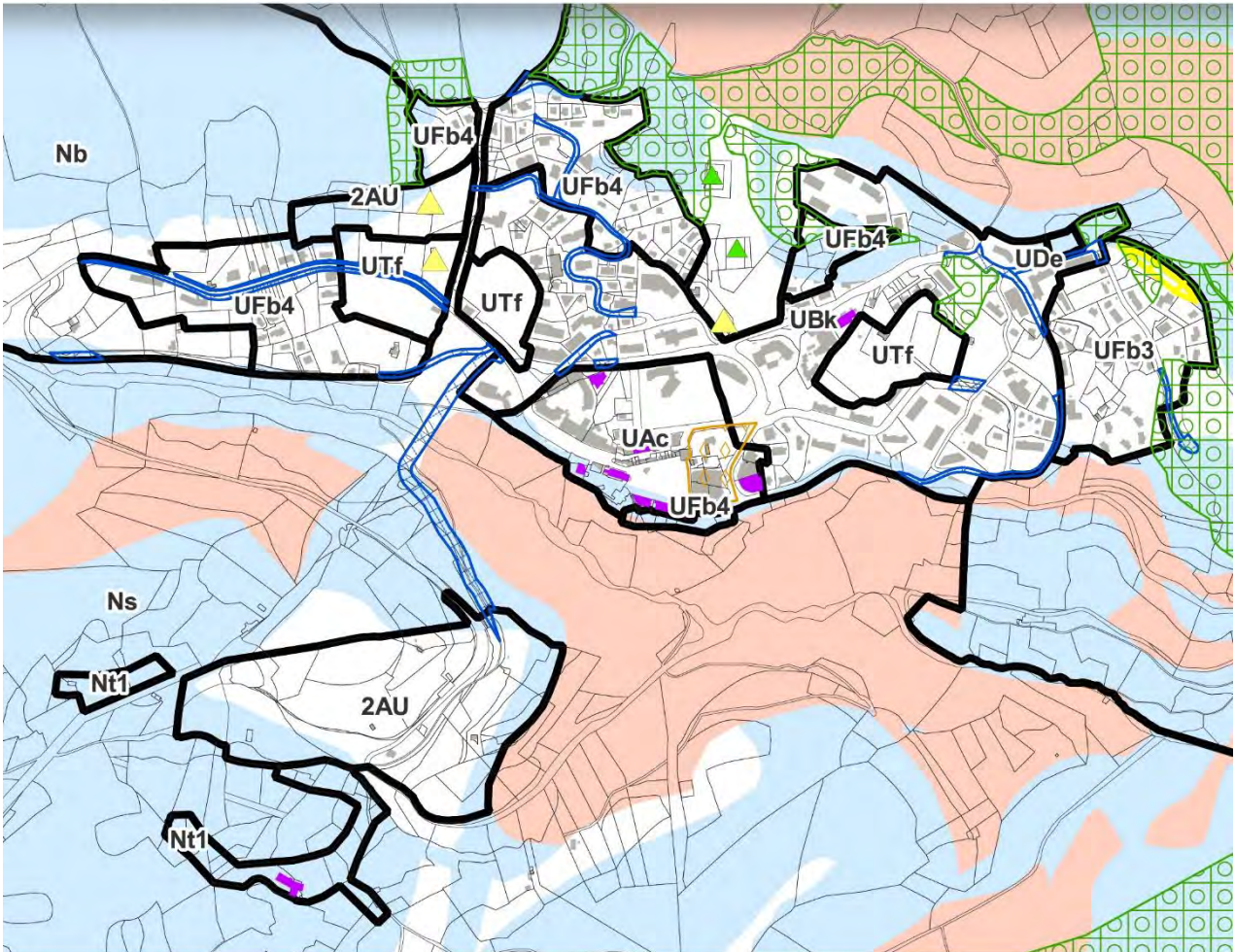
Il s'agira de faire évoluer la partie de la zone 2AU concernée par l'implantation de la gare intermédiaire de la télécabine vers la zone Ns qui la jouxte.

II.3. LE PLAN DE ZONAGE DU PLU

II.3.1. PLAN DE ZONAGE EN VIGUEUR

Zonage en vigueur

Echelle : 1/11000 - Source : MNCA



LÉGENDE

- Limites de commune**
- Zonage réglementaire PLUm** U.A., N et AU
- Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV de Nice)**
- Périimètre des Orientations d'Aménagement et de Programmation**
- Périimètre de l'Opération d'Intérêt National "Eco Vallée"** (décret du 7 mars 2008)
- ER ET SERVICES**
- Emplacement réservé voirie et équipement public****
- Servitude indiquant la localisation prévue des voies et ouvrages publics****
- Servitude d'attente de projet d'aménagement****
- MIXITE SOCIALE**
- Emplacement réservé pour mixité sociale****
- Périimètre de mixité sociale****
- COMMERCES**
- Linéaires commerciaux à protéger**
- Secteur de diversité commerciale au titre du L151-16 du CU**
- Commerces répertoriés au titre du L151-16 du CU**
- Commerce, artisanat, entrepôt ou équipements d'intérêt collectif et services publics imposés en rez-de-chaussée sur 50% de la largeur de façade sur voie**
- DEPLACEMENTS DOUX**
- Limite d'implantation des ouvrages aériens de cheminement**
- Piste cyclable existante, à créer ou à conserver**
- Cheminement piéton existant, à créer ou à conserver**

- RISQUES ET NUISANCES**
- Plan de Prévention des Risques naturels et technologiques PPR** représentés à titre indicatif, se reporter aux Services d'urbanisme
- Risques majeurs liés aux PPR**
- Risques modérés liés aux PPR**
- AUTRES**
- Zone de tirants**
- Affoulement de plus de 3m de hauteur interdit sur une profondeur de 20m en bordure de voie**
- Zone de protection des tunnels**
- Enveloppe potentielle du PAC Submersion Marine**
- Zone de protection des nappes alluviales**
- Zones de Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome Nice Côte d'Azur** (avec indication de la zone)
- Zone A**
- SPECIFICITE REGLEMENTAIRE REPORTEE AU PLAN DE ZONAGE**
- Immeuble dont la surélévation est admise sous conditions**
- Périimètre de hauteur minimale des constructions ***
- Périimètre de hauteur maximale des constructions ***
- Périimètre d'emprise au sol maximale et/ou d'espaces verts exigés**
- Périimètre soumis à spécificité réglementaire indiquée au règlement**
- AUTRES REGLEMENTATIONS**
- Secteurs de plan masse *****
- Secteurs dans lesquels la délivrance de l'autorisation peut être subordonnée à la démolition des bâtiments existants**
- Secteurs protégés en raison de la richesse du sol et du sous-sol**

EMPRISE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

- Marge de recul en entrée de ville : traitement d'une zone de recul de 6m de profondeur**
- Marge de recul en bordure de voie**
- Marge de recul par rapport à l'axe de la voie**
- Marge de recul paysagère**
- Marge de recul en bordure de limite séparative**
- Limite d'implantation des constructions au-dessus du sol**
- Limite d'implantation des constructions**
- Implantation obligatoire des bâtiments**
- Alignement directionnel**
- Transparences visuelles à ménager**
- Sens préférentiel des façades**
- Dispositions architecturales particulières**
- Règle de recul des derniers niveaux**
- Règle d'ordonnancement urbain précisée dans le règlement**
- Polygone d'implantation gabaritaire à hauteur de construction définie par la cote NGF ***
- Polygone d'implantation gabaritaire avec hauteur ***
- Polygone d'implantation**
- Polygone d'emprise des constructions ***
- Polygone d'implantation des bâtiments hors-sol ***
- Implantation des accès véhicules et des sous-sols**
- Localisation d'accès à créer**
- Zone non-aedificandi**
- Emprise de non altius tollendi**
- Zone où peuvent être construites des terrasses et piscines**
- Autres hauteurs NGF indiquées au plan de zonage**
- Dégagement de vue avec indication de la pente**
- Origine de la prescription vue**
- Servitude de vue**
- Cône de prescription de vue**
- Constructions pouvant faire l'objet d'un changement de destination à vocation d'enseignement, de santé et d'action sociale**
- Constructions traditionnelles ou habitations existantes****
- Patrimoine bâti remarquable****
- Constructions pouvant faire l'objet d'un changement de destination à vocation touristique**
- Patrimoine naturel****
- Alignement d'arbres à créer ou à protéger**
- Dispositions particulières pour les hauteurs**
- Ordonnance ou discipline d'architecture d'ensemble**
- ESPACE PATRIMOINE**
- Espaces boisés classés**
- Périimètre soumis à un cahier de prescriptions architecturales**
- Espace de protection des vallons**
- Espaces paysagers des bords de voie**
- Espaces verts de transition**
- Restanques à protéger, à créer**
- Espace Vert Identifié**
- Jardin d'Intérêt Majeur**
- Éléments de paysage à créer**
- Éléments de paysage à protéger**
- Secteur de protection des zones humides**
- Élément remarquable linéaire à protéger**

II.3.2. JUSTIFICATION DE LA MODIFICATION DU PLAN DE ZONAGE

Le projet prévoit la réalisation d'une remontée mécanique au sein du domaine skiable d'Auron, en remplacement de deux remontées existantes qui seront déconstruites. Celle-ci s'implante pour l'essentiel en zone Ns du PLUm (zone naturelle à vocation d'accueil des équipements liés au domaine skiable), dont le règlement en autorise la réalisation.

Toutefois, la gare intermédiaire doit s'implanter au niveau du parking existant des pistes, dans un secteur classé en zone 2AU au PLUm. Or, le règlement de cette zone d'urbanisation future stricte n'autorise pas la construction d'une telle gare.

En ce sens, le PLUm n'est pas compatible avec le projet, car il n'autorise pas la mise en œuvre de la gare intermédiaire de cette remontée mécanique. Il convient donc, dans le cadre de la déclaration de projet, de mettre en compatibilité le PLUm.

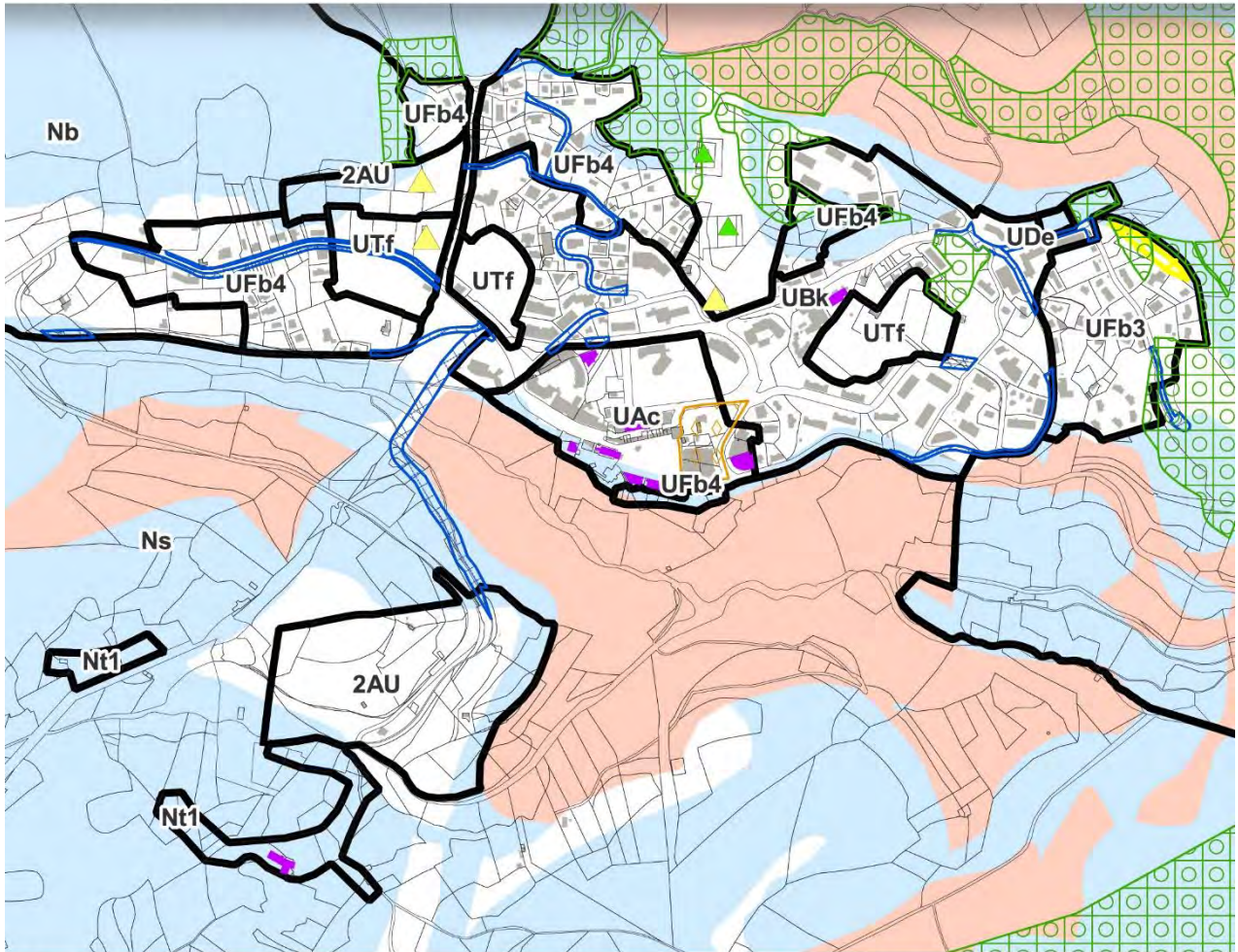
Cette mise en compatibilité porte sur le reclassement d'une partie de la zone 2AU susvisée, pour l'emprise nécessaire à la réalisation de la gare intermédiaire, en zone Ns. En particulier, la zone Ns autorise les constructions et installations à conditions qu'elles soient destinées à l'aménagement du domaine skiable telles que les gares et supports d'engins de remontées mécaniques, abris de matériel, bureaux, locaux techniques, pistes de skis, équipements et installations de production de neige artificielle.

Il s'agit de la seule évolution du PLUm envisagée dans le cadre de cette déclaration de projet emportant sa mise en compatibilité.

II.3.3. **PLAN DE ZONAGE MIS EN COMPATIBILITE**

Zonage après mise en compatibilité

Echelle : 1/11000 - Source : MNCA



LÉGENDE

- Limites de commune
 - Zonage réglementaire PLUm U, A, N et AU
 - Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV de Nice)
 - Périmètre des Orientations d'Aménagement et de Programmation
 - Périmètre de l'Opération d'Intérêt National "Eco Vallée" (décret du 7 mars 2008)
- ER ET SERVICES**
- Emplacement réservé voirie et équipement public**
 - Servitude indiquant la localisation prévue des voies et ouvrages publics**
 - Servitude d'attente de projet d'aménagement**
- MIXITE SOCIALE**
- Emplacement réservé pour mixité sociale**
 - Périmètre de mixité sociale**
- COMMERCES**
- Linéaires commerciaux à protéger
 - Secteur de diversité commerciale au titre du L151-16 du CU
 - Commerces répertoriés au titre du L151-16 du CU
 - Commerce, atelier, entrepôt ou équipements d'intérêt collectif et services publics imposés en rez-de-chaussée sur 50% de la largeur de façade sur voie
- DEPLACEMENTS DOUX**
- Limite d'implantation des ouvrages aériens de cheminement
 - Piste cyclable existante, à créer ou à conserver
 - Cheminement piéton existant, à créer ou à conserver

RISQUES ET NUISANCES

- Plan de Prévention des Risques naturels et technologiques**
PPR représentés à titre indicatif de reporter aux Servitudes d'Utilité Publique
- Risques majeurs liés aux PPR
 - Risques modérés liés aux PPR
- AUTRES**
- Zone de tirants
 - Affoulement de plus de 3m de hauteur interdit sur une profondeur de 20m en bordure de voie
 - Zone de protection des tunnels
 - Enveloppe potentielle du PAC Submersion Marine
 - Zone de protection des nappes alluviales
 - Zones de Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome Nice Côte d'Azur (avec indication de la zone)
- Zone A**
- SPECIFICITE REGLEMENTAIRE REPORTEE AU PLAN DE ZONAGE**
- Immeuble dont la surélévation est admise sous conditions
 - Périmètre de hauteur minimale des constructions*
 - Périmètre de hauteur maximale des constructions**
 - Périmètre d'emprise au sol maximale étou d'espaces verts exigés
 - Périmètre soumis à spécificité réglementaire indiquée au règlement
- AUTRES REGLEMENTATIONS**
- Secteurs de plan masse***
 - Secteurs dans lesquels la délivrance de l'autorisation peut être subordonnée à la démolition des bâtiments existants
 - Secteurs protégés en raison de la richesse du sol et du sous-sol

EMPRISE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

- Marge de recul en entrée de ville : traitement d'une zone de recul de 6m de profondeur
- Marge de recul en bordure de voie
- Marge de recul par rapport à l'axe de la voie
- Marge de recul paysagère
- Marge de recul en bordure de limite séparative
- Limite d'implantation des constructions au-dessus du sol
- Limite d'implantation des constructions
- Implantation obligatoire des bâtiments
- Alignement directionnel
- Transparences visuelles à ménager
- Sens préférentiel des faillages
- Dispositions architecturales particulières
- Règle de recul des derniers niveaux

- Règle d'ordonnement urbain précisée dans le règlement
- Polygone d'implantation gabaritaire à hauteur de construction définie par la cote NCF*
- Polygone d'implantation gabaritaire avec hauteur**
- Polygone d'implantation
- Polygone d'emprise des constructions*
- Polygone d'implantation des bâtiments hors-sol*
- Implantation des accès véhicules et des sous-sols
- Localisation d'accès à créer
- Zone non-aedificandi
- Emprise de non altius tollendi
- Zone où peuvent être construits des terrasses et piscines
- Autres hauteurs NCF indiquées au plan de zonage (7.50)

PATRIMOINE

- Espaces boisés classés
 - Périmètre soumis à un cahier de prescriptions architecturales
 - Espace de protection des vallons
 - Espaces paysagers des bords de voie
 - Espaces verts de transition
 - Restanques à protéger, à créer
 - Espace Vert Identifié
 - Jardin d'intérêt Majeur
 - Eléments de paysage à créer
 - Etablissements de paysage à protéger
 - Secteur de protection des zones humides
 - Elément remarquable linéaire à protéger
- Dégroupement de vue avec indication de la pente
 - Origine de la prescription vue
 - Servitude de vue
 - Cône de prescription de vue
 - Constructions pouvant faire l'objet d'un changement de destination à vocation d'enseignement, de santé et d'action sociale
 - Constructions traditionnelles ou habitations existantes**
 - Patrimoine bâti remarquable**
 - Constructions pouvant faire l'objet d'un changement de destination à vocation touristique
 - Patrimoine naturel**
 - Alignement d'arbres à créer ou à protéger
 - Dispositions particulières pour les hauteurs
 - Ordonnance ou discipline d'architecture d'ensemble

II.4. ÉVOLUTION DES SUPERFICIES DES ZONAGES AU PLU

La présente mise en compatibilité induit une évolution concernant la surface de la zone 2AU du PLUm, qui sera reclassée en zone Ns. Ainsi :

- La zone 2AU sera réduite d'environ 2 ha.
- La zone Ns sera augmentée d'environ 2 ha.

Ainsi, les zones classées N seront augmentées, sur la commune de Saint-Etienne-de-Tinée, d'une surface totale de 2 ha (passant de 128 343,5 ha à 128 345,5 ha), tandis que les zones d'urbanisation future seront réduites de la même superficie (passant de 234,6 ha à 232,6 ha).

III - ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

III.1. ANALYSE DU MILIEU PHYSIQUE

III.1.1.1. Climat et qualité de l'air

Le secteur d'étude présente un climat de type montagnard nivo-pluvial.

Il est soumis à des influences à la fois continentales et méditerranéennes, en raison de sa position méridionale sur la chaîne des Alpes.

Les conditions météorologiques hivernales sont caractérisées par le passage de grandes perturbations dont les effets sont soit accentués par un phénomène de blocage sur le versant de la montagne du vent (cas des flux de sud et sud-ouest), soit atténués par un assèchement et un échauffement des vents lors du franchissement d'un relief important (cas des flux de nord et nord-ouest) : l'effet de foehn.

Un phénomène hivernal, ou plus rarement printanier, dû à la remontée de flux humides le long de l'Italie est à l'origine de précipitations importantes, souvent neigeuses, qui font le succès des stations de sport d'hiver des Alpes du Sud.

Le secteur d'étude est localisé dans la partie rurale et montagnarde du département, à environ 70 kilomètres du littoral. Les émissions de polluants de l'air sur la commune de Saint-Etienne-de-Tinée sont très faibles et le climat est favorable à une bonne qualité de l'air.

III.1.1.2. Topographie - Géologie

Le domaine skiable d'Auron est situé sur le versant nord du mont Las Donnas, en rive droite de la vallée de la Tinée. Le relief du cirque de Las Donnas présente des formes plus douces et des escarpements moins prégnants, permettant l'installation des pistes et remontées mécaniques.

La carte géologique au 1/50 000^e de Saint-Etienne-de-Tinée (notice n°920N du BRGM) montre que les couches géologiques au droit de l'aire d'étude apparaissent plissées.

De nombreuses couches sont présentes sur la zone d'étude. Les principales couches affleurantes sont les suivantes :

- Eboulis (E) : on y distingue les cônes actifs, les cônes anciens plus ou moins couverts de végétation. Ils recouvrent une bonne partie du cirque dans lequel s'inscrit la zone d'étude. Les matériaux des éboulis, principalement les dolomies triasiques, sont souvent soudés en brèches de pentes, quelques fois en plusieurs bancs superposés,
- les calcaires du Jurassique supérieur (j9) sont à grain fin, clairs, en général stériles. Ils forment une barre puissante de 30 à 80 mètres. La partie supérieure comporte souvent des silex blonds,
- le Bajocien-Bathonien (J1-2) est majoritairement constitué d'une série marno-calcaire à *Protetragonites tripartitum* avec *Cancellophycus*,
- le lias inférieur (I3 - Sinémurien) est uniformément représenté par des calcaires à Gryphées.

Le projet de télécabine s'implantera entre le village d'Auron (départ au niveau de l'actuel départ du téléski du Riou) et le sommet formé par la crête séparant le secteur au nord-est du bois Gaston et celui de Las Nabinas, et survolera donc ce dernier secteur présentant une pente accentuée.

La gare intermédiaire, objet de la présente procédure de mise en compatibilité, se situera sur un espace quasiment plat constitué pour l'essentiel par l'actuel parking « des pistes ».

III.1.1.3. Hydrographie

Le secteur d'étude se situe dans le sous-bassin versant de la Tinée, lui-même contenu dans le grand bassin versant du Var, drainé par la Tinée et l'ensemble de ses affluents dont l'exutoire est le cours d'eau du Var.

La Tinée et les cours d'eau du secteur présentent un régime pluvio-nival typique, caractérisé par une crue printanière importante.

Le secteur d'étude est drainé par le Riou d'Auron, qui traverse le domaine skiable dans un axe est/ouest, situé dans sa partie basse (au-dessus du cœur de la station). Les différents vallons issus des reliefs rive droite, notamment le versant nord de la Cime du Chavalet, acheminent les eaux vers ce dernier. Le Riou d'Auron se jette ensuite dans la Tinée après avoir parcouru 1,9 km en direction de l'est, en contrebas du lieu-dit du Bourguet.

D'un point de vue hydrologique, ce petit cours d'eau est caractérisé par des écoulements intermittents. Sa période d'étiage coïncide avec la période de forte affluence hivernale, pouvant causer des perturbations à l'aval du cours d'eau du fait des rejets de la station d'épuration.

Son débit est également ponctuellement dérivé (avec un débit maximal de dérivation de 67 l/s), pour alimenter la retenue d'eau du Chavalet. Ce prélèvement est suspendu en période de forte fréquentation de la station.

Plus à l'est, hors zone d'étude sur le versant du Colombier, les eaux sont drainées par le Ruisseau de Blainon, affluent rive droite du Riou d'Auron.

III.1.1.4. Captage d'eau potable

Le périmètre de projet n'est concerné par aucun périmètre de protection de captage d'eau potable.

Il est cependant signalé que des procédures de protection de captage sont en cours sur plusieurs captages situés sur la commune : source de Congilions, source de bois Gaston et source de Claïe (X 2), sources Fuon Albes Dei Badin, source du Bourguet, source de Cialancier, source de Douans, source de la Blache, source Nabine et source du Tolondet.

Le captage de Bois Gaston, dont la servitude est en cours de création, a été pris en compte dans la conception du projet.



III.2. ANALYSE DU MILIEU BIOLOGIQUE

Le secteur concerné par la mise en compatibilité se trouve dans le périmètre d'inventaires de la ZNIEFF de type II n°930012659 « Bassin de la Haute Tinée ». Ce périmètre d'inventaire fait état de différents habitats, de l'étage collinéen à l'étage alpin, comme des chênaies à chêne sessile, mais aussi des pelouses sèches acidophiles montagnardes, et des marais basophiles ou encore des lacs d'altitude colonisés par des peuplements de Rubanier à feuilles étroites. Aucun de ces types d'habitat ne se retrouve dans le secteur concerné par la mise en compatibilité du PLUm. Néanmoins, des pelouses sèches ou rocailleuses sont présentes au niveau du tracé du projet de télécabine Riou-Sauma longue, notamment au niveau des zones d'implantation de certains pylônes permettant de rejoindre le secteur de Sauma longue.

Il se situe à plus d'1,3 kms au Sud-Ouest du site Natura 2000, ZSC Sites à chauves-souris de la Haute Tinée. Il ne comporte pas de lien fonctionnel avec cette zone de préservation et de conservation.

Enfin, le projet global de télécabine « Riou – Sauma longue » survole, dans sa partie basse, le Riou d'Auron, identifié dans la trame verte et bleue (TVB) du PLUm comme cours d'eau constitutif de la trame bleue et identifié comme zone humide par le CEN PACA.

Il est néanmoins précisé que le Riou est busé au niveau du site de la station d'Auron, qui accueillera la future gare de télécabine du Riou.

Du point de vue des enjeux de biodiversité, le secteur concerné par la mise en compatibilité du PLUm est relativement dégradé, et aucun enjeu significatif n'est identifié au niveau de l'emplacement de la future gare intermédiaire.

Pour autant, parmi les espèces faunistiques remarquables présentes aux abords du site concerné par la mise en compatibilité, on note le tetras lyre, l'aigle royal et certains papillons (Azuré de la Croisette par exemple).

Si des habitats à enjeux sont identifiés aux abords du secteur concerné par la mise en compatibilité, le projet dans sa globalité a été défini de manière à éviter toute incidence directe temporaire ou permanente sur les espèces remarquables, et en particulier sur les espèces floristiques protégées ou patrimoniales (Ancolie de Bertoloni, Primevère marginée, Joubarbe d'Allioni) présentes dans la zone d'étude élargie.

Pour rappel, les principales mesures relatives à la faune et la flore concernent l'évitement des stations d'espèces floristiques protégées aux abords, ainsi que des mesures liées au phasage et déroulement des travaux (modalités écologiques de défrichage et débroussaillage par exemple), mais aussi celles visant l'effarouchement en phase d'exploitation.

En conclusion, par les différentes mesures prises, les incidences prévisibles concernant la destruction ou le dérangement des espèces d'intérêt communautaires sont considérées comme négligeables. De plus, le chantier sera également réalisé selon un calendrier écologique strict permettant de rendre négligeables les impacts sur ces espèces en fonction de leur cycle de vie.

III.2.1.1. Occupation du sol

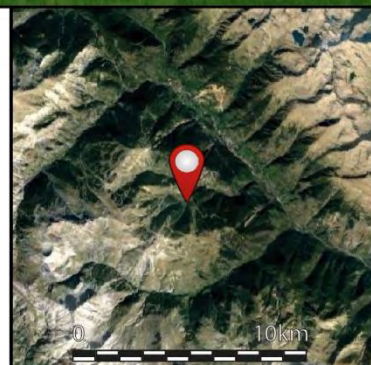
Le site de la mise en compatibilité est caractérisé par la présence d'un parking existant (parking des pistes). Il empiète sur le domaine skiable (zone Ns du PLUm) à proximité du télésiège des Nabines, sur un espace non bâti mais fortement anthropisé du fait de l'aménagement de pistes, de la présence à proximité d'un front de neige (restaurants, école de ski, magasin de location de skis...) et de remontées mécaniques.

Occupation du sol

Echelle : 1 / 13 000 - Source : Google Satellite



Localisation du projet	Implantations schématique de la future remontée
Périmètre de mise en compatibilité (passage de la zone 2AU vers la zone Ns)	Implantations schématique des futures gares
Bâti	
Routes et parkings	
Forêt	
Prairie et pistes	



III.2.1.2. Voirie – Transports - Déplacements

La station d'Auron est également reliée à Saint-Étienne-de-Tinée par une unique route, la RM39. Le réseau secondaire et tertiaire est très peu emprunté au cours de l'année, en dehors de la période hivernale.

Au niveau du secteur de projet, la seule route carrossable est la RM39 menant jusqu'au parking des pistes. Plusieurs pistes non carrossables autrement qu'en 4x4 se trouvent aux abords de la zone du projet. Le site est également parcouru d'un ensemble de pistes de ski ou divers sentiers, qui sillonnent le secteur.

Une seule ligne de bus du réseau Ligne d'Azur dessert la commune de Saint-Etienne-de-Tinée : la 91 Nice Grand Arénas – Saint-Etienne-de-Tinée. Cette ligne emprunte la RM2205, jusqu'à Saint-Dalmas-le-Selvage (Terminus). Des navettes internes à la station, prennent ensuite le relais, permettant de faire le tour de la station (navette n°3) ou d'atteindre le parking des pistes (navette n°2).

D'autres navettes inter-villages permettent de relier les différentes stations de ski entre elles :

- Une navette inter-villages été, effectuant la liaison Saint-Dalmas-le-Selvage Village / Saint-Etienne-de-Tinée Auron / Isola village.
- Une navette inter-villages hiver, effectuant la liaison Saint-Dalmas-le-Selvage Village / Saint-Etienne-de-Tinée Auron.

Le département des Alpes-Maritimes est couvert par un plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR).

Ce plan vise à garantir la validité et la pérennité d'un réseau départemental des itinéraires piétons (sentiers, chemins ou pistes) ouverts au public pour la pratique de la promenade et de la randonnée.

Différents chemins, praticables à pied ou à vélo, serpentent au sein de la station de ski d'Auron.

Des chemins balisés pour la randonnée, et identifiés comme tels sur la carte de l'IGN, sont présents sur le domaine skiable, tel que le sentier de Grande randonnée 5 (GR5) des Alpes, qui relie le lac Léman à la mer Méditerranée.

Parmi les différentes plateformes d'accès aux randonnées, 3 sont identifiées au départ de la station : le tour du mont Auron et Cime de la Bercha, Cime de la Bercha en circuit, et Auron/Vacherie de Longon.

Cinq parkings sont disponibles sur la station d'Auron, ainsi que de nombreuses places de stationnement (environ 500 places) le long des rues.

Parmi les parkings comprenant les plus grandes capacités de stationnement, nous pouvons citer le parking du Riou avec 250 places, et le parking des pistes, avec 1500 places.

Un troisième parking destiné au stationnement de camping-cars est situé lui aussi dans le secteur des Nabines, le parking inférieur Chastellarès.

La station d'Auron dispose donc d'une capacité de stationnement importante, adaptée à la forte fréquentation notamment hivernale.

III.2.1.3. Réseaux

Le projet de gare intermédiaire sera raccordé aux différents réseaux existants, notamment au réseau d'assainissement collectif.

Les nouvelles eaux de ruissellement seront traitées au niveau de la gare intermédiaire.

III.3. PATRIMOINE ET PAYSAGE

III.3.1.1. Paysage

Au regard de l'atlas départemental des paysages, la commune de Saint-Etienne-de-Tinée, tout comme le secteur de projet, sont à cheval entre deux familles paysagères, celle des Sommets alpins (Famille A), et celle des Hautes vallées (Famille B) dont plus particulièrement l'entité paysagère de la Haute Tinée (entité B2).

- La famille paysagère A « Les Sommets alpins »

Caractéristiques générales

Cette barrière orographique entre bassins français et italien, qui recueille plus de 2 000 mm/an de précipitations, constitue le « château d'eau » des torrents qui alimentent le Var, la Roya et leurs affluents. L'eau abondante est retenue dans des lacs glaciaires ou artificiels.

Des températures et une pluviométrie extrême, la neige, la glace et le vent ont façonné ce milieu minéral

A partir de 2 000 mètres d'altitude, les forêts (mélèzes, épicéas, pins cembro) cèdent la place à la pelouse alpine, transformée en alpage par le passage répété des troupeaux. Plus haut, les rochers se parent d'espèces fragiles adaptées à l'étage alpin, dont de nombreuses espèces endémiques.

Des parcours de randonnées sillonnent vallons, versants, cols et crêtes.

Evolution et enjeux

L'usage répété des chemins et sentiers entraîne des phénomènes érosifs importants à partir des axes de cheminement. L'entretien régulier des tracés est une nécessité.

Cet espace montagnard abrite une faune remarquable autant par sa richesse que par sa spécificité dont il convient de préserver l'équilibre.

- La famille paysagère B des « Hautes vallées » et l'entité paysagère B2 « la Haute Tinée »

Caractéristiques générales

Les affluents du Var se frayent un chemin dans des vallées étroites, aux versants découpés par le creusement de torrents, cluses et cascades. Les dénivelés sont importants. La neige vient régulièrement couvrir les versants en hiver.

Les fonds de vallées irrigués accueillent potagers, vergers (pommiers, poiriers) et prairies de fauche. L'étagement vertical des cultures sur le versant structure l'organisation des travaux agricoles au cours des saisons. Les versants présentent une dissymétrie marquée, l'ubac est boisé et l'adret est aménagé en terrasses ou voué au pâturage.

L'habitat est groupé. Les villages en position basse, sont situés à la rencontre entre deux vallées. D'autres sont perchés.

Les constructions au caractère montagnard nettement affirmé, ont une forme verticale, accentuée par la pente forte des toits.

Les forêts d'épicéas ou de sapins, mêlés de sorbiers et d'alisiers, couvrent les ubacs plus humides et moins ensoleillés de l'étage montagnard. En adret, le pin sylvestre monte jusqu'à 1 700 mètres.

Une agriculture vivrière caractérisait autrefois les vallées, vouées à l'élevage et à des cultures céréalières (seigle, blé, orge et froment).

Evolution et enjeux

Les constructions nouvelles se multiplient autour des bourgs installés dans un élargissement de la vallée. Les anciennes terrasses, sur les versants bien exposés, accueillent cette expansion diffuse.

La disparition progressive de l'agriculture entraîne fermeture du paysage des fonds de vallée et des adrets.

Les stations de ski exploitent préférentiellement les ubacs où la qualité de la neige et sa conservation sont meilleures.

Dans certaines zones, une instabilité marquée des versants peut menacer routes ou habitations.

Conçus pour une utilisation hivernale, l'urbanisme et le traitement de l'espace public des stations de montagne nécessitent un traitement adapté qui les valorise en toutes saisons.

- L'entité paysagère B2 de « La Haute Tinée »

Spécificités et sensibilités particulières

La vallée de la Tinée est la plus longue vallée des Alpes-Maritimes, elle chemine jusqu'à son plus haut village, Saint-Dalmas-le-Selvage (1 480 m.).

Les stations touristiques de montagne : Auron (Saint-Étienne-de-Tinée), Isola 2000 (Isola) et Roubion-les-Buisses s'y développent.

Les sensibilités particulières de cette entité sont les suivantes :

- les versants boisés et fragiles à l'érosion présentent une forte sensibilité paysagère aux travaux forestiers,
- l'étalement de la fréquentation touristique tout au long de l'année impose de porter un soin particulier à l'intégration des stations de montagne hors enneigement.

Tendances d'évolution

Les milieux ont tendance à la fermeture par enrichissement des espaces ouverts du fond de la vallée et des plateaux à mi-pente. La pérennité de cette vallée réside dans d'importants travaux RTM : les photos du début du siècle montrent des versants à nu que couvre à présent un manteau forestier protecteur. Ces boisements vieillissent et nécessitent une gestion appropriée pour assurer leur pérennité et leur régénération.

Le développement du tourisme sportif a induit de nombreux aménagements : tracé de pistes, structures d'accueil, équipements, routes d'accès. Des actions d'amélioration de l'intégration paysagère des stations d'Auron et d'Isola 2000 ont été menées par des actions d'enherbement des pistes et d'aménagement urbain.

Également, le développement d'actions sylvo-pastorales sur les communes de Roure et de Roubion, aide à lutter face à ce grignotage des espaces lié au développement des stations.

- Les caractéristiques du paysage proche et du secteur de projet

Le projet s'inscrit dans l'emprise du domaine skiable où les pistes de ski, les chemins d'exploitation et les remontées mécaniques existantes marquent le paysage, depuis la station et ses parkings jusqu'aux crêtes.

Malgré ce caractère anthropisé, le paysage conserve l'essentiel de ses caractéristiques sud alpines : mélézins, vastes crêtes ouvertes, enherbées et minérales.

Les formes et les époques de construction des habitations de la station témoignent d'un certain dynamisme avec des constructions très récentes, montrant l'attractivité du secteur. Cette diversité des constructions fait également partie du charme, et à terme de la valeur, de ces premières générations de stations de ski.

Le contexte paysager comprend des enjeux importants, puisqu'il combine à la fois la forte fréquentation de la station, notamment hivernale, et les paysages montagneux ou de vallée, plutôt sensibles aux interventions humaines. La qualité d'intégration des aménagements autour de la station, au sein du domaine skiable, constitue l'enjeu principal du secteur.

La zone d'étude est perceptible depuis les hauteurs (cimes et points de vue en haute altitude), et en partie depuis le front de neige de la station et les accès aux pistes et secteurs skiabiles (parking des pistes), ainsi que depuis les différents itinéraires, pistes et remontées mécaniques qui sillonnent la zone d'étude.

III.3.1.2. Patrimoine

- Monuments historiques et périmètres de protection

La commune de Saint-Etienne-de-Tinée ne possède aucun site ou monument naturel inscrit ou classé.

Sept monuments historiques et périmètres de protection sont présents sur la commune, dont deux sur la station d'Auron et à proximité du secteur de projet :

- Chapelle Saint-Erige à Auron (classé le 27/03/2000, identifié IQOAK6) et son périmètre de protection (1910030178),
- Edicule dit Pilon d'Auron (inscrit le 27/01/1928, identifié I3LMKX) et son périmètre de protection (1910030035).

Le secteur de projet recoupe les périmètres de protection des deux monuments précités, au niveau de son extrémité nord-est (côté station). Les travaux dans les périmètres concernés sont soumis à avis de l'Architecte des Bâtiments de France.

- Archéologie et zones de saisine

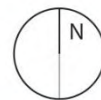
Quatre zones de saisine archéologique sont présentes sur le territoire communal, dont deux au sein de la station et domaine skiable d'Auron. Les travaux sur les parcelles concernées sont soumis à avis préfectoral.









La zone n°3 « Auron », est située au cœur de la station d'Auron, et n'est pas interceptée par le projet.

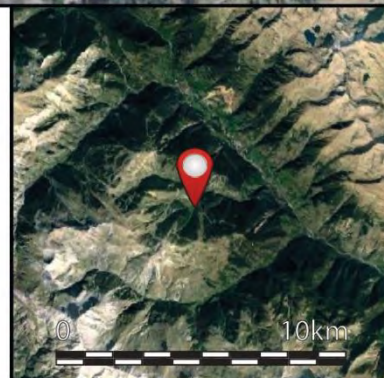
La zone n°4 « Nabibas », est située sur le plateau du Chastellarès, et concerne le secteur du projet. Cette zone archéologique concerne des restes d'une enceinte fortifiée protohistorique dénommée « Enceinte des Nabines » et dont la datation est incertaine.

Patrimoines historiques et zones archéologiques

Echelle : 1 / 23 000 - Source : OTM - Atlas Patrimoine - IGN



-  Localisation du projet
-  Périmètre de mise en compatibilité (passage de la zone 2AU vers la zone Ns)
-  Monument historique
-  Périmètre de protection
-  Zone archéologique
-  Futurs pylônes
-  Futures gares
-  Futures remontées



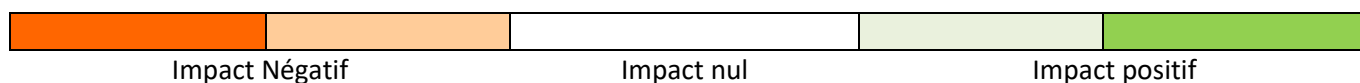
III.4. CONCLUSION

Le site de projet se caractérise par :

- une occupation du sol multiple, avec la présence d'un parking, d'espaces naturels, mais aussi la proximité de la station de ski d'Auron et de tous ses équipements liés,
- un dynamisme économique sur la commune, lié notamment à la présence de la station,
- une proximité de la future gare de départ de télécabines avec le Riou d'Auron,
- des paysages et un patrimoine typique du milieu montagnard, avec une attention particulière à porter aux périmètres de protection des monuments historiques au niveau de la station d'Auron,
- peu de covisibilité avec les résidences les plus proches, excepté au niveau de la gare de départ prévue au niveau de la station d'Auron,
- des enjeux écologiques présents aux abords du projet,
- des enjeux liés à l'adaptation de l'activité de ski aux évolutions du changement climatique.

IV - LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT DU PROJET PERMIS PAR LA MISE EN COMPATIBILITE

Le tableau en page suivante regroupe les principaux avantages et inconvénients du projet retenu, permis par la présente mise en compatibilité.



- **Conclusion**

Il apparaît que l'opération programmée offre de multiples impacts positifs, notamment en termes de réponse aux besoins liés à l'activité et à la pérennité de la station d'Auron. Les impacts négatifs concernant la biodiversité sont limités et sont à nuancer du fait de la superficie réduite des gares de télécabines et de la présence d'espaces artificialisés.

<u>Milieu physique</u>		
Qualité de l'air	0	<p>En phase chantier, la circulation des engins est susceptible d'augmenter légèrement les émissions de polluants dans l'air. De plus, cette circulation et les travaux de terrassement sont susceptibles de soulever des poussières et de dégrader la qualité de l'air.</p> <p>Cependant, des mesures adaptées seront appliquées lors du chantier pour limiter ces émissions.</p> <p>Le projet n'a aucun impact sur la qualité de l'air en phase exploitation.</p>
Topographie / Géologie	0	<p>Des travaux de terrassement seront nécessaires pour réaliser le projet. Ils interviendront principalement au niveau des différentes gares (départ, intermédiaire, arrivée), et des pylônes.</p> <p>Les modifications de la géologie ou de la topographie du site seront négligeables, car très ponctuelles en phase chantier. En phase exploitation, aucune modification n'est à prévoir.</p>
Hydrologie	0	<p>Aucun impact significatif sur les eaux souterraines, qu'il s'agisse du plan qualitatif ou quantitatif.</p> <p>Le projet n'a aucun impact qualitatif en phase exploitation. La phase chantier implique des risques de pollutions liés à l'entraînement des particules fines du terrain par le ruissellement des eaux de pluie et le remaniement des sols ou à des déversements de substances toxiques.</p> <p>Toutes les mesures seront prises pour éviter les risques de pollution des eaux pendant les travaux.</p>

Ambiance sonore	0	<p>En phase chantier, la réalisation des travaux est susceptible de créer des nuisances sonores dans l'environnement du projet.</p> <p>En phase exploitation, le projet n'a aucun impact sur l'ambiance sonore qui sera équivalente à celle existante au préalable.</p>
Milieu biologique		
Natura 2000	0	<p>Absence d'impact significatif.</p> <p>Le site du projet est éloigné respectivement d'environ 1,5 km des ZSC et ZPS « Le Mercantour », et d'environ 1 km de la ZSC « site à chauves-souris de la Haute Tinée », sans continuité directe d'habitat avec ce dernier puisque le secteur de projet se situe de l'autre côté du village d'Auron. Quant à l'autre site (ZPS et ZSC « Mercantour »), il se situe de l'autre côté des crêtes constituant le cirque du domaine skiable, à l'adret, le secteur de projet étant situé à l'ubac.</p>
Faune/Flore	-	<p>Maîtrise des niveaux d'impacts sur l'ensemble des groupes et des habitats, tant en phase chantier qu'en phase exploitation. Mise en œuvre de la séquence ERC pour éviter toutes les espèces strictement protégées et patrimoniales.</p> <p>D'une manière générale, les travaux de réalisation du projet sont de nature à induire des dérangements pour la faune et la flore (bruits, passages d'engins de travaux).</p> <p>En phase exploitation, la nouvelle remontée mécanique amènera les skieurs sur le domaine skiable, de manière équivalente à la situation actuelle, et n'indira pas d'impacts significatifs nouveaux.</p>

Corridor écologique	0	<p>Le tracé du projet se situe pour partie (notamment sur son dernier tronçon, sous la gare d'arrivée) dans un réservoir du SRCE à préserver.</p> <p>Il n'est en revanche pas concerné par un corridor écologique du SRCE.</p> <p>Au regard de la trame verte et bleue (TVB) inscrite dans le PLUM, le tracé du projet n'est pas concerné par un corridor écologique. En revanche, il survole pour sa partie inférieure un espace identifié comme réservoir à enjeu écologique secondaire, et pour sa partie supérieure, un réservoir à enjeu écologique très fort.</p> <p>Toutes les mesures seront prises pour limiter au maximum l'impact sur la biodiversité : respect d'un calendrier écologique, mesures d'évitement des stations d'espèces patrimoniales, effarouchages... etc.</p>
Milieu humain		
Population	++	<p>Le projet participe à la modernisation et à l'amélioration du confort des équipements de la station de ski d'Auron. Il permettra d'une part d'améliorer les conditions pour la pratique du ski des usagers de la station, et, d'autre part, il renforce l'attractivité de la station et des activités qui sont liées.</p> <p>Le projet apporte donc des effets positifs sur les activités humaines, qu'il s'agisse des activités économiques de la commune de Saint-Etienne-de-Tinée, ou sur les conditions de pratique du ski pour les usagers de la station.</p>
Voirie et trafic	0	<p>Le projet n'a aucun impact sur les voiries existantes. Il n'occasionnera pas d'augmentation de trafic sur la commune. En effet, il consiste à remplacer deux remontées mécaniques existantes par une nouvelle plus moderne et performante, sans augmenter le domaine skiable.</p>
Bâti et foncier	0	<p>Le projet ne contribue pas à la construction de nouveaux bâtiments, ni à la destruction d'anciens.</p> <p>Seuls des installations liées à la réalisation de la nouvelle remontée mécanique (y compris gares) seront construites. Par ailleurs, les installations des anciennes remontées mécaniques remplacées seront déconstruites.</p>
Réseaux	+	<p>Le projet inclut le branchement sur les réseaux existants et l'adaptation du réseau d'eau pluviale.</p>

Activité commerciale, artisanale et services	++	Le projet permettra de renforcer l'attractivité de la station, il pourra induire des effets positifs sur les activités commerciales d'Auron et sur le développement économique de la commune de manière générale.
Santé humaine	0	Pendant la phase de travaux, des émissions de poussières et de bruits sont susceptibles d'avoir un effet négatif sur la santé humaine ; cependant, le site du projet est éloigné des zones habitées (sauf au niveau de la gare de départ qui se trouve à proximité de la station d'Auron, au pied du domaine skiable. Toutefois, la période de réalisation des travaux qui démarrera à l'automne limitera les nuisances envers la population la plus proche. En phase exploitation, aucun effet négatif n'est identifié sur la santé humaine.
Paysage et occupation du sol	0	L'impact paysager du projet est considéré comme neutre dans la mesure où il s'agit de créer une nouvelle remontée mécanique au sein du domaine skiable existant, en remplacement de deux remontées mécaniques existantes qui seront déconstruites. La gare d'arrivée de télécabine sera implantée à proximité immédiate d'une construction existante afin de limiter l'impact paysager.
Patrimoine	0	Deux monuments historiques et périmètres de protection sont situés sur la station d'Auron et à proximité du secteur de projet : <ul style="list-style-type: none"> - Chapelle Saint-Erige à Auron (classé le 27/03/2000, identifié IQOAK6) et son périmètre de protection (1910030178), - Edicule dit Pilon d'Auron (inscrit le 27/01/1928, identifié I3LMKX) et son périmètre de protection (1910030035). Le secteur de projet recoupe les périmètres de protection des deux monuments précités, au niveau de son extrémité nord-est (côté station). Il s'agit en particulier de la gare de départ qui devra prendre en compte cette situation.

V - L'ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET DE PLU MIS EN COMPATIBILITE AVEC LES LOIS ET REGLEMENTS D'URBANISME SUPERIEURS

V.1. LA LOI « MONTAGNE »

La commune de Saint-Etienne-de-Tinée est soumise aux dispositions de la loi Montagne, dont la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes a précisé les modalités d'application.

La procédure de mise en compatibilité et le projet qui lui est associé concernent la réalisation d'une remontée mécanique au sein du domaine skiable existant. En ce sens, le projet ne relève pas d'une unité touristique nouvelle (UTN).

Les dispositions prévues à l'article L.122-10 du Code de l'Urbanisme précisent que les terres nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales et forestières, en particulier les terres qui se situent dans les fonds de vallée, sont préservées dans les secteurs soumis à la loi Montagne. La nécessité de préserver ces terres s'apprécie au regard de leur rôle et de leur place dans les systèmes d'exploitation locaux. Sont également pris en compte leur situation par rapport au siège de l'exploitation, leur relief, leur pente et leur exposition.

Toutefois, l'article L.122-11 du même code permet d'autoriser dans ces espaces les équipements sportifs, notamment liés à la pratique du ski et de la randonnée.

En outre, en application de l'article L.122-9 du même code, les documents et décisions relatifs à l'occupation des sols comportent les dispositions propres à préserver les espaces, paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard. En ce sens, la mise en compatibilité du PLUm objet du présent dossier doit garantir le respect de ces principes.

V.2. LA DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT (DTA)

Les Directives Territoriales d'Aménagement ont été créées dans le cadre de la Loi d'Orientation et d'Aménagement du Territoire du 4 février 1995, modifiée par la loi du 25 juin 1999.

La DTA des Alpes-Maritimes a été approuvée le 2 décembre 2003, par décret en Conseil d'Etat.

La zone de projet s'insère dans le **secteur Haut-Pays**. Elle n'est pas concernée par les espaces, paysages et milieux les plus remarquables du patrimoine naturel et culturel montagnard du Haut-Pays des Alpes-Maritimes tel qu'identifiés par la DTA, ni par les villages caractéristiques.

Le Haut-Pays présente une richesse patrimoniale exceptionnelle qu'il convient de préserver et de valoriser. Cette richesse, qui contribue à l'image de qualité de la Côte d'Azur, constitue une source d'attractivité pour le tourisme et les loisirs.

La DTA précise que **le maintien de la présence humaine est la condition indispensable à la préservation de la qualité patrimoniale du Haut-Pays**.

Le projet permis par la présente mise en compatibilité répond aux orientations et aux objectifs de la DTA.

Le PLUm mis en compatibilité ne remet en cause aucune protection édictée par la DTA et est donc compatible avec la DTA des Alpes-Maritimes.

V.3. LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT)

La procédure d'élaboration du SCOT de Nice Côte d'Azur est actuellement différée, son périmètre se superposant à celui du PLU métropolitain.

V.4. LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES (SRADDET)

Le SRADDET de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, adopté le 26 juin 2019, porte la stratégie régionale pour un aménagement durable et attractif du territoire. C'est un schéma de planification et d'aménagement du territoire à moyen et long terme (2030-2050).

Le SRADDET s'appuie sur trois lignes directrices :

- LD1 : renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional,
- LD2 : Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau,
- LD3 : conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants.

Ces lignes directrices ont permis de définir 68 objectifs, développés dans le rapport du SRADDET et faisant l'objet d'une carte de synthèse et illustrative au 1/150 000.

Le projet permis par la présente mise en compatibilité prévoit la réalisation d'une remontée mécanique en remplacement de deux existantes, permettant ainsi de maintenir des équipements de qualité et de renforcer l'attractivité de la station de ski d'Auron.

Ainsi, ce projet s'inscrit en cohérence avec les objectifs 57 et 58 du SRADDET :

- **Objectif 57 : Promouvoir la mise en tourisme des territoires.**
- **Objectif 58 : Soutenir l'économie de proximité.**

Le PLUm mis en compatibilité est donc compatible avec le SRADDET approuvé de la Région Sud Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

V.5. LE PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (PLH)

Le PLH, Programme Local de l'Habitat, de la métropole Nice Côte d'Azur, pour la période 2017-2022 a été approuvé en conseil communautaire en juin 2018. Il est actuellement en cours de révision.

Il s'attache à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

Ce PLH s'appuie sur cinq orientations stratégiques :

- Mettre en œuvre une stratégie foncière économe d'espace et conjuguant capacités et besoins réels du territoire,
- Promouvoir un habitat durable et solidaire.
- Produire une offre diversifiée, de qualité, suffisante, accessible et adaptée aux besoins.
- Renouveler, améliorer le parc de logements existants.
- Conduire et renforcer la gouvernance, suivre et évaluer le PLH.

Le PLH 2017-2022 n'est plus actuellement en vigueur sur le territoire. Le projet de création d'une nouvelle remontée mécanique ne s'oppose cependant pas à la réalisation des objectifs portés par ce programme.

V.6. LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU)

Le PDU de la Métropole Nice Côte d'Azur est inclus au sein du PLUm, qui a été approuvé le 25 octobre 2019. Il est actuellement en cours de révision.

Sur la base des enjeux identifiés à l'issue du diagnostic, le plan d'actions du PDU se structure sur les 5 axes suivants:

- Fiabiliser l'offre ferroviaire à partir des ressources existantes.
- Revoir le partage de l'espace public.
- Simplifier l'accessibilité aux transports en commun et renforcer l'offre existante.
- Favoriser et promouvoir l'usage des modes doux.
- Fiabiliser les conditions de circulation routière sur la Métropole et réduire leur impact environnemental.

Au-delà du programme d'orientations et d'actions, le PDU inclut aussi l'OAP thématique mobilité qui identifie sur le secteur de projet le thème 11 « Vivre en montagne ».

Le projet permis par la présente mise en compatibilité ne remet pas en cause les grands axes du plan d'actions ni la réalisation des mesures qui en découle.

Le PLUm mis en compatibilité est donc compatible avec le PDU de la Métropole Nice Côte d'Azur.

V.7. LES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE (SUP)

Le site de projet est concerné par des servitudes d'utilité publique :

- **AC1, relative à la protection des monuments historiques**, pour la Chapelle Sainte-Erige (MH classé). Cette servitude impose aux propriétaires des abords d'un immeuble classé de demander une autorisation préalablement à tous travaux de construction nouvelle, de transformation et de modification de nature à en affecter l'aspect, de toute démolition et de tout déboisement. Lorsque les travaux nécessitent la délivrance d'un permis de construire, l'avis de l'architecte des bâtiments de France est requis,
- **EL4, relative au développement et à la protection des montagnes**. Il s'agit de la servitude instaurée en 1974 sur le domaine skiable. Cette servitude impose aux propriétaires des terrains qui ne sont pas attenants à des habitations et qui ne sont pas clos de murs en matériaux durables et adhérents du sol :
 - de laisser aux pratiquants de sports d'hiver le droit de passage pendant la période d'enneigement, permettant la pratique du ski,
 - de n'apporter aucune modification de nature à faire, même provisoirement, obstacle au libre passage des skieurs ou au bon fonctionnement des engins de remontées mécaniques, sauf autorisation préalable du Préfet. La servitude instaure aussi l'obligation de laisser l'administration compétente niveler le sol, implanter des dispositifs de sécurité et, s'il y a lieu, procéder à l'enlèvement des obstacles naturels ou des obstacles artificiels non adhérents au sol et en matériaux non consolidés.
- **PM1, relative aux risques naturels**. Cette servitude est traitée ci-après au chapitre sur les risques naturels.

Dans le cadre du projet permis par la présente mise en compatibilité, les obligations imposées par les servitudes applicables seront respectées. La mise en compatibilité est donc compatible avec les servitudes d'utilité publique s'exerçant sur le site du projet.

V.8. LES PLANS DE PREVENTION DES RISQUES (PPR)

Le territoire de la commune de Saint-Etienne-de-Tinée dispose de **trois PPR approuvés** le 31/07/2007, dans le cadre d'un PPR unique portant sur les risques naturels prévisibles de mouvements de terrain, d'inondation et d'avalanches :

- PPR avalanche qui concerne la partie supérieure du tracé de la nouvelle remontée mécanique, sauf les 400 derniers mètres qui sont hors périmètre étudié dans le PPR. Le secteur d'implantation de la gare intermédiaire, objet de la présente mise en compatibilité n'est pas concerné par une zone de risque identifiée dans le PPR. Seuls quelques pylônes le seront,
- PPR Mouvement terrain qui concerne une grande partie du tracé de la nouvelle remontée mécanique (zones bleue et rouge), sauf les 400 derniers mètres qui sont hors périmètre étudié dans le PPR. Le secteur d'implantation de la gare intermédiaire est quant à lui concerné par une zone bleue. La gare de départ s'implante hors zone de risque identifiée par le PPR,
- PPR Inondation qui ne concerne pas le secteur de projet.

Au regard du PPR mouvements de terrain, les précisions suivantes peuvent être apportées :

- **Zones bleues** d'aléa limité pour des aléas d'affaissement (A), éboulement chutes de blocs (Eb), ravinement (R) et reptation (S),
- **Zones rouges R2** d'aléa majeur de grande ampleur, pour éboulement, fluage, reptation, effondrement, glissement, ravinement, et ne permettant pas de réaliser des parades sur les unités foncières intéressées.

En zone rouge R2, les travaux, ouvrages, aménagements ou constructions sont interdits. Toutefois, l'article II.6.2 autorise avec prescriptions et sous réserve de :

- Ne pas aggraver les risques ou leurs effets,
- Ne pas provoquer de risques nouveaux,
- Ne pas augmenter significativement le nombre de personnes exposées,
- De préserver les couloirs naturels des ravines et des vallons,

Les infrastructures de service public et les équipements nécessaires à leur exploitation, sous réserve que leur vulnérabilité soit restreinte ; et les équipements et ouvrages techniques, à condition d'une part qu'ils ne fassent pas l'objet d'une présence humaine permanente, et d'autre part qu'ils ne soient pas susceptibles d'aggraver les risques ou leurs effets.

En zone bleue, le chapitre 4 du règlement du PPR insiste sur le fait que pour satisfaire toute prescription, des études techniques particulières devront être réalisées afin de définir le type de protection le mieux adapté à la nature du risque, ainsi que son dimensionnement.

De plus, il interdit en zone bleue exposée au risque notamment de reptation :

- Toute action dont l'ampleur est susceptible de déstabiliser le sol (déboisement, excavation, remblais...),
- Le dépôt et le stockage de matériaux ou matériels de toute nature apportant une surcharge dangereuse,
- L'épandage d'eau à la surface du sol ou en profondeur à l'exception de l'irrigation contrôlée des cultures, sauf dans les conditions visées à l'article II.8.2.

L'article II.8 autorise avec prescriptions :

- 1) sous réserve de ne pas aggraver les risques ou leurs effets, les travaux et les coupes de bois réalisés selon les prescriptions des documents cités dans l'article L.8 du Code forestier garantissant une gestion durable des zones boisées,
- 2) tous travaux, ouvrages, aménagements ou constructions à l'exception de ceux mentionnés à l'article II.7.

Les prescriptions à mettre en œuvre sont les suivantes :

- Dans les zones exposées au risque d'éboulement de blocs ou de pierres (article II.8.1) :
 - Les projets devront prendre en compte le risque d'atteinte par les éboulements et être adaptés en conséquence,
 - Le stockage des produits dangereux n'est autorisé qu'à l'abri des impacts et uniquement pour des produits nécessaires à l'utilisation et à l'exploitation des bâtiments autorisés (combustibles pour chauffage, ...),
- Dans les zones exposées au risque de reptation et/ou ravinement (articles II.8.2 et 3) :
 - les projets doivent être adaptés à la nature du terrain pour respecter sa stabilité précaire (pour le risque de reptation uniquement),
 - tous les rejets d'eau doivent être évacués dans les réseaux collectifs existants ou, en cas d'absence de ces réseaux, dans un exutoire qui possède les qualités d'absorption du volume d'eau rejeté,
 - le déboisement doit être limité à l'emprise des travaux projetés,
 - les surfaces dénudées doivent être végétalisées,
 - les couloirs naturels des ravines et vallons doivent être préservés,
 - l'implantation des constructions devra respecter une marge de recul de 3 m par rapport à la crête de berge et aux sommets des talus amont des routes,
 - les accès, aménagements, réseaux et tout terrassement seront conçus pour minimiser leur sensibilité aux mouvements de terrain et ne pas les aggraver, aussi bien sur la parcelle concernée que sur les propriétés voisines et celles situées à l'aval,
- Dans les zones exposées au risque d'affaissement (article II.8.5) :
 - Les projets devront pouvoir résister aux tassements différentiels,
 - tous les rejets d'eau doivent être évacués dans les réseaux collectifs existants ou, en cas d'absence de ces réseaux, dans un exutoire qui possède les qualités d'absorption du volume d'eau rejeté.

De plus, le chapitre 5 du règlement du PPRN mouvements de terrain concerne le risque sismique et précise que tous bâtiments, équipements et installations nouveaux devront respecter les règles parasismiques PS 92 (norme NF 06-013/A1).

A noter que des études géotechniques et nivologiques pour les ouvrages neufs seront réalisées, afin d'affiner les dispositions constructives et préconisations, au regard du PPR et des risques associés.

Le règlement précise que cette étude (géotechnique) devra permettre de déterminer les modes de fondations adaptés aux caractéristiques mécaniques des terrains sollicités par le projet. L'étude devra définir clairement l'impact du projet sur les conditions de stabilité du terrain et des infrastructures et propriétés environnantes.

Un seul pylône du projet de télécabine, situé sur le tronçon de Sauma longue, est inclus dans la zone rouge R2. En moyenne, la construction d'un pylône engendrera une emprise de travaux d'environ 8mx8m (ou 64 m²). Cette surface d'emprise pouvant être réduite à 6mx6m ou 36 m² en cas de contrainte particulière (pente/dévers), ou d'espèce floristique protégée identifiée à proximité immédiate de la zone d'implantation. Les massifs bétons auront une dimension de l'ordre de 6 m de large, sur 2,5 m de profondeur (le niveau de profondeur sera adapté en fonction de la qualité géologique des terrains rencontrés).

De ce fait, les emprises en zone rouge sont particulièrement limitées et ne sont pas de nature à aggraver les risques et leurs effets, et d'en provoquer de nouveaux. La présence humaine sera temporaire, liée au fonctionnement et à la fréquentation de la télécabine, ainsi qu'à son entretien.

Au regard du PPR avalanche, les précisions suivantes peuvent être apportées :

Quelle que soit la zone (bleue ou rouge), pour les nouveaux projets, le règlement précise que l'implantation, la forme et l'orientation des bâtiments ne devront pas aggraver les risques sur les propriétés voisines, et devront tenir compte du sens de propagation du phénomène avalancheux, la direction de propagation étant généralement celle de la ligne de plus grande pente.

Seuls quelques pylônes du projet de télécabine, situés sur le tronçon de Sauma longue, s'inscrivent dans ces zones à risques rouges et bleues. Ces aménagements ne sont pas susceptibles d'aggraver les risques ou de créer un risque nouveau. De plus, la réalisation des pylônes intégrera des fondations spécifiques permettant de résister aux avalanches.

Aucun déboisement n'est prévu par le projet, dans les zones à risque d'avalanches au sens du PPR.

Conformément aux prescriptions, aucun stockage de produit dangereux n'est prévu en zone bleue.

De plus, le projet respecte les prescriptions dans la mesure où les nouveaux aménagements seront adaptés au site (études géotechniques et nivologiques à l'appui).

Le projet permis par la présente mise en compatibilité respectera les dispositions des PPR applicables.

Le PLU mis en compatibilité est donc compatible avec les PPR.

V.9. SDAGE RHONE-MEDITERRANEE

Le SDAGE 2022-2027 du bassin Rhône-Méditerranée a été adopté le 21 mars 2022.

La zone d'étude se situe dans le sous-bassin versant LP_15_05, Haut-Var et affluents. Elle est localisée sur le périmètre de la masse d'eau souterraine affleurante FRDG610 « Socle des massifs Mercantour, Argentera, dôme de Barrot », identifiée comme en bon état quantitatif et chimique.

Une masse d'eau superficielle est identifiée à proximité du périmètre de projet :

- R11078 (correspondant au Riou d'Auron) dont les objectifs de bon état chimique ont été atteints en 2015, et ceux de bon état écologique en 2021.

Le PLUm mis en compatibilité est compatible avec le SDAGE Rhône-Méditerranée en vigueur car il permet la réalisation d'un projet ayant pris en compte ce document et notamment :

- le programme de mesures du SDAGE sur le sous-bassin versant LP_15_05 concerné, notamment portant sur la lutte contre l'altération de la morphologie avec l'aménagement ciblé des ouvrages,
- les objectifs qualitatif et quantitatif des masses d'eau identifiées par le SDAGE dans la zone d'étude.

Le projet de PLUm mis en compatibilité respecte les objectifs du SDAGE Rhône-Méditerranée.

V.10. LA SITUATION AU REGARD DU PADD DU PLUM DE METROPOLE NICE COTE D'AZUR

Le **Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)** du PLUm de La Métropole Nice Côte d'Azur découpe ses orientations générales selon 3 thématiques :

- une métropole dynamique et créatrice d'emplois,
- une métropole au cadre de vie et à l'environnement préservés,
- une métropole solidaire et équitable dans ses territoires.

Dans le cadre de cette première orientation générale en faveur d'une métropole dynamique et créatrice d'emplois, il convient en particulier de noter la volonté de dynamiser les activités touristiques et de loisirs liées à la montagne en préservant les milieux. A ce titre, des orientations spécifiques concernent plus précisément le projet objet du présent dossier :

- assurer le développement durable des stations de montagne, notamment dans le cadre d'une diversification des activités, de l'offre touristique et de loisirs, par le biais d'un schéma d'aménagement global et par des unités touristiques nouvelles notamment à Saint-Etienne-de-Tinée (Auron), Isola 2000, Saint-Dalmas le Sauvage, Roquebillière (Berthemont les bains), etc,
- restructurer les stations d'Auron et d'Isola 2000 en s'appuyant sur le renforcement des cœurs de station et sur le développement de certains secteurs indispensables à leur essor.

Le projet objet de la présente mise en compatibilité s'inscrit pleinement dans ces orientations.

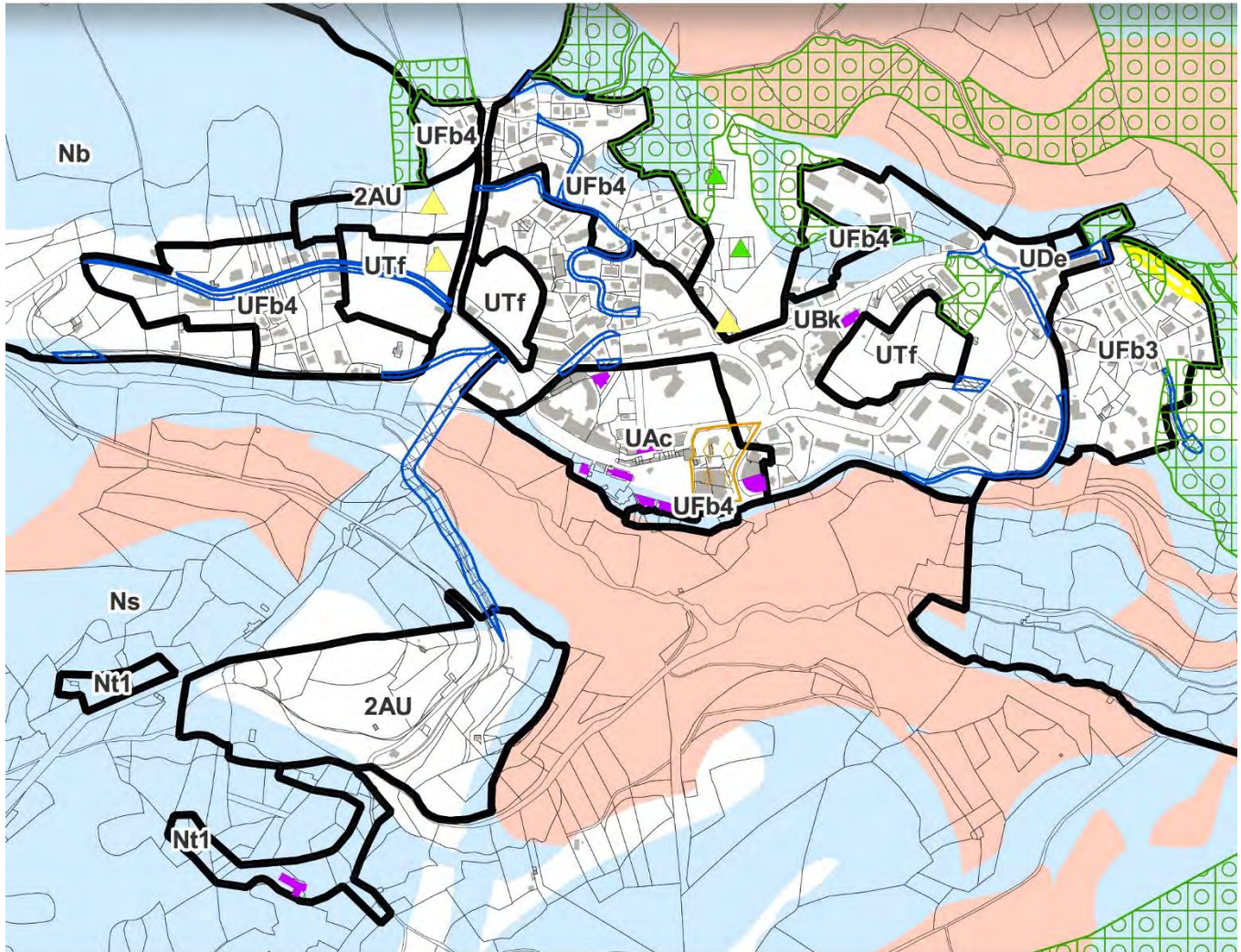
Le PLUm mis en compatibilité respecte ainsi les objectifs fixés au PADD.

8.1.2 ADAPTATIONS APORTEES AU DOCUMENT D'URBANISME : REGLEMENT GRAPHIQUE

Zonage (extrait) – avant mise en compatibilité

Zonage en vigueur

Echelle : 1/11000 - Source : MNCA



LÉGENDE

- Limites de commune
 - Zonage réglementaire PLUm
 - U, A, N et AU
 - Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV de Nice)
 - Périmètre des Orientations d'Aménagement et de Programmation
 - Périmètre de l'Opération d'Intérêt National "Eco Vallée" (décret du 7 mars 2008)
- #### ER ET SERVICES
- Emplacement réservé voirie et équipement public**
 - Servitude indiquant la localisation prévue des voies et ouvrages publics**
 - Servitude d'attente de projet d'aménagement**
- #### MIXITE SOCIALE
- Emplacement réservé pour mixité sociale**
 - Périmètre de mixité sociale**
- #### COMMERCES
- Linéaires commerciaux à protéger
 - Secteur de diversité commerciale au titre du L151-16 du CU
 - Commerces repérés au titre du L151-16 du CU
 - Commerce, artisanat, entrepôt ou équipements d'intérêt collectif et services publics imposés en rez-de-chaussée sur 50% de la largeur de façade sur voie
- #### DEPLACEMENTS DOUX
- Limite d'implantation des ouvrages aériens de cheminement
 - Piste cyclable existante, à créer ou à conserver
 - Cheminement piéton existant, à créer ou à conserver

RISQUES ET NUISANCES

- Plan de Prévention des Risques naturels et technologiques
PPR représentés à titre indicatif se reporter aux Services de l'URMÉ Publique
- Risques majeurs liés aux PPR
 - Risques modérés liés aux PPR
- #### AUTRES
- Zone de trants
 - Affaiblissement de plus de 3m de hauteur interdit sur une profondeur de 20m en bordure de voie
 - Zone de protection des tunnels
 - Enveloppe potentielle du PAC Submersion Marine
 - Zone de protection des nappes alluviales
 - Zones de Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome Nice Côte d'Azur (avec indication de la zone)

SPECIFICITE REGLEMENTAIRE REPORTEE AU PLAN DE ZONAGE

- Immeuble dont la surélévation est admise sous conditions
- Périmètre de hauteur minimale des constructions *
- Périmètre de hauteur maximale des constructions *
- Périmètre d'emprise au sol maximale et/ou d'espaces verts exigés
- Périmètre soumis à spécificité réglementaire indiquée au règlement

AUTRES REGLEMENTATIONS

- Secteurs de plan masse ***
- Secteurs dans lesquels la délivrance de l'autorisation peut être subordonnée à la démolition des bâtiments existants
- Secteurs protégés en raison de la richesse du sol et du sous-sol

EMPRISE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

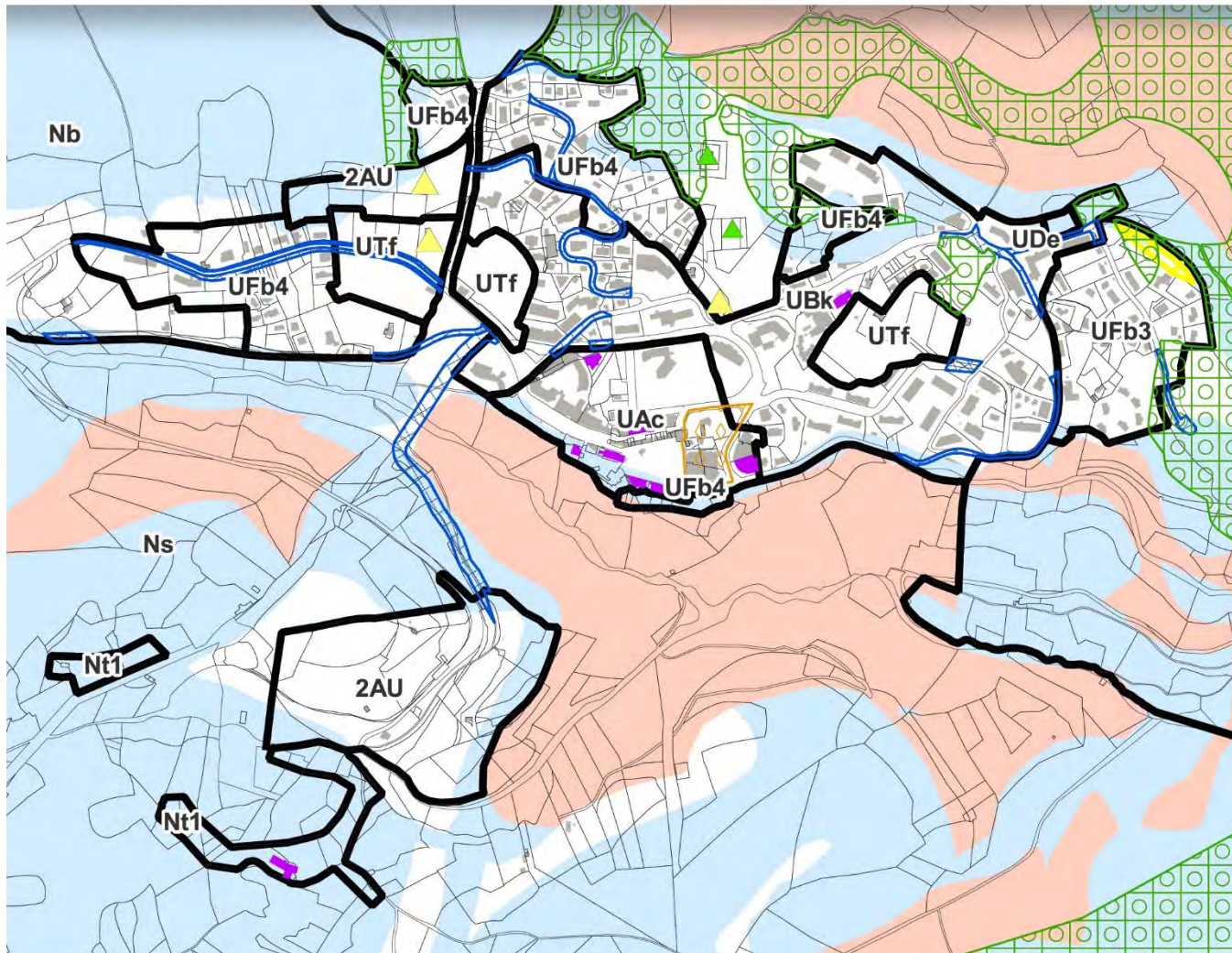
- Marge de recul en entrée de ville : traitement d'une zone de recul de 6m de profondeur
- Marge de recul en bordure de voie
- Marge de recul par rapport à l'axe de la voie
- Marge de recul paysagère
- Marge de recul en bordure de limite séparative
- Limite d'implantation des constructions au-dessus du sol
- Limite d'implantation des constructions
- Implantation obligatoire des bâtiments
- Alignement directionnel
- Transparences visuelles à ménager
- Sens préférentiel des faîtages
- Dispositions architecturales particulières
- Règle de recul des derniers niveaux
- Règle d'ordonnancement urbain précisée dans le règlement
- Polygone d'implantation gabaritaire à hauteur de construction définie par la côte NGF *
- Polygone d'implantation gabaritaire avec hauteur *
- Polygone d'implantation
- Polygone d'emprise des constructions *
- Polygone d'implantation des bâtiments hors-sol *
- Implantation des accès véhicules et des sous-sols
- Localisation d'accès à créer
- Zone non-aedificandi
- Emprise de non altius tollendi
- Zone où peuvent être construites des terrasses et piscines
- Autres hauteurs NGF indiquées au plan de zonage

PATRIMOINE

- Espaces boisés classés
- Périmètre soumis à un cahier de prescriptions architecturales
- Espace de protection des vallons
- Espaces paysagers des bords de voie
- Espaces verts de transition
- Restanques à protéger, à créer
- Espace Vert Identifié
- Jardin d'Intérêt Majeur
- Éléments de paysage à créer
- Éléments de paysage à protéger
- Secteur de protection des zones humides
- Élément remarquable linéaire à protéger
- Dégageant de vue avec indication de la pente
- Origine de la prescription vue
- Servitude de vue
- Cône de prescription de vue
- Constructions pouvant faire l'objet d'un changement de destination à vocation d'enseignement, de santé et d'action sociale
- Constructions traditionnelles ou habitations existantes**
- Patrimoine bâti remarquable**
- Constructions pouvant faire l'objet d'un changement de destination à vocation touristique
- Patrimoine naturel**
- Alignement d'arbres à créer ou à protéger
- Dispositions particulières pour les hauteurs
- Ordonnance ou discipline d'architecture d'ensemble

Zonage après mise en compatibilité

Echelle : 1/11000 - Source : MNCA



LÉGENDE

- Limites de commune
- Zonage réglementaire PLUm
- U, A, N et AU
- Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV de Nice)
- Périmètre des Orientations d'Aménagement et de Programmation
- Périmètre de l'Opération d'Intérêt National "Eco Vallée" (décret du 7 mars 2008)

ER ET SERVICES

- Emplacement réservé voirie et équipement public**
- Servitude indiquant la localisation prévue des voies et ouvrages publics**
- Servitude d'attente de projet d'aménagement**

MIXITE SOCIALE

- Emplacement réservé pour mixité sociale**
- Périmètre de mixité sociale**

COMMERCES

- Linéaires commerciaux à protéger
- Secteur de diversité commerciale au titre du L151-16 du CU
- Commerces repérés au titre du L151-16 du CU
- Commerces, artisanat, entrepôt ou équipements d'intérêt collectif et services publics imposés en rez-de-chaussée sur 50% de la largeur de façade sur voie

DEPLACEMENTS DOUX

- Limite d'implantation des ouvrages aériens de cheminement
- Piste cyclable existante, à créer ou à conserver
- Cheminement piéton existant, à créer ou à conserver

RISQUES ET NUISANCES

Plan de Prévention des Risques naturels et technologiques

PPR représentés à titre indicatif. Se reporter aux Servitudes d'Utilité Publique

- Risques majeurs liés aux PPR
- Risques modérés liés aux PPR

AUTRES

- Zone de tirants
- Affouillement de plus de 3m de hauteur interdit sur une profondeur de 20m en bordure de voie
- Zone de protection des tunnels
- Zone de protection des nappes alluviales
- Enveloppe potentielle du PAC Submersion Marine
- Zones de Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Nice Côte d'Azur (avec indication de la zone)
- Zone A

SPECIFICITE REGLEMENTAIRE REPORTEE AU PLAN DE ZONAGE

- Immeuble dont la surélévation est admise sous conditions
- Périmètre de hauteur minimale des constructions *
- Périmètre de hauteur maximale des constructions *
- Périmètre d'emprise au sol maximale et/ou d'espaces verts exigés
- Périmètre soumis à spécificité réglementaire indiquée au règlement

AUTRES REGLEMENTATIONS

- Secteurs de plan masse ***
- Secteurs dans lesquels la délivrance de l'autorisation peut être subordonnée à la démolition des bâtiments existants
- Secteurs protégés en raison de la richesse du sol et du sous-sol

EMPRISE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

- Marge de recul en entrée de ville : traitement d'une zone de recul de fin de profondeur
- Marge de recul en bordure de voie
- Marge de recul par rapport à l'axe de la voie
- Marge de recul paysagère
- Marge de recul en bordure de limite séparative
- Limite d'implantation des constructions au-dessus du sol
- Limite d'implantation des constructions
- Implantation obligatoire des bâtiments
- Alignement directionnel
- Transparences visuelles à ménager
- Sens préférentiel des faîtages
- Dispositions architecturales particulières
- Règle de recul des derniers niveaux
- Règle d'ordonnancement urbain précisée dans le règlement
- Polygone d'implantation gabaritaire à hauteur de construction définie par la cote NGF *
- Polygone d'implantation gabaritaire avec hauteur *
- Polygone d'implantation
- Polygone d'emprise des constructions *
- Polygone d'implantation des bâtiments hors-sol *
- Implantation des accès véhicules et des sous-sols
- Localisation d'accès à créer
- Zone non-aedificandi
- Emprise de non altius tollendi
- Zone où peuvent être construites des terrasses et piscines
- Autres hauteurs NGF indiquées au plan de zonage

PATRIMOINE

- Espaces boisés classés
- Périmètre soumis à un cahier de prescriptions architecturales
- Espace de protection des vallons
- Espaces paysagers des bords de voie
- Espaces verts de transition
- Restanques à protéger, à créer
- Espace Vert Identifié
- Jardin d'Intérêt Majeur
- Éléments de paysage à créer
- Éléments de paysage à protéger
- Secteur de protection des zones humides
- Élément remarquable linéaire à protéger
- Dégagement de vue avec indication de la pente
- Origine de la prescription vue
- Servitude de vue
- Cône de prescription de vue
- Constructions pouvant faire l'objet d'un changement de destination à vocation d'enseignement, de santé et d'action sociale
- Constructions traditionnelles ou habitations existantes**
- Patrimoine bâti remarquable**
- Constructions pouvant faire l'objet d'un changement de destination à vocation touristique
- Patrimoine naturel**
- Alignement d'arbres à créer ou à protéger
- Dispositions particulières pour les hauteurs
- Ordonnance ou discipline d'architecture d'ensemble

8.2 CARTOGRAPHIE DES PRINCIPAUX ENJEUX

